

provincie  
groningen



 **VERBINDEN**   
**MET DE FIETS**

UITVOERINGSPROGRAMMA FIETS 2020-2023

## COLOFON

### VERBINDEN MET DE FIETS Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023

#### Datum

6 oktober 2020

#### Vormgeving

Grafisch Centrum provincie Groningen

Dit uitvoeringsprogramma is mede mogelijk gemaakt door medewerking van verschillende beleidsterreinen binnen de provincie Groningen (mobiliteit, beheer en onderhoud, ingenieursbureau, toerisme, leefbaarheid, gezondheid, sport, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, energie, landelijke gebied en water), alle gemeenten in onze provincie, de Regio Groningen-Assen, Groningen Bereikbaar, Fietsersbond, HANNN, Marketing Groningen, GGD, Huis voor de Sport Groningen, kennislabs BIOR, Routebureau Groningen, KNWU, NTFU, OV-bureau, Landelijk Fietsplatform, ANWB, VVN, Jongerenadviesraad, en met ondersteuning van adviesbureau Royal HaskoningDHV.

# VOORWOORD

Afgelopen zomer heb ik mijn vakantie fietsend doorgebracht in onze provincie. Los van de prachtige natuur, cultuur en historische gebouwen onderweg viel het me op dat fietsen in onze provincie echt heel populair is en dat we dat mede te danken hebben aan de goede fietsinfrastructuur die we hebben.

Maar dat niet alleen, fietsen is veel meer dan van A naar B komen. Fietsen is een manier om te bewegen, om je omgeving te ontdekken, om milieubewust en duurzaam bezig te zijn. Al deze facetten komen samen in het Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023 dat nu voor u ligt.

Het programma maakt onderdeel uit van ons hogere plan, het Programma Mobiliteit Provincie Groningen. In dat beleidsplan zetten we een grote stip op de horizon rond onze mobiliteitsvisie voor de komende tien jaar. Het vormt onze leidraad in de programma's en projecten die we gaan uitvoeren. Dit uitvoeringsprogramma is daarmee een goed startpunt en een grote sprong voorwaarts in de transitie van auto naar meer slim en groen, waar we nu met z'n allen voor staan.

Voor de provincie staat fietsen op één. Voor mij betekent dit dat we in alles wat we doen zo veel mogelijk rekening houden met de fietser en waar mogelijk kansen benutten. Hierbij maakt het niet uit of de fiets wordt gebruikt voor de gehele reis van deur-tot-deur of in combinatie met andere modaliteiten. Het gaat erom dat iedere inwoner de mogelijkheid heeft om op een comfortabele, duurzame en gezonde manier te komen waar hij wil.

Dit bereiken we door te investeren in betere fietspaden (zoals doorfietsroutes naar de stad Groningen, maar ook naar belangrijke regionale kernen) en goede voorzieningen om je fiets te stallen op overstappunten. Maar ook door op een positieve manier aandacht te vragen voor de voordelen van de fiets en onze inwoners de kans te geven om nieuwe vervoermiddelen zoals de e-bike en de vrachtfiets gratis uit te proberen.

We vinden het daarbij niet alleen belangrijk om het gebruik van de fiets te stimuleren, maar ook dat fietsers veilig gebruik kunnen maken van de wegen en fietspaden in onze provincie. In het uitvoeringsprogramma investeren we dan ook fors in het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers.

In alles wat we doen vanuit dit uitvoeringsprogramma is duurzaamheid een kernbegrip. Ik vind het belangrijk dat we ook met dit uitvoeringsprogramma bijdragen aan het terugdringen van CO<sub>2</sub>-uitstoot en de circulaire economie. In de projecten werken we uit hoe we dit op de meest effectieve manier kunnen doen en dagen we de markt uit om hier haar kennis in te brengen. Mijn oproep zou dan ook zijn: ga die uitdaging samen met ons aan!

We kunnen de ambities ten aanzien van de fiets immers alleen bereiken als we allemaal ons steentje bijdragen. De provincie speelt hierin graag een voortrekkersrol.

Ik ben blij om te horen dat het uitvoeringsprogramma in het proces van de totstandkoming al zo goed is ontvangen door verschillende stakeholders en kijk er naar uit om samen onze ambities waar te maken!



Fleur Gräper-van Koolwijk  
Gedeputeerde provincie Groningen



# INHOUDSOPGAVE

<b>1. Inleiding .....</b>	<b>5</b>	3.4.4 Lokale fietsroutes .....	68
1.1 Fietsstrategie 2016-2025: strategische lijnen en doelen .....	6	3.4.5 Overige infrastructurele projecten .....	69
1.2 Negen keuzes in het vernieuwde Uitvoeringsprogramma 2020-2023 .....	8	3.4.6 Recreatieve fietsroutes .....	72
<b>2. Zes typen fietsers.....</b>	<b>17</b>	3.4.7 Sportieve fietsroutes .....	74
2.1 Fietsforensen.....	18	3.4.8 Laadinfrastructuur .....	75
2.2 Sportieve fietsers.....	20	3.4.9 Fietsenstallingen bij voorzieningen.....	76
2.3 Recreatieve fietsers.....	21	<b>3.5 Verkeersveiligheid (E).....</b>	<b>77</b>
2.4 Kinderen, scholieren en studenten.....	22	3.5.1 Infrastructuur .....	79
2.5 Logistieke fietsers.....	23	3.5.2 Verkeerseducatie.....	80
2.6 Oudere fietsers .....	24	3.5.3 Overig.....	82
<b>3. Projecten en activiteiten per thema .....</b>	<b>25</b>	<b>3.6 Samenwerking (F) .....</b>	<b>85</b>
3.1 Lopende projecten (A).....	26	3.6.1 Samenwerking intern.....	85
3.2 Fietsstimulering (B).....	27	3.6.2 Samenwerken met gemeenten.....	86
3.2.1 Generieke stimuleringskansen .....	28	3.6.3 Samenwerken in een Fietsgemeenschap ...	88
3.2.2 Stimuleringskansen per type fietser .....	30	3.6.4 Samenwerken op andere manieren .....	89
3.2.3 Koppelkansen voor fietsstimulering .....	40	<b>3.7 Onderzoek en monitoring (G).....</b>	<b>91</b>
3.3 Ketenmobiliteit (C).....	42	<b>3.8 Onvoorzien (H).....</b>	<b>93</b>
3.3.1 Fietsenstallingen en fietskluisen.....	43	<b>3.9 Concluderend .....</b>	<b>93</b>
3.3.2 Bereikbaarheid van overstappunten.....	50	<b>4. Financiën en budget .....</b>	<b>95</b>
3.3.3 Deelfietsen.....	51	4.1 Beschikbaar budget.....	95
3.4 Fietsnetwerk (D) .....	52	4.2 Inzet financiële middelen .....	95
3.4.1 Doorfietsroutes .....	53	<b>5. Bijlagen.....</b>	<b>97</b>
3.4.2 Regionale hoofdfietsroutes .....	58	5.1 Kaart fietsnetwerk.....	97
3.4.3 Regionale basisfietsroutes.....	61	5.2 Ontbrekende schakels .....	98
		5.3 Reacties samenwerkingspartners .....	99



# 1. INLEIDING

**Voor u ligt het Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023 van de provincie Groningen. Dit uitvoeringsprogramma is gemaakt op basis van de Fietsstrategie 'Verbinden met de fiets 2016-2025' die op 14 december 2016 door Provinciale Staten is vastgesteld en hangt onder het Programma Mobiliteit dat op dit moment wordt opgesteld. Het biedt een overzichtelijk naslagwerk van de projecten en activiteiten die we als provincie de komende periode gaan en nog willen uitvoeren op het gebied van de fiets.**

Wij verbinden de fiets in ons beleid nadrukkelijk aan verschillende maatschappelijke opgaven: duurzaamheid/vermindering CO<sub>2</sub>-uitstoot, bereikbaarheid, leefbaarheid en sport/Healthy Ageing. Concrete thema's die worden benoemd zijn onder andere de realisatie van een netwerk van doorfietsroutes, de slimme koppeling van de fiets aan andere modaliteiten, ondersteuning van gemeenten door de fietsmakelaar en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Om dit uitvoeringsprogramma op te stellen hebben we een uitgebreid proces doorlopen. We starten met een analyse om zo goed mogelijk in te spelen op de laatste relevante (fiets)ontwikkelingen. Voor deze analyse hebben we een enquête uitgezet onder inwoners van de provincie Groningen en spraken we met externe partijen en collega's van andere beleidsterreinen. Ook zijn we vroeg in het proces met de Groningse gemeenten in gesprek gegaan. Tijdens informele bijeenkomsten in Stadskanaal, Scheemda en Groningen dachten we samen met gemeenten na over projecten voor de verschillende groepen fietsers. De sfeer tijdens die bijeenkomsten was goed en we ontvingen zelfs aanmoedigingsmails na afloop.

Gedurende het gehele proces hebben we ons ook laten begeleiden door adviesbureau Royal Haskoning DHV, met als doel explicieter invulling te geven aan fietsstimulering, een brede samenwerking op te zetten rond het thema fiets en voort te bouwen op de ervaring met fietsprogramma's elders in Nederland.

Die bredere samenwerking die we voor ogen hadden voor vaststelling van dit uitvoeringsprogramma wensen wij nog steeds. We hopen begin 2021 alsnog stappen te maken naar een fietsgemeenschap voor heel Groningen.

Ondanks de impact die het corona-virus heeft op de samenleving, hebben we waardevolle inbreng van stakeholders ontvangen. We hebben deze zomer vele gesprekken met stakeholders gehad over de kansen voor de fiets. Die gesprekken brachten ons nieuwe inzichten en hebben geresulteerd in dit uitgebreide nieuwe uitvoeringsprogramma fiets 2020-2023. In de bijlagen staat een samenvatting van de reacties weergegeven, net als een overzicht van de betrokken stakeholders.



## 1.1 FIETSSTRATEGIE 2016-2025: STRATEGISCHE LIJNEN EN DOELEN

Op 14 december 2016 hebben Provinciale Staten de Fietsstrategie 2016-2025 'Verbinden met de fiets' vastgesteld. De kern van deze strategie is dat we willen verbinden: we willen de fiets aan andere modaliteiten verbinden (ketenmobiliteit) en aan andere maatschappelijke thema's (o.a. duurzaamheid en gezondheid). Daarnaast willen we nadrukkelijk de samenwerking aangaan en aansluiting zoeken bij bestaande initiatieven. De Fietsstrategie is om die reden opgebouwd langs vijf strategische lijnen.

### 1 SLIMME KETENS VOOR LEEFBARE GEBIEDEN

De combinatie van een verplaatsing met de fiets en de auto/trein/bus biedt een toevoeging in het mobiliteitsaanbod van onze inwoners. Wij willen deze gecombineerde verplaatsingen optimaliseren door het verbeteren van de fietsvoorzieningen op en naar de overstappunten, bijvoorbeeld door de toepassing van vooraf te reserveren fietskluizen en slimme deelfietsen.

### 2 KIEZEN VOOR DE FIETS IN EEN DUURZAME OMGEVING

We willen meer inwoners verleiden om gebruik te maken van de fiets. Dit doen we door aan de ene kant ons fietsnetwerk op te waarderen (meer doorfietsroutes - voorheen: Fietsroute Plus - en regionale hoofdfietsroutes van een hogere kwaliteit) en aan de andere kant door promotie van nieuwe fietspaden en gerichte gedragscampagnes. In het kader Duurzaamheid hieronder geven we aan hoe we dit invullen.

### 3 VITALE INWONERS DOOR GEZAMENLIJKE BEWEGING

De fiets zorgt voor lichaamsbeweging en maakt je hoofd leeg en is hiermee goed voor lichaam en geest. Fietsers benoemen gezondheid als dé reden om te gaan fietsen. Daarom zoeken wij de samenwerking met partijen in het werkveld van gezondheid om nog meer mensen op de fiets te krijgen.

### 4 TRENDOMBUIGING DOOR PROACTIEVE AANPAK VEILIGHEID

Sinds 2000 is er sprake van een stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. Deze trend willen we ombuigen door proactief bezig te gaan met de verkeersveiligheid. Uitgangspunt hierbij is dat de infrastructuur geen reden tot onveiligheid mag zijn.



## 5 VERSTERKEN SAMENWERKING

Om de doelen uit de Fietsstrategie te bereiken zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met andere partijen die zich bezighouden met de fiets.

Uit deze vijf strategische lijnen volgen vijf doelen, die we met de Fietsstrategie willen bereiken.

### DOELEN VAN DE FIETSSTRATEGIE 2016-2025

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

Jaarlijks rapporteren we over deze doelstellingen richting Provinciale Staten via de P&C-cyclus.

De gemiddelde afgelegde afstand per fiets per persoon is fors gestegen in de afgelopen jaren. Dit is waarschijnlijk te verklaren door de sterke toename van het gebruik van de elektrische fiets. Ook het aantal verplaatsingen per fiets per persoon is gestegen, alleen hier hebben we de streefwaarde (10% toename) nog niet gehaald (laat staan de landelijk afgesproken streefwaarde van 20% groei). Hier is dus nog winst te halen. Dit zelfde geldt voor de afname van het aantal ziekhuisgewonden en de waardering van de fietsvoorzieningen bij overstappunten. De waardering van de doorfietsroutes (7,9) is hoog, bijna conform de streefwaarde (8,0). Dit cijfer wordt niet jaarlijks gemeten, maar slechts één keer na oplevering van een nieuwe doorfietsroute.

Net zoals bij het Uitvoeringsprogramma 2017-2020 stellen we de doelen uit de Fietsstrategie centraal om tot een passend uitvoeringsprogramma te komen. Daarom maken we in dit uitvoeringsprogramma per project inzichtelijk aan welke doelen van de Fietsstrategie het project bijdraagt. Ten behoeve van de overzichtelijkheid hebben we de doelstellingen uit de Fietsstrategie vertaald in vier abstractere doelen zonder streefwaarde:

- Meer fietsers.
- Minder ongevallen.
- Hogere waardering.
- Betere voorzieningen.



## 1.2 NEGEN KEUZES IN HET VERNIEUWDE UITVOERINGSPROGRAMMA 2020-2023

Aanvullend op de doelen uit de Fietsstrategie, hebben we negen keuzes gemaakt die de basis vormen voor ons uitvoeringsprogramma. Deze keuzes komen voort uit onze analyse, de gesprekken die we gevoerd hebben en ontwikkelingen die we om ons heen zien. De negen keuzes geven richting en helpen ons de vraag te beantwoorden: waarom doen we de dingen die we doen?

De negen keuzes zijn ook onze leidraad om invulling te geven aan ons uitvoeringsprogramma. We gebruiken de keuzes bijvoorbeeld als we moeten kiezen tussen verschillende projecten, als we subsidieaanvragen beoordelen of als we onze projecten evalueren. Onze Fietsmakelaar kan andere partijen helpen om projectvoorstellen en subsidieaanvragen zo goed mogelijk te laten aansluiten bij de negen keuzes. We lichten onze negen keuzes hieronder toe.

### 1 LOPEN EN FIETSEN STAAN OP ÉÉN

Meer lopen en fietsen dragen al bij aan veel doelstellingen die we als provincie hebben, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid en ruimtelijke kwaliteit. Voor ons staan lopen en fietsen op één. Voor wat betreft fietsen uit dat zich in dit ambitieuze uitvoeringsprogramma, maar ook in andere projecten die we uitvoeren staan lopen en fietsen op één. Dat betekent dat we in alle projecten met een ruimtelijke component en projecten met een link met de aan fiets gekoppelde doelen (bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid/gezondheid) die we uitvoeren in kaart brengen wat de kansen zijn voor de fiets, dan wel in hoeverre onze ambitie voor de fiets wordt gehinderd door het betreffende project.

### 2 WE MAKEN DIT UITVOERINGSPROGRAMMA SAMEN

De fietsstrategie is in 2016 tot stand gekomen door onder andere verschillende gebruikersgroepen te betrekken. Voor de totstandkoming van het uitvoeringsprogramma hebben we onze inwoners betrokken door middel van een provinciebrede fietsenquête. Daarnaast is gesproken met een veelvoud aan partijen. In het begin van het proces spraken we met de in dit verband relevante afdelingen van de eigen organisatie en partijen zoals de Fietsersbond, de HANNN, het Huis voor de Sport, Marketing Groningen en de GGD. Ook gingen we de provincie in om te spreken met gemeenten en organiseerden we een grote bijeenkomst met gemeenten op het provinciehuis. De opbrengst van al deze momenten komt terug in de opbouw van dit programma en de prioritering en inhoud van projecten. Op een conceptversie van het uitvoeringsprogramma heeft in de zomer van 2020 een nog grotere groep stakeholders een reactie gegeven.





### 3 WE ACTUALISEREN HET UITVOERINGSPROGRAMMA FIETS 2017-2020.

De wereld van de mobiliteit (en dus ook die van de fiets) verandert snel. Sinds de vaststelling van de Fietsstrategie neemt de populariteit van het aantal nieuwe typen fietsen snel toe. Denk hierbij aan de speed pedelec, de deelfiets en de vrachtfiets. Daarnaast draagt de fiets steeds vaker bij aan andere (provinciale) thema's en programma's, zoals toerisme, het Bewegakkoord, verkeersveiligheid en gezondheid. Daarom hebben we voor het opstellen van dit vernieuwde uitvoeringsprogramma een analyse gemaakt van zowel recente ontwikkelingen in de fietswereld als de link tussen fiets- en andere Groningse beleidsprogramma's. De resultaten van de actualisatie zijn verwerkt in het hoofdstuk 3 van dit uitvoeringsprogramma.

### 4 WE HOUDEN REKENING MET IEDERE DOELGROEP

Het vorige uitvoeringsprogramma was vooral gericht op de forens, de scholier/student en (via verkeerseducatie) op kinderen en ouderen. Met als belangrijkste doel 'meer mensen op de fiets' in gedachten, zijn ook andere typen fietsers relevant (immers: het maakt voor de bijdrage aan de gezondheid van onze inwoners niet uit of iemand fietst naar z'n werk of sportief fietst). Hierbij sluiten we aan bij de typen fietsers die in de ambitie van Tour de Force worden onderscheiden:



**Fietsforensen**



**Sportieve fietsers**



**Recreatieve fietsers**



**Kinderen, scholieren en studenten**



**Logistieke fietsers**



**Oudere fietsers**

Tour de Force is een samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstituten en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland. De doelstelling van Tour de Force is ambitieus: 20% meer fietskilometers in 2027 ten opzichte van 2017.

In hoofdstuk 2 beschrijven we alle doelgroepen uitgebreid. In hoofdstuk 3 maken we per project inzichtelijk op welke doelgroep(en) gericht wordt. Ook zorgen we in de prioritering van projecten en toewijzing van projectaanvragen voor een passende verdeling tussen de zes groepen fietsers. We kijken bij (mogelijke) projecten bijvoorbeeld naar de omvang, potentie en het bereik van de verschillende doelgroepen. De gemeenten in de provincie Groningen onderschrijven onze aanpak om ons op alle groepen fietsers te richten.

Behalve deze groepen fietsers hebben we ook nog te maken met een groep mensen die nog niet fietst, maar dat wellicht wel zou willen: de niet-fietsers. Ook voor deze groep hebben we binnen onze projecten expliciet aandacht, met name op het gebied van fietsstimulering.



## 5 DE PROVINCIE KAN MEERDERE ROLLEN INNEMEN

Het uitvoeringsprogramma bevat een lijst met projecten. Binnen deze projecten kan de provincie verschillende rollen innemen. Traditioneel heeft de provincie de rol van implementeren of regisseren. Echter, steeds vaker zien we dat we niet als enige partij verantwoordelijk zijn of dat het initiatief bij partners ligt. In dat geval is de rol van de provincie meer als coördinator, initiator of samenwerkingspartner. Daarnaast kennen we de rol van facilitator. Dat is het geval wanneer een andere partij verantwoordelijk is, de uitvoering verzorgt én het initiatief neemt terwijl wij als provincie – en enkel op aanvraag – ondersteunen met financiën of kennis. De nieuwe rollen van de provincie betekenen dat we ook een actievere rol van onze partners vragen. Daar staat tegenover dat we onze partners stimuleren met projectvoorstellen te komen en we ook een deel van ons budget beschikbaar stellen voor projecten die zij initiëren, maar wel aansluiten bij de doelen van de provincie.

### **Implementeren**

Voor deze projecten zijn we als provincie verantwoordelijk. We regisseren het project en zorgen voor de uitvoering en implementatie van de maatregelen. Over het algemeen dragen we ook alle kosten van deze projecten.

### **Regisseren**

Ook voor deze projecten zijn we als provincie verantwoordelijk. We regisseren het project, maar het kan zijn dat de uitvoering van maatregelen bij een andere partij ligt.

### **Initiëren, coördineren of samenwerken als partner**

Voor deze projecten zijn we niet (geheel) verantwoordelijk en verzorgen we ook niet de uitvoering. Het initiatief ligt vaak bij een partner, maar wij zorgen ervoor dat er een goed projectvoorstel komt te liggen, dat er afstemming plaatsvindt tussen deelnemende partijen of wij doen mee als partner.

### **Faciliteren**

Voor deze projecten is een andere partij verantwoordelijk en ligt ook het initiatief en de uitvoering bij een andere partij. Als provincie faciliteren we het proces door bijvoorbeeld kennis of subsidie te verlenen. We faciliteren alleen als een partner daar expliciet om vraagt.



## 6 WE WERKEN AAN FYSIEKE, SOCIALE ÉN ORGANISATORISCHE PROJECTEN

Niet al onze fietsprojecten zijn buiten op straat zichtbaar zoals bijvoorbeeld nieuwe fietspaden en fietsenstallingen dat zijn. Goed fietsbeleid vraagt echter om een integrale aanpak. We werken bijvoorbeeld steeds vaker aan projecten waarbij het niet om infrastructuur, maar om de fietser draait. Denk bijvoorbeeld aan projecten rond verkeersveiligheid, fietsstimulering en campagnes. Daarnaast zijn sommige projecten vooral van organisatorische aard, bijvoorbeeld het (mede) opstellen van visies en beleid, het vinden van de juiste financiering, het initiëren van nieuwe samenwerkingen en project- en procesmanagement.

In een goed uitvoeringsprogramma is naar ons idee aandacht voor al deze drie typen projecten: fysieke, sociale en organisatorische. Daarom maken we per project inzichtelijk of het een fysiek, sociaal en/of organisatorisch project betreft. Daarnaast verbinden we projecten uit verschillende categorieën aan elkaar zodat ze elkaar versterken. Denk bijvoorbeeld aan het combineren van een nieuwe fietsroute (fysiek) met een gedragscampagne (sociaal). Daarnaast benoemen we in het projectenoverzicht per project welke andere projecten hiermee samenhangen.

### Fysiek

- Infrastructuur
- Fietsparkeren
- Hubs en stations

### Sociaal

- Verkeersgedrag
- Sociale veiligheid
- Gedragsbeïnvloeding
- Fietsstimulering

### Organisatorisch

- Strategie en beleid
- Financiën
- Project- en procesmanagement
- Trends en ontwikkelingen
- Omgevingsmanagement
- Koppeling andere beleidsterreinen
- Lobby



## 7 WE WERKEN ACTIEF SAMEN MET PARTNERS

In de Fietsstrategie en ons laatste uitvoeringsprogramma hadden we al geconstateerd dat we als provincie maar één speler zijn in het netwerk van partijen dat werkt aan het thema fiets. Daarom hebben we toen al de eerste stappen gezet naar meer samenwerking rondom het thema fiets. Voorbeelden hiervan zijn het regionaal fietscongres van de Regio Groningen-Assen op 19 september 2019 en het project Hi-Bike dat we samen met het Huis voor de Sport, Verkeerswijzer en Routebureau Groningen doen.

Nu willen we onze samenwerkingen met partners op het thema fiets verder concretiseren en uitbreiden. De wens is om een fietsgemeenteschap op te richten waarbij stakeholders elkaar ontmoeten en gemakkelijker samenwerkingen ontstaan. Hiervoor organiseren we twee bijeenkomsten met verschillende partijen (overheid, onderwijs, belangenorganisaties en markt) als vervolg op het regionaal fietscongres. Immers: ontmoeting is de basis voor samenwerking. Tijdens deze bijeenkomsten verkennen we welke kansen er voor samenwerking liggen, op welke thema's dit het geval is en welke vorm deze samenwerking kan krijgen. De planning van deze bijeenkomsten is afhankelijk van de Coronacrisis omdat onze voorkeur sterk uitgaat naar een fysieke bijeenkomst. Bij het opstellen van dit uitvoeringsprogramma hebben veel stakeholders al aangegeven veel kansen te zien voor nauwere samenwerking.

De versterkte samenwerking met partners betekent dat ook projecten van andere partijen een plek kunnen krijgen in het uitvoeringsprogramma mits deze betrokkenheid verlangen van de provincie. In paragraaf 3.6 Samenwerking beschrijven we onze gewenste inzet om de samenwerking voort te zetten.

## 8 WE KIEZEN VOOR DUURZAAM

De provincie Groningen wil koploper zijn op het gebied van duurzaamheid. Om duurzaam te ontwikkelen dient een integrale afweging gemaakt te worden tussen de zogenaamde drie P's: People, Planet en Profit (maatschappij, planeet en economie). Hierbij gaat het om ontwikkeling waar de maatschappij bij gebaat is en die de planeet geen schade toebrengt.

Vanuit dit programma benoemen we voor alle (grotere) projecten/activiteiten onze ambities op het gebied van duurzaamheid, binnen de project/activiteiten kan vervolgens bepaald worden op welke manier het beste invulling gegeven kan worden aan deze ambities. Op verschillende thema's we kansen in dit uitvoeringsprogramma. Deze kansen worden toelicht op pagina 14 en 15 aan de hand van het Ambitiweb.



## 9 WE KIEZEN VOOR INNOVATIE

Ook in de fietswereld doen zich allerlei innovaties voor: de opkomst van deelfietsen met slimme sloten, Mobiliteit als een Service (MAAS), apps om fietsgebruik te stimuleren, slimme verkeerslichten en innovaties in de fiets zelf. In dit uitvoeringsprogramma bieden we de markt de ruimte om in aanbestedingen met innovaties te komen, met name op het gebied van duurzaamheid. Daarnaast zullen we in het kader van de (nog op te zetten) fietsgemeenschap ook actief het gesprek aangaan met de markt over innovaties die het fietsgebruik kunnen stimuleren of het aantal ongevallen kan terugdringen.

In hoofdstuk 2 beschrijven we alle doelgroepen (typen fietsers) uitgebreid. In hoofdstuk 3 worden vervolgens de projecten en activiteiten benoemd die we de komende jaren gaan uitvoeren. Hoofdstuk 3 heeft een thematische opbouw. In hoofdstuk 4 wordt tot slot ingegaan op de beschikbare financiële middelen en de verdeling hiervan.





## DUURZAAMHEID

Het ambitieweb geeft per onderwerp weer welk ambitieniveau we hanteren. Daarbij is niveau 1 het laagste en niveau 3 het hoogste ambitieniveau.

### Planet (planeet)

- Energie (2): met het stimuleren van het gebruik van de fiets ten koste van de auto dragen we bij aan het beperken van het gebruik van fossiele brandstoffen en de uitstoot van CO<sub>2</sub>.
- Materialen (3): dit uitvoeringsprogramma bevat verschillende (grote) infrastructurele projecten. Dit biedt kansen voor duurzaam materiaalgebruik. Zie 'infrastructurele projecten' (hieronder).
- Water (1): minimale inzet is voldoen aan wet- en regelgeving. Maar indien er in projecten kansen zijn worden deze benut:
- Bodem (1): minimale inzet is voldoen aan wet- en regelgeving. Maar indien er in projecten kansen zijn worden deze benut.
- Ecologie (1): minimale inzet is voldoen aan wet- en regelgeving. Maar indien er in projecten kansen zijn worden deze benut. Het document 'Ecologisch bembbeheer provincie Groningen' is hierbij tevens het uitgangspunt.

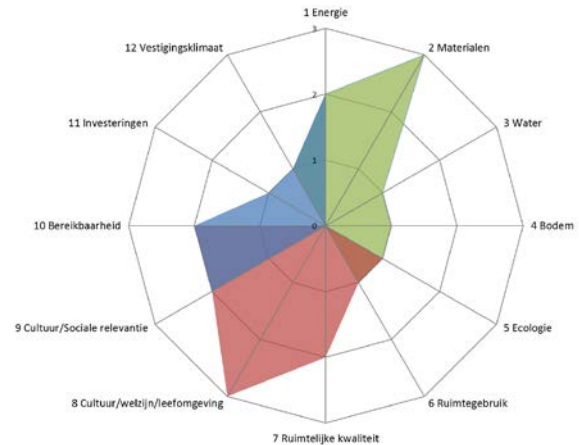
### People (maatschappij)

- Ruimtegebruik (1): minimale inzet is voldoen aan wet- en regelgeving. Maar indien er in projecten kansen zijn worden deze benut:
- Ruimtelijke kwaliteit (2): aantrekkelijkheid, inpassing in het landschap en belevingswaarde zijn belangrijke aspecten bij de realisatie van onze hoofdfietspaden (doorfietsroutes en Regionale hoofdfietsroutes). Een aantrekkelijke fietsroute draagt bij aan de ambitie om meer mensen op de fiets te krijgen. Hierbij onderzoeken we in hoeverre we in onze projecten bij kunnen dragen aan de ambities uit het programma Bos en Hout: Groningen groener en duurzamer maken.
- Cultuur/welzijn/leefomgeving (3): het stimuleren van het gebruik van de fiets in plaats van de auto draagt bij aan een gezonde, schone en stille leefomgeving. Daarnaast is meer fietsgebruik van groot belang voor de vitaliteit en gezondheid van onze inwoners.
- Cultuur/sociale relevantie (2): in de thema's fietsstimulering en educatie is er specifiek aandacht voor mensen die financieel niet in de gelegenheid zijn om een fiets te kopen of om mensen die fysiek niet (meer) goed in staat zijn om te fietsen.



## Profit (economie)

- Bereikbaarheid (2): een van de doelen van het stimuleren van het gebruik van de fiets in plaats van de auto is het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad en ommeland.
- Investerings (1): minimale inzet is voldoen aan wet- en regelgeving. Maar indien er in projecten kansen zijn worden deze benut.
- Vestigingsklimaat (1): minimale inzet is voldoen aan wet- en regelgeving. Maar indien er in projecten kansen zijn worden deze benut.



Ambitieweb Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023

## Duurzaamheid binnen infrastructurele projecten

De ambitie is dat alle provinciale infrastructuur uiterlijk in 2050, maar zoveel eerder als mogelijk, CO<sub>2</sub>-neutraal en circulair wordt aangelegd, beheerd en onderhouden. Met dit programma leveren we een bijdrage aan deze ambities. Met het stimuleren van fietsgebruik (ten koste van vervoer dat gebruik maakt van fossiele brandstoffen) dragen we al bij aan de provinciale duurzaamheidsdoelstellingen, maar ook binnen projecten kiezen we voor duurzaamheid, conform de Green Deal Duurzaam GWW.

Vanuit het programma benoemen we de ambities, binnen projecten kan vervolgens bepaald worden op welke manier het beste invulling gegeven kan worden aan deze ambities. Bij het uitvoeren van de projecten wordt daarom vanaf nu bij iedere aanbesteding de component duurzaamheid sterk meegewogen en/of verplicht gesteld. Daarnaast zullen we in de projecten inzicht bieden in de levenscycluskosten.

Ook bieden we ruimte voor de markt om zelf duurzaamheidsmaatregelen aan te bieden. Niet door het voorschrijven van maatregelen of oplossingen, maar door het aanbesteden met de Milieukosten Indicator (MKI). Door aanbestedingsvoordelen te geven op basis van de milieu impact sturen we (zo objectief mogelijk) op duurzaamheid, terwijl kennis (innovatie) en oplossingen bij de markt blijven liggen.

Door innovatieve ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid aan te jagen, worden deze hogere eisen steeds beter haalbaar en zijn de kansen voor onze infrastructuur talloos. Daarbij is het belangrijk om ook de provinciale rol als 'eerste afnemer' aan te grijpen om innovaties verder te brengen door deze af te nemen van de markt en te implementeren in de projecten. Het momentum is nu en het is voor ons belangrijk om de verantwoordelijkheid te nemen om verder te werken aan een duurzame en leefbare provincie, voor nu en in de toekomst. Door de ambities in dit programma als uitgangspunt te nemen schetsen we ook voor de markt een helder toekomstbeeld en kan die zijn aanbod daarop door ontwikkelen.







## 2. ZES TYPEN FIETSERS

Verschillende typen fietsers hebben verschillende behoeften. Uiteraard kan één persoon verschillende motieven hebben om te fietsen. Bijvoorbeeld door de week op de fiets naar het werk en in het weekend een sportieve rit op de racefiets. Het stimuleren tot het maken van een sportieve fietstocht kan er ook toe leiden dat iemand ook naar het werk vaker de fiets pakt. Door de verschillende behoeften kan de aanpak per type fietser verschillen. Vandaar dat we hier expliciet aandacht aan besteden in dit hoofdstuk. We onderscheiden in dit uitvoeringsprogramma de volgende zes typen fietsers:



Fietsforensen



Sportieve fietsers



Recreatieve fietsers



Kinderen, scholieren en studenten



Logistische fietsers



Oudere fietsers

Om mensen te kunnen stimuleren vaker de fiets te nemen, is het nodig dat de basis op orde is. Voor alle typen fietsers geldt:

- Ze moeten een fiets hebben en vaardig genoeg zijn om aan het verkeer deel te nemen.
- Ze moeten willen fietsen. Informatie en promotie kan potentiële fietsers motiveren.
- Ze hebben behoefte aan een goed en veilig fietsnetwerk, zodat ze veilig en comfortabel kunnen fietsen. Dat betekent zonder infrastructurele barrières, drukte van andere weggebruikers maar wel gemakkelijk vindbaar.
- Ze willen hun fiets kunnen stallen. Daarom is er behoefte aan kwalitatieve (veilige, overdekte) stallingsmogelijkheden voor alle typen fietsen, bijvoorbeeld nabij OV-haltes en bestemmingen.
- Ze willen hun fiets kunnen repareren of tijdelijk kunnen vervangen als dat nodig is.

Behalve deze basis die voor ieder type fietser geldt, zijn er voor elke typen fietser ook specifieke voorwaarden. Die beschrijven we hieronder. Concrete projecten om fietsgebruik onder alle typen fietsers te stimuleren beschrijven we in hoofdstuk 3.



## 2.1 FIETSFORENSEN

FietsforenSEN gebruiken hun fiets voor de woon-werk rit, eventueel in combinatie met het OV of de auto. De fietsforens heeft verschillende snelheden en gewoonten. Bovendien fietst een deel van de forenSEN de hele route terwijl een ander deel ook nog gebruik maakt van andere vervoermiddelen, bijvoorbeeld in combinatie met een OV-fiets of vouwfiets.



De afstand die een forens bereid is te fietsen naar zijn/haar dagelijkse bestemming varieert sterk: 32% wil niet verder fietsen dan 5 kilometer, 25% vindt 5-8 kilometer nog acceptabel en 31% kiest voor 8-15 kilometer. Slechts een kleine groep is bereid nog verder te fietsen. [Bron: fietsenquête provincie Groningen, 2019/2020] De populariteit van de elektrische fiets groeit echter fors, waardoor de afstanden langzaam opgerekt worden.

De e-bike maakt de woon-werkrit, zeker voor de langere afstanden buiten de stad, sneller en comfortabeler. De speed pedelec is zelfs op middellange afstanden een concurrent van de auto of het openbaar vervoer, hoewel het aantal speed pedelecs in onze provincie nog beperkt is. Ook de 'gewone' fiets, de OV-fiets en de deelfiets worden gebruikt door de fietsforenSEN. Soms fietst de forens eerst langs de kinderopvang of een winkel. Om die gecombineerde ritten te kunnen maken, moet een fiets met kinderzitje of boodschappenkrat ook passen in de stalling bij het kantoor of het station. En de fiets-trein-forens wil uiteraard een veilige plek in een stalling zo dicht mogelijk bij het perron.

De fietsforens wordt geholpen door:

- Snelle, comfortabele en veilige fietsroutes van woonkernen naar werkgebieden, hubs en haltes.
- Groene golf bij verkeerslichten of verkeerslichtvrije routes.
- Het faciliteren van de overstap fiets - OV, fiets - auto en visa-versa. Hierbij hoort betrouwbare en tijdige informatie over beschikbaarheid van veilige stallingsmogelijkheden, deelfietsen en fietskluizen op overstaplocaties zoals stations en knooppunten.
- Informatie over en vergoedingen en stimuleringsmaatregelen (van werkgevers) voor fietsgebruik voor de woon-werk rit.
- Aanschaf van een leasefiets (sinds 1 januari 2020 is dit veel eenvoudiger), eventueel in combinatie met een leaseauto of OV-abonnement.
- Voorzieningen om je op te frissen, bagage veilig achter te laten, natte kleding te laten drogen, je fiets te repareren en elektrische fietsen op te laden.



Ook binnen het vorige uitvoeringsprogramma was veel aandacht voor de fietsforens. Zo realiseerden we doorfietsroutes om forensen rond de stad Groningen te faciliteren, hadden we veel aandacht voor ketenmobiliteit en onderzochten we de mogelijkheden van deelfietsen. Daarnaast ondersteunt Groningen Bereikbaar werkgevers om hun werknemers te stimuleren meer te gaan fietsen.

### Niet elke forens heeft dezelfde snelheid

Forensen maken gebruik van verschillende typen fietsen. Naast de reguliere fiets zijn er ook e-bikes (tot 25 km/u) en speed pedelecs (tot 45 km/u). Voor de sneller fietsende forensen geldt bijvoorbeeld dat ook afstanden groter dan 15 kilometer vanaf hun bestemming binnen bereik komen. Bij de inrichting van ons fietsnetwerk houden we rekening met deze hogere snelheden en de kansen die de snellere fietsen bieden om een groter gebied te ontsluiten.



Bromfietsen, snorfietsen en stepjes behoren niet tot de fietsfamilie, maar zijn ook vaak op het fietspad te vinden. De step is een nieuw vervoermiddel in Nederland. Steeds meer steps mogen van de RDW de weg op. Een step wordt gezien als bijzondere bromfiets en mag maximaal 25 km/u rijden. Gezien het kleine aantal steps in Nederland voelen we ons nu nog niet genoodzaakt om beleid voor steps te ontwikkelen. De gemeente Groningen doet dit al wel en wij volgen die ontwikkeling.





## 2.2 SPORTIEVE FIETSERS

Nederland kent 850.000 wielersporters die minimaal twaalf keer per jaar een sportieve fietstocht op de racefiets of mountainbike rijden. Dit doen zij bij verenigingen of individueel. Jaarlijks nemen ruim 330.000 wielersporters deel aan één van de 2500 georganiseerde toertochten.



Samen zijn zij goed voor ruim 1,8 miljoen starts bij toertochten (bron: NTFU & Bike Motion. Wielersportmonitor 2016). Grote (wielers)sporevenementen komen met enige regelmaat naar Nederland en de uitstraling daarvan kan als katalysator dienen. De kleine toertochten zijn voor de sportieve fietsers echter misschien nog wel belangrijker omdat ze laagdrempelig toegankelijk zijn voor een breed publiek. Ruimte en aandacht voor de wielersport verbetert het positieve imago van de fiets en verbreedt het draagvlak voor fietsmaatregelen voor alledaagse fietsers.

Bijna 10% van de Groningers heeft een racefiets. Ruim twee op de vijf (44%) bezitters van een racefiets gebruikt deze minimaal één keer per maand. De lengte van de fietstochten varieert sterk, maar ligt gemiddeld net onder de 30 kilometer. De grootste groep (circa 75%) maakt fietstochten tot 40 kilometer. [Bron: fietsenquête provincie Groningen, 2019/2020]

Sportieve fietsers worden geholpen door:

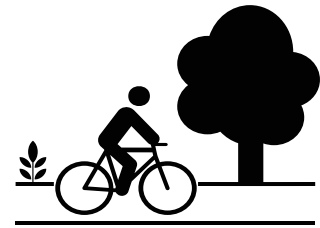
- Voldoende ruimte voor de snelle fietsers, dus brede en goed befietzbare paden zonder obstakels.
- Een netwerk van aantrekkelijke routes (en informatie over dit netwerk), specifiek geschikt voor wielrenners.
- Aantrekkelijke routes voor mountainbikers.
- Het eenvoudiger mogelijk maken van het aanvragen en verkrijgen van een vergunning voor het organiseren van toertochten.





## 2.3 RECREATIEVE FIETSERS

Fietstoeristen en -recreanten leveren een belangrijke bijdrage aan de (vrijtijds-)economie in ons land. Jaarlijks besteden ze onderweg €450 miljoen [bron: Continu Vrijtijdsonderzoek, 2015].



Het gaat zowel om korte- en lange afstandsritten, dagrecreatie op de fiets en meerdaagse fietsvakanties. Recreatieve fietsers bezoeken onze mooie omgeving en vele recreatie- en natuurgebieden. Stad-landverbindingen en goede opstappunten maken deze gebieden eenvoudig bereikbaar vanuit de steden.

Bijna één-derde van de Groningers boven de 16 jaar maakt minimaal één keer in de week een recreatieve fietstocht. De gemiddelde lengte van een recreatieve fietstocht is 19 kilometer. Slechts 7% hiervan fietst gemiddeld verder dan 40 kilometer. Het fietsknooppuntennetwerk (in 2012 in opdracht van de provincie Groningen gerealiseerd) wordt maar door een relatief klein deel van onze inwoners gebruikt (20% minimaal een paar keer per jaar, 5% minimaal maandelijks) en is onder ongeveer de helft van onze inwoners zelfs onbekend. Degenen die het wel eens gebruiken waarderen het echter wel met een mooi cijfer (8,0). [Bron: fietsenquête provincie Groningen, 2019/2020]

In een onderzoek van 2016 in opdracht van de ANWB wordt recreatief fietsen in Groningen beoordeeld met een 7,7. Het horeca-aanbod scoort slecht; 78% van de recreatieve fietsers beoordeelt het horeca-aanbod als ontoereikend tegenover landelijk 65%. Andere verbeterpunten zijn het comfort van fietspaden en het aantal rustplekken. Opvallend is dat maar liefst 93% van de recreatieve fietsers uit Groningen komt en 3% uit Drenthe. Dit biedt kansen om de recreatieve routes ook te promoten onder fietsers buiten de provincie Groningen.

Recreatieve fietsers worden geholpen door:

- Een aantrekkelijk en kwalitatief hoogwaardig land-dekkend routenetwerk en lange-afstandsroutes die goed bewegwijzerd en planologisch beschermd zijn. In het geval van de provincie Groningen zijn ook de recreatieve fietsroutes van en naar Duitsland van groot belang.
- Recreatieve fietsroute van voldoende kwaliteit (comfort, toegankelijk en veilig).
- Goede opstap- of pauzelocties (Toeristische Overstappunten, recreatieve punten, hubs, bankjes), waar men de fietsrit kan starten of waar men kan pauzeren.
- Recreatief aanbod langs de routes, naast service en diensten relevant voor fietsers (o.a. toiletten, horeca, cultuur)



## 2.4 KINDEREN, SCHOLIEREN EN STUDENTEN

Jong geleerd is oud gedaan. Dat geldt zeker voor fietsen! Fietsen biedt vrijheid: zelfstandig naar school, vrienden en de sportclub. Dat zorgt voor een positieve bijdrage aan het geluk van Nederlandse kinderen. Zo veel mogelijk zelf fietsen geeft vrijheid, maar ook risico's.



Ouders zijn geneigd kinderen vanwege veiligheid en comfort met de auto naar school, sport en vrienden te brengen. Dit terwijl zo jong mogelijk zelf leren fietsen bijdraagt aan de fietsvaardigheid en het verkeersinzicht van kinderen. De elektrische fiets is inmiddels ook ontdekt door de jeugd en is een schoner en gezonder alternatief voor de scooter. Elektrische fietsen zorgen dat scholen met een regiofunctie relatief dichterbij komen te liggen. Dit biedt perspectief voor meer ruimte in het OV.

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

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





## 2.5 LOGISTIEKE FIETTERS

Aan- en toelevering van goederen per fiets draagt bij aan emissievrije stadslogistiek en de leefbaarheid. Doordat (diesel)busjes door schone en elektrische fietsen vervangen worden die minder ruimte innemen. In Groningen is al veel aandacht voor logistieke fietsers.



Zo organiseerde de gemeente Groningen in 2019 het International Cargo Bike Festival, zijn bakfietsen onderdeel van de uitprobeeracties van Groningen Bereikbaar en bevoorraden onder ander Cycloon, Dropper en Post NL al per fiets in de stad Groningen. Bevoorrading per fiets is bovendien een onderdeel van de Logistieke Agenda Noord-Nederland die op dit moment onder leiding van de Regio Groningen-Assen opgesteld wordt. Toch zien we ook buiten de stad Groningen kansen voor de logistieke fietser, bijvoorbeeld in de grotere regionale kernen en bij hubs

Tegelijkertijd zorgen logistieke fietsers ook voor toenemende drukte op de steeds vollere fietspaden. Dit vraagt om aandacht voor het fietsnetwerk en een visie op voor wie de beperkte capaciteit op het fietspad bedoeld is. Vooralsnog is dit vooral een stedelijk probleem en we hebben geen reden aan te nemen dat dit op korte termijn verandert. Als provincie volgen we de ontwikkelingen bij de gemeente Groningen en ondersteunen we waar mogelijk.

Logistieke fietsers worden geholpen door:

- Een netwerk om snelle en zware (vracht)fietsen vlot en veilig door een (stedelijk) gebied te laten bewegen.
- Veilige en goed gekozen overslaglocaties, inclusief laadfaciliteiten, op strategisch interessante plekken die goed bereikbaar zijn.
- Randvoorwaarden om het werk veilig te kunnen doen: maatregelen tegen diefstal van vracht, passende kleding, veilige voertuigen, goede en veilige navigatiemogelijkheden.
- Focus op de beoogde doelgroep/werkgevers:
- Menselijke benadering: het stimuleren van logistieke bedrijven om bezorgers hun werk op een gezonde manier te laten uitvoeren.
- Voertuig-benadering: het tonen van de mogelijkheden en voordelen van vrachtfietsen boven bestelbusjes aan logistieke bedrijven.





## 2.6 OUDERE FIETSERS

In het uitvoeringsprogramma hebben we in het bijzonder aandacht voor oudere fietsers. Dankzij de opkomst van de e-bike is het gemakkelijker om ook op oudere leeftijd door te blijven fietsen en daarbij ook grotere afstanden af te blijven leggen. Er is zelfs een term ontstaan om mensen te omschrijven die dreigen te stoppen met fietsen, maar toch doorgaan: de zogenaamde doortrappers.



Het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat heeft het Programmabureau Doortrappen opgericht en van daaruit worden middelen en ondersteuning aangeboden om regionaal met Doortrappen aan de slag te kunnen gaan. Om oudere fietsers beter te faciliteren, besteden we in Groningen aandacht aan verkeersveiligheid en campagnes om ouderen langer en veilig door te laten fietsen.

Oudere fietsers worden geholpen door:

- Vaardigheden op te doen om gebruik te maken van e-bikes bijvoorbeeld door een praktijkdag.
- Te werken aan hun zelfvertrouwen om zelfstandig door te kunnen blijven fietsen bijvoorbeeld door beweeg-oefeningen en vaardigheden te trainen.
- Beeldvorming door verschillende type fietsen (reguliere fietsen, e-bikes en driewielers) als comfortabel, aantrekkelijk en snel vervoermiddel te presenteren voor senioren.
- Vergevingsgezinde fietspaden zoals bermverharding, zichtbare kantlijnen en het verwijderen van paaltjes waardoor het aantal eenzijdige ongevallen afneemt.
- Faciliteiten bij pauzelocaties, zoals laadpunten voor de elektrische fiets, toiletten en horeca.







# 3. PROJECTEN EN ACTIVITEITEN PER THEMA

In hoofdstuk 3 hanteren we een thematische opbouw. Dit zijn dezelfde thema's als in het vorige uitvoeringsprogramma: fietsstimulering, ketenmobiliteit, fietsnetwerk, verkeersveiligheid, samenwerking, onderzoek en monitoring. Veel thema's beginnen met een korte toelichting op basis van de actualisatie die we hebben uitgevoerd. Daarna volgt per project of activiteit een tabel. Per project komen de negen keuzes uit hoofdstuk 1 terug.

De symbolen van de doelgroepen die van toepassing zijn vetgedrukt. Per thema benoemen we in de inleiding hoeveel budget we voor dit thema reserveren. Daarnaast worden er ook per project budgetten genoemd, alleen dit gaat slechts om indicatieve bedragen. In de uitvoering van de projecten kan het ene project net iets duurder uitvallen en de andere net iets goedkoper. De budgetten zijn voor de gehele looptijd van het uitvoeringsprogramma.

Hoewel het grootste deel van de middelen nog steeds wordt besteed aan fietsinfrastructuur, hebben we in dit uitvoeringsprogramma veel meer dan voorheen aandacht voor de fiets in de keten en activiteiten op het gebied van software (fietsstimulering en verkeerseducatie).





## 3.1 LOPENDE PROJECTEN (A)

Op dit moment lopen er al verschillende projecten op het gebied van de fiets, bijvoorbeeld vanuit ons Uitvoeringsprogramma Fiets 2017-2020 of vanuit het MIT/RSP (Rijksfinanciering).

Het gaat om de volgende projecten:

- Doorfietsroute Ten Boer-Groningen (realisatie laatste stukje: 2021)
- Doorfietsroute Winsum-Groningen (realisatie: 2020-2021/2022)
- Aanlanding doorfietsroute Winsum-Groningen (trekker: gemeente Groningen)
- Doorfietsroute Leek-Groningen (realisatie: 2021-2024)
- Doorfietsroute Assen-Groningen (realisatie deel Haren-Witte Molen: 2020-2021  
I realisatie deel Witte Molen-De Punt: nog niet bekend)
- Herkenbaarheid doorfietsroutes (bewegwijzering, logo's en communicatie) (realisatie: 2021)
- De Blauwe Loper (realisatie: 2020)
- 3E-aanpak fietsroute Hoogezand-Groningen (verbeteren verkeersveiligheid) (realisatie: 2020)
- Verschillende groot onderhoud-projecten waarin de fiets meelift
- Aanpak fietsoversteken N363 (realisatie: 2020/2021)
- Project HiBike (fietsstimulering basisschoolleerlingen)
- Ontwikkeling dashboard fietsdata (inclusief dataverzameling)
- Aanpak fietsstallingen bij bushaltes (realisatie: 2020-2021)
- Pilot fietskluizen op vier hubs (inclusief evaluatie)
- Pilot elektrische deelfietsen op P&R Hoogkerk (looptijd Q4 2020 - Q3 2021)
- E-bike uitprobeeractie Groningen Bereikbaar in de hele provincie (realisatie: 2020-2021)
- Corridor-aanpak Groningen Bereikbaar (realisatie: 2020-2021)
- UMCG-onderzoek fietsongevallen + vervolgonderzoek



## 3.2 FIETSSTIMULERING (B)

Bij fietsstimulering draait het om gedragsverandering. We willen onze inwoners verleiden om de fiets vaker te pakken. De ene keer zal dit een rit zijn die eerder met de auto of bus werd gemaakt. Een andere keer gaat het om een rit die men niet eerder maakte, omdat het gewoon leuk en gezond is om te fietsen in de provincie Groningen.

We richten ons op mensen die nooit fietsen, mensen die het weleens willen proberen en mensen die al regelmatig of vaak fietsen. Het doorbreken van gewoontegedrag, nieuwe gewoontes aanleren en nieuw gedrag volhouden spelen bij fietsstimulering een rol.

Gedragsverandering verloopt in veel kleine stapjes. Zo is het belangrijk dat mensen open staan voor de boodschap om (meer) te fietsen, dat men bewust is van het eigen gewoontegedrag en van andere mogelijkheden. Ook moeten mensen de vaardigheden en motivatie hebben om (meer) te fietsen. Wanneer men eenmaal het (meer) fietsen heeft uitgeprobeerd, is het belangrijk dat men dit nieuwe gedrag volhoudt. Op deze fase willen we meer nadruk gaan leggen omdat de kans op het terugvallen in 'oud' gedrag groot is. Door mensen die fietsen uitproberen te belonen en ondersteunen om te blijven fietsen. We passen actuele inzichten over gedragsverandering en ervaringen uit andere regio's met fietsstimulering toe in de keuze voor en uitwerking van onze maatregelen. Bij elk project verdiepen we ons eerst in de doelgroep om meer grip te krijgen op wat mensen beweegt om wel of niet te (blijven) fietsen.

We richten ons bij fietsstimulering op alle type fietsers. Waar we voorheen ons voornamelijk richtten op forensen en basisschoolleerlingen, zien we nu ook kansen om recreatief en sportief fietsen te promoten en hebben we meer aandacht voor scholieren en ouderen. Inclusiviteit is hierbij belangrijk; voor alle mensen moet het mogelijk en aantrekkelijk zijn om per fiets de provincie te ontdekken. Daarnaast richten we ons ook specifiek op groepen die nog niet fietsen, zoals nieuwe Nederlanders of forenzende automobilisten. In de volgende paragraaf beschrijven we welke kansen we zien voor de verschillende typen fietsers.

Fietsstimulering kunnen we niet alleen; dit doen we samen met onder andere Groningen Bereikbaar, de Regio Groningen-Assen en de gemeenten. In onze provincie, maar ook erbuiten, al is het alleen maar omdat veel inwoners van de gemeenten Noordenveld en Tynaarlo sterk gericht zijn op de stad Groningen. Ook het Verkeer- en Vervoerberaad (VVB) speelt een rol, onder de vlag van Verkeerswijzer voert het VVB verschillende fietsveiligheidscampagnes uit. Bij fietsstimulering-activiteiten hebben we aandacht voor veilig gebruik van de fiets.

Tot slot is de beschikbaarheid van een goed en veilig fietsnetwerk een randvoorwaarde om te kunnen fietsen. Anderzijds is een aantrekkelijke infrastructuur een kans om fietsen te stimuleren. Waar nieuwe routes komen (zoals snelfietsroutes, recreatieve routes) maken we gebruik van de gelegenheid om fietsen te promoten.

Voor het thema fietsstimulering reserveren we in dit uitvoeringsprogramma €1.500.000,-. Daarnaast heeft Groningen Bereikbaar binnen haar reguliere opdracht ook financiële ruimte om een aantal projecten te ondersteunen.

### 3.2.1 GENERIEKE STIMULERINGSKANSEN

De provincie wil meer communiceren over de activiteiten die we ondernemen om het fietsen in Groningen te verbeteren. Dit uitvoeringsprogramma bevat veel projecten waarbij communicatie een rol speelt. Het mag bijvoorbeeld best gevierd worden dat fietsers nu die ene kruising op de schoolroute veilig kunnen oversteken. Dit vieren we het liefst met de fietsers ter plaatse.

We communiceren niet alleen over de stimuleringsacties, maar willen ook beter uitleggen wat we op het gebied van infrastructuur ondernemen. Als vervolg op het opstellen van dit programma willen we daarom een communicatieplan opzetten om die activiteiten beter uit te dragen en in samenhang met elkaar te brengen. Dit doen we om daarmee weer andere mensen te verleiden om (meer) te fietsen want zien fietsen, doet fietsen!

Veel stimuleringsactiviteiten zijn generiek en kunnen op veel plekken in de provincie uitgevoerd worden. De provincie zal deze activiteiten initiëren. Voor activiteiten of campagnes kan het in sommige gevallen juist handig zijn om dit heel lokaal te initiëren. Bijvoorbeeld het promoten van fietsen naar de sportvereniging toe of een bakfiets-uitprobeeractie. We sturen daarom de activiteiten centraal aan, met medewerking van de gemeenten. De gemeente kan per campagne bezien of zij actief wil aansluiten.. We onderzoeken de mogelijkheid om dit in samenwerking met het VVB te doen.

Een generieke stimuleringsmaatregel die voor alle fietsers geldt lichten we hier uit: het belonen van fietsers. Fietsers verdienen bijvoorbeeld een klein bedrag voor iedere keer dat hun telefoon een fietsrit van huis naar werk, winkel of school registreert. Of een verkiezing van Fietser van het Jaar of een appel onderweg. Andere provincies hebben de afgelopen jaren goede ervaringen opgedaan met het belonen van fietsers. Dit is ook een actie waar we in Groningen naar willen kijken. We onderzoeken of een dergelijke aanpak meerwaarde biedt om fietsen in Groningen te stimuleren. Voorwaarde is dat het moet aansluiten bij de beleidsdoelen van de provincie gericht op duurzaamheid, leefbaarheid en/of gezondheid.





## B1 COMMUNICATIEPLAN

Budget voor uitwerken van de communicatiestrategie voor fietsstimulering. Deze communicatie richt zich op de inwoners van onze provincie. Het betreft betere communicatie rondom gerealiseerde projecten, uitdragen van de fiets-ambitie van de provincie en het aanbrengen van samenhang tussen de activiteiten in dit uitvoeringsprogramma. Communiceren over fietsen in de provincie Groningen gebeurt nadrukkelijk samen met onze partners.

 **€ 50.000,-**



### Planning:

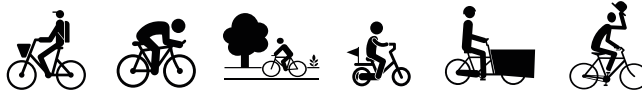
Q4 2020-Q1 2021 (opstellen)  
Q2 2021-Q4 2023 (uitvoeren)



### Mogelijke partners:

diverse partijen verbonden aan de fietsgemeenschap

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
Hogere waardering.



### Rol provincie

Regisseren



### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Sociaal,  
organisatorisch



### Hangt samen met

B2 t/m B14



### Innovatief

Nee

## B2 FIETSERS BELONEN

Doel van project: door middel van beloningen fietsers stimuleren om vaker de fiets te pakken en langer te blijven fietsen. Belonen werkt zowel voor beginnende fietsers als voor mensen die al vaak de fiets pakken. Er zijn verschillende bestaande varianten van belonen beschikbaar in Nederland. De wens is om tot een Groningse variant te komen die aansluit bij onze beleidsdoelen gericht op duurzaamheid, leefbaarheid en/of gezondheid.

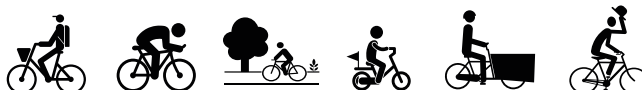
 **€ 200.000,-**



### Planning:

2022-2023

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.



### Rol provincie

Regisseren



### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch



### Hangt samen met

B3



### Innovatief

Ja





## 3.2.2 STIMULERINGSKANSSEN PER TYPE FIETSER

### Fietsforensen

De forens kreeg de afgelopen jaren al veel aandacht. Met de aanleg van doorfietsroutes naar de stad kwamen de omliggende woonkernen op fietsafstand van de stad Groningen comfortabel en in directe verbinding. Die doorfietsroutes gaan we actiever promoten als alternatief voor de auto. Als partner in de Regio Groningen-Assen ondersteunen we de landelijke doelstelling om 200.000 extra forensen op de fiets te krijgen. Dankzij de inzet via Groningen Bereikbaar rondom de stad ervaren steeds meer werknemers de voordelen van fietsen.

In de rest van de provincie worden tot nu toe weinig activiteiten ondernomen om fietsgebruik te stimuleren. Het onderzoek van de Rijksuniversiteit 'kansen voor e-bike op het platteland' werd uitgevoerd tijdens het vorige uitvoeringsprogramma. Dat onderzoek toont aan dat er een groot potentieel is voor de e-bike. De aanbevelingen uit dat rapport nemen we over: we maken het uitproberen van een e-bike en speed pedelec laagdrempelig. We hebben daarbij aandacht voor betaalbaarheid van de e-bike voor geïnteresseerden.

Ook buiten de stad Groningen kan de inzet van Groningen Bereikbaar een bijdrage leveren. Het werkgebied van Groningen Bereikbaar wordt uitgebreid naar de hele provincie. Activiteiten gericht op fietsforensen bevatten de werkgeveraankpak, de e-bike-uitprobeeractie en de corridor-aankpak. Ook willen we meer dan voorheen inzetten op het belonen van nieuwe en bestaande fietsers om hen te ondersteunen in het volhouden van het gewenste gedrag. Bij de werkgeversbenadering beschouwen we gemeentes als werkgevers met een voorbeeldfunctie en zien we kansen voor verbreding richting het midden- en kleinbedrijf.


Groningen Bereikbaar levert met de zogenoemde corridor-aankpak maatwerk voor fietsers uit alle richtingen naar de stad. Zo zijn er bijvoorbeeld specifieke acties voor Zuidhorn of Bedum, die aansluiten bij de verkeersverbindingen die er zijn. De corridor-aankpak biedt maatwerk bovenop de generieke middelen van Groningen Bereikbaar. De doorfietsroutes bieden hiervoor een goed uitgangspunt. We zoeken hierbij ook nadrukkelijk aansluiting bij het hubs-programma. De fiets is kansrijk als voor- en natransport in de ketenmobiliteit. Zoals Park&Bike vanaf P&R's aan de rand van de stad, voor forensen die op grotere afstand van hun werk wonen.



### B3 E-BIKE UITPROBEERACTIE UITROLLEN IN HELE PROVINCIE

De uitprobeeractie van Groningen Bereikbaar is een succes in de stad Groningen. In een paar jaar tijd probeerden al ruim 1000 forensen een week gratis een e-bike. Die actie breiden we vanaf zomer 2020 uit naar de rest van de provincie. Begin oktober zijn 15 fietshandelaren aangesloten. We breiden dit uit naar 30 locaties en willen dat in het voorjaar 2021 in elke grote kern mogelijk is om een e-bike te testen. Dit financieren we deels vanuit dit uitvoeringsprogramma en deels vanuit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2017-2020. Het project wordt medegefinancierd door Groningen Bereikbaar.

 € 175.000,-

 **Planning:**  
Q3 2020-Q1 2021 (opzetten)  
Q2 2021-Q4 2023 (uitvoeren)

 **Mogelijke partners:**  
Groningen Bereikbaar

#### Doelgroepen:



**Doelen**  
Meer fietsers.

▼ **Rol provincie**  
Coördineren

▼ **Fysiek/sociaal/organisatorisch**  
Organisatorisch


▼ **Hangt samen met**  
B2, B4

▼ **Innovatief**  
Nee

### B4 GRONINGEN BEREIKBAAR IN DE REGIO: WERKGEVERSAANPAK

Mobiliteit-breed wordt de inzet van Groningen Bereikbaar de komende jaren verbreed naar de rest van de provincie. Waar nu vooral de focus ligt op de stad Groningen, wordt de succesvolle werkgeversaankpak dan uitgebreid naar andere kernen. Dit budget is een bijdrage aan de fiets-activiteiten die Groningen Bereikbaar aan kan bieden bij werkgevers.

 € 120.000,-

 **Planning:**  
Q4 2021-Q1 2022 (aanhaken)

 **Mogelijke partners:**  
Groningen Bereikbaar

#### Doelgroepen:



**Doelen**  
Meer fietsers.

▼ **Rol provincie**  
Regisseren

▼ **Fysiek/sociaal/organisatorisch**  
Sociaal, organisatorisch

▼ **Hangt samen met**  
B3, B11, B12

▼ **Innovatief**  
Nee



## B5 CORRIDOR-AANPAK GRONINGEN BEREIKBAAR

Groningen Bereikbaar heeft maatwerk voor alle richtingen naar de stad. Specifieke acties voor bijvoorbeeld Hoogezand of Bedum, die aansluiten bij de verkeersverbindingen die er zijn (zogenoemde corridors). Die inzet willen we doorzetten en intensiveren op gebied van fiets-promotie. Daarbij geven we specifieke aandacht aan de promotie van de doorfietsroutes. Samen met de provincie Drenthe werken we in 2020-2021 aan een bedrijvenaankpak rondom de Groene As, de doorfietsroute tussen Assen en Groningen. Die aanpak breiden we in voorjaar 2021 uit naar de andere corridors. Dit financieren we deels vanuit dit uitvoeringsprogramma en deels vanuit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2017-2020. Daarnaast wordt het project mede gefinancierd door Groningen Bereikbaar.

 € 50.000,-



### Planning:

Q4 2020-Q1 2021 (opzetten)  
Q2 2021-Q4 2023 (uitvoeren)



### Mogelijke partners::

Groningen Bereikbaar en provincie Drenthe

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.

### Rol provincie

Samenwerken als partner

### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Sociaal, organisatorisch

### Hangt samen met

D1, D2, D3, D4

### Innovatief

Nee

## Sportieve fietsers

Het stimuleren van sportief fietsen is vooral gebaat bij goede fietsinfrastructuur en interessante routes. We investeren de komende jaren samen met de gemeenten fors in het fietsnetwerk in onze provincie. Daarnaast doen we mee aan het onderzoek 'Samen op het fietspad' (project E3), waarin we onder andere onderzoeken of het ontwikkelen van routes specifiek voor wielrenners een toegevoegde waarde heeft en welke behoefte wielrenners hebben. Die toegevoegde waarde zien we zowel op het gebied van verkeersveiligheid, als op het gebied van fietsstimulering.

We kijken ook naar de mogelijkheid om van de bestaande sportieve fietstochten (zoals de Bauke Mollema-tocht, de TKP Tocht van Groningen of de Healty Ageing Tour) een nalatenschap te maken, zodat ze het hele jaar gefietst kunnen worden. Idealiter met een bekende sporter (zoals Bauke Mollema) als ambassadeur. Mooie sportieve fietsroutes door het Groninger landschap met een goed verhaal zorgen ervoor dat het aantrekkelijker wordt om op de fiets te stappen. Gecombineerd met een koffiepauze onderweg stimuleert dit bovendien de lokale economie.






Verder ondernemen we geen specifieke actie om wielrennen of mountainbiken als sport te promoten. Wel zien we in (sportieve) evenementen een kans om inwoners van Groningen te bereiken om fietsen onder de aandacht te brengen. Wij faciliteren en ondersteunen de acquisitie en organisatie van grootschalige evenementen in onze provincie, omdat dergelijke evenementen voor versnelling kunnen zorgen van gekoppelde initiatieven en samenwerkingen. We zien kansen om (fiets)evenementen te benutten om fietsen te stimuleren. Dat kan op verschillende manieren. We willen evenementen-organisatoren stimuleren om op een bredere manier aandacht te geven voor de fiets, bijvoorbeeld door hun bezoekers op te roepen om per fiets te komen of door aansluitend een evenement te organiseren die gericht is op fietservaring voor bezoekers, bijvoorbeeld door een loopfiets-parcours voor onze jongste inwoners. Daarnaast bieden evenementen een kans om onze eigen activiteiten te promoten zoals de e-bike uitprobeeractie of een behendigheidsparcours voor verkeersveiligheid.

## B6 NALATENSCHAP SPORTIEVE FIETSEVENEMENTEN

We willen sportieve fietsevenementen geschikt maken om het hele jaar door zelfstandig te fietsen. Een mooie fietsroute met een goed verhaal nodigt uit om een wielertocht te ondernemen. We streven om in 2022 de eerste van drie fietsroutes beschikbaar te stellen.

 € 25.000,-

 **Planning:**  
2022-2023

 **Mogelijke partners:**  
organisatoren van evenementen, KNWU, Marketing Groningen, Routebureau Groningen, NFTU, HANNN

### Doelgroepen:



**Doelen**  
Meer fietsers.

▼  
**Rol provincie**  
Faciliteren, regisseren

▼  
**Fysiek/sociaal/organisatorisch**  
Organisatorisch en Sociaal

▼  
**Hangt samen met**  
N.v.t.

▼  
**Innovatief**  
Nee





## B7 EVENEMENTEN ALS VLEGWIEL

Wanneer we ook de 'gewone Groninger' kunnen inspireren, zien we een koppelkans vanuit fietsbeleid. Zien bewegen doet bewegen. Hierbij kijken we ook naar andere evenementen dan de grote wielerevenementen. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we een bedrag om het randprogramma van evenementen te sponsoren wanneer dit programma aansluit bij onze ambities. We verwachten in de periode van dit uitvoeringsprogramma 10 evenementen te ondersteunen.

 € 50.000,-



### Planning:

2020-2023 (wanneer er zich evenementen aandienen)

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.



### Rol provincie

Faciliteren, regisseren



### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Organisatorisch en Sociaal



### Hangt samen met

N.v.t.



### Innovatief

Nee

## Recreatieve fietsers

We vinden het belangrijk dat inwoners van de provincie Groningen en daarbuiten dagtochtjes kunnen maken op de fiets. We willen inwoners van de stad Groningen verleiden om vaker de eigen provincie in te trekken. Maar ook willen we inwoners per fiets kennis laten maken met andere regio's in de provincie. Groningen grenst bovendien aan een aantrekkelijke fietsregio in Duitsland en ook gecombineerde tochten met Drenthe zijn in trek. We zoeken aanknopingspunten met de toeristische ondernemers in onze provincie, want zij zijn het toeristische uithangbord van Groningen.

Inclusiviteit vinden wij belangrijk; voor alle mensen moet het mogelijk en aantrekkelijk zijn om per fiets de provincie te ontdekken. Dat betekent ook dat we aandacht hebben voor de kwaliteit van recreatieve fietspaden, waar we in onze Fietsstrategie nog geen aandacht voor hadden. Aantrekkelijke recreatieve fietsroutes bevatten voldoende rustpunten. Ook hiervoor zoeken we aansluiting bij ondernemers. Maar ook gratis toegankelijke faciliteiten onderweg zoals picknickbanken en prullenbakken zijn van belang voor de kwaliteit van ons fietsnetwerk. Bij het inventariseren van het recreatieve netwerk nemen we deze faciliteiten mee (project D17).

De doorfietsroutes bieden een gemakkelijke manier om de stad uit te komen en de regio te verkennen. Hubs dienen als een goede uitvalsbasis voor een recreatieve wandel- of fietstocht. Vanuit het hubs-programma wordt dit onderzocht (project C3) en we volgen die ontwikkelingen.



## B8 KINDERFIETSRUTES

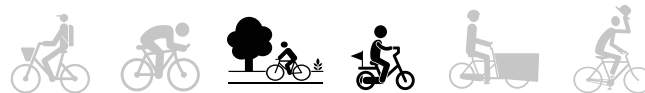
Een belangrijk onderdeel van het project 'HiBike' (project B10) is de rol van de ouders. Daarom is in het spel een level opgenomen waarbij kinderen punten krijgen als ze samen met hun ouders een rondje fietsen. We ontdekten echter dat er weinig aansprekende routes zijn voor kinderen; veel dagtochten zijn te lang om met kinderen te fietsen of sluiten niet aan bij de wensen van gezinnen. Vandaar dat we in het kader van het HiBike-project 10 kinderfietsroutes laten ontwikkelen in de omgeving van de deelnemende scholen, met als doel om de drempel te verlagen om als gezin een fiets-uitje te maken. We reserveren in dit uitvoeringsprogramma een budget om - op het moment dat deze routes aanslaan - het aantal routes verder uit te breiden en breder te promoten. Voor dit budget kunnen we 20 extra routes ontwikkelen.


**€ 25.000,-**


**Planning:**  
 Q2 2021 (laten ontwikkelen)


**Mogelijke partners:**  
 Routebureau Groningen en Marketing Groningen

### Doelgroepen:



**Doelen**  
 Meer fietsers.

▼  
**Rol provincie**  
 Regisseren

▼  
**Fysiek/sociaal/organisatorisch**  
 Sociaal

▼  
**Hangt samen met**  
 B10

▼  
**Innovatief**  
 Ja





## B9 ONTDEK DE REGIO PER FIETS

De doorfietsroutes bieden een uitgelezen kans om gemakkelijk de stad uit te fietsen en de regio te ontdekken. Met Marketing Groningen en Routebureau Groningen willen we een project opzetten om recreatief fietsen door eigen inwoners te vergroten. Het bestaande fietsknooppuntennetwerk biedt hiervoor een goed aanknopingspunt. De provinciale fiets-enquête toont echter aan dat de helft van de Groningers dit netwerk niet kent. Daar schenken we aandacht aan. We reserveren budget om vier regionale routes uit te zetten.

 € 25.000,=

 **Planning:**  
2022-2023

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.



### Rol provincie

Regisseren



### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch

Sociaal



### Hangt samen met

D17



### Innovatief

Nee

## Kinderen, scholieren, studenten

Jong geleerd is oud gedaan. Dat geldt absoluut voor fietsen. Kinderen jong leren fietsen is een basis voor het leven. Daarom stimuleren we dat kinderen met de fiets naar school komen. Naar school fietsen is gezond en bevordert de leerprestaties. Minder autoverkeer rondom school biedt bovendien een veilige schoolomgeving en daarom betrekken we ook de ouders in de aanpak. Als onderdeel van het vorige uitvoeringsprogramma werd het project HiBike ontwikkeld, wat kinderen en hun ouders stimuleert om vaker te fietsen. De HiBike-game is als pilot uitgevoerd op acht basisscholen. De resultaten zijn positief en daarom willen we ernaar toewerken dat het spel een permanente plek krijgt binnen het aanbod van Verkeerswijzer Groningen. Een voorwaarde daarvoor is dat het HiBike project lokaal geborgd wordt en onderdeel uitmaakt van een structurele onderwijsmethode. Dit kan door goede samenwerking met de gemeente en buurtsportcoaches. Het Provinciale Bewegakkoord biedt hiervoor een kans.

Hoewel voor veel scholieren en studenten de fiets een gangbaar vervoersmiddel is, zien we kansen om het fietsgebruik te vergroten. We reserveren daarom budget om te bekijken welke activiteiten passend zijn om middelbare scholieren en studenten voor MBO, HBO en WO te stimuleren vaker de fiets te pakken en na hun afstuderen te blijven fietsen. We kijken daarbij naar de successen die Groningen Bereikbaar eerder boekte bij onderwijsinstellingen in de stad Groningen.

In het gesprek met onderwijsinstellingen is ook aandacht voor de kwaliteit en veiligheid van fietsverbindingen. Zoals eerder gezegd is een goede fietsverbinding een randvoorwaarde om te kiezen voor de fiets, dat geldt ook voor scholieren en studenten. Fietsstimulering voor deze doelgroep is naast bovengenoemde projecten vooral gericht op educatie, die activiteiten staan in paragraaf 3.5.2 (project E2 verkeerseducatie).



## B10 HIBIKE

Doel van project: door middel van beloningen fietsers stimuleren om vaker de fiets te pakken en langer te blijven fietsen. Belonen werkt zowel voor beginnende fietsers als voor mensen die al vaak de fiets pakken. Er zijn verschillende bestaande varianten van belonen beschikbaar in Nederland. De wens is om tot een Groningse variant te komen die aansluit bij onze beleidsdoelen gericht op duurzaamheid, leefbaarheid en/of gezondheid.

 € 200.000,=



**Planning:**  
Q4 2020-Q2 2021 (uitrollen)



**Mogelijke partners:**  
Huis voor de Sport Groningen en Verkeerswijzer Groningen

**Doelgroepen:**



### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.



### Rol provincie

Regisseren



### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch  
Sociaal



### Hangt samen met

B8



### Innovatief

Ja

## B11 SCHOLIEREN EN STUDENTEN OP DE FIETS

We reserveren budget om in overleg met onderwijsinstellingen activiteiten te ontwikkelen om scholieren en (internationale) studenten te verleiden vaker de fiets te pakken om naar de onderwijslocatie te reizen. Denk bijvoorbeeld aan een uitprobeeractie voor e-bikes, deelfietsen of het aanbieden van een e-bike in plaats van een OV-abonnement. We benutten de kennis vanuit het Gronings Rooster. In 2021 werken we dit thema nader uit.

 € 30.000,=



**Planning:**  
2021 uitwerking plan  
2022-2023 (uitvoering)



**Mogelijke partners:**  
Groningen Bereikbaar

**Doelgroepen:**



### Doelen

Meer fietsers.



### Rol provincie

Coördineren



### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Sociaal



### Hangt samen met

B3, B4



### Innovatief

Nee





### Logistieke fietsers

In de stad Groningen is het aantal fietskoeriers in korte tijd flink toegenomen. Steeds meer ondernemers zien een kans om hun winkelbevoorrading of goederenvervoer duurzaam te organiseren. We juichen het gebruik van vrachtfietsen voor goederenvervoer toe. Groningen Bereikbaar heeft momenteel een uitprobeeractie voor winkeliers in de stad Groningen om kennis te maken met de vrachtfiets. Ook kunnen particulieren kennismaken met een bakfiets, waarmee bijvoorbeeld kleine kinderen en de boodschappen gemakkelijk samen vervoert kunnen worden per fiets. Deze uitprobeeracties zijn ook in de grote kernen in de provincie kansrijk. Daarnaast onderzoeken we de kansen voor de logistiek op onze hubs (project C4).

### B12 UITPROBEERACTIE VRACHTFIETSEN EN BAKFIETSEN UITBREIDEN

We denken dat de uitprobeeractie met vrachtfietsen die Groningen Bereikbaar op dit moment heeft voor winkeliers in de stad Groningen ook interessant kan zijn in andere (grotere) kernen in onze provincie. Ook de bakfiets voor particulier gebruik nemen we daarbij mee. In samenhang met project B4 (Groningen Bereikbaar in de regio: werkgeversaanpak) breiden we de uitprobeerpool uit. Voor dit budget kunnen we circa tien fietsen aanschaffen.

 **€50.000,=**



**Planning:**  
Q3 2021-Q4 2021 (opzetten)



**Mogelijke partners:**  
Groningen Bereikbaar

#### Doelgroepen:



**Doelen**  
Meer fietsers.

**Rol provincie**  
Coördineren

**Fysiek/sociaal/organisatorisch**  
Sociaal, organisatorisch

**Hangt samen met**  
B4

**Innovatief**  
Ja



## Ouderen

Ouderen zijn vaak mensen met al vele jaren fietservaring. We willen vanuit het uitgangspunt Healthy Ageing ouderen zo lang mogelijk vitaal houden en fietsen draagt daaraan bij. Tegelijkertijd zien we dat ouderen oververtegenwoordigd zijn bij fietsongevallen. Het UMCG-onderzoek benadrukt de kwetsbaarheid van de oudere fietser: 50% van de slachtoffers is 60 jaar of ouder (zie hoofdstuk 3.5 Verkeersveiligheid).

Ongevallen met betrekking tot foutief fietsgebruik of op- en afstappen zijn gemakkelijk te voorkomen wanneer men beschikt over een geschikte fiets of motoriek traint. Om ouderen langer veilig en met plezier te kunnen laten fietsen, is extra voorlichting nodig die aansluit bij de behoeften van ouderen. Daarom sluiten we aan bij bestaande netwerken en sociale contacten van ouderen. Het programma Doortrappen is succesvol in andere regio's, daarom sluiten wij ons hierbij aan. Verkeerswijzer Groningen organiseert al enige tijd e-bike clinics voor ouderen. Die clinics zijn succesvol en continueren we in het programma Doortrappen.

### B13 DOORTRAPPEN

Het UMCG-onderzoek naar fietsongevallen benadrukt de kwetsbaarheid van de oudere fietser. Daarom geven we hier extra aandacht aan. Het integrale Rijksprogramma 'Doortrappen' is erop gericht om ouderen op een sociale en laagdrempelige manier te informeren over en betrekken bij fietsveiligheid. Het programma gaat uit van inclusiviteit en sociale cohesie, doordat het ouderen via bestaande sociale ouderen-netwerken bereikt en ouderen samenbrengt. We sluiten ons aan bij het landelijke Doortrappen-netwerk en benutten de kennis en voorbeelden van die regio's. De regie ligt bij het VVB, vanuit uitvoeringsprogramma ondersteunen we het initiatief. Het programma gaat uit van lokale betrokkenheid en nauwe samenwerking met het sociale domein. Onze doelstelling is om in de periode 2021-2023 20% van de 65+ers te bereiken met dit project. Het eerste jaar gebruiken we om het netwerk op te zetten. Eind 2021 organiseren we de eerste activiteiten.



#### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.



#### Rol provincie

Regisseren



#### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Sociaal



#### Hangt samen met

E2



#### Innovatief

Nee

€400.000,=



#### Planning:

Q4 2020-Q2 2021 (netwerk opzetten)  
Q3 2021-Q4 2023 (uitvoeren)



#### Mogelijke partners:

Verkeer- en Vervoereraad, VVN, Fietsersbond, organisaties in het sociaal domein, HANNN

#### Doelgroepen:





### 3.2.3 KOPPELKANSEN VOOR FIETSSTIMULERING

Naast de benadering via de verschillende doelgroepen is er ook een kans om fietsen onder de aandacht te brengen bij overkoepelende thema's zoals gezondheid en duurzaamheid en een samenwerking aan te gaan met andere lopende programma's binnen de provincie. Hieronder schetsen we de kansen die we zien.

Bewegen draagt bij aan het welzijn van mensen en gezamenlijk sporten versterkt de sociale cohesie. Gezondheid krijgt bijvoorbeeld een prominente plek in de doelstelling van de nieuwe Omgevingsvisie van het Rijk en van de provincie Groningen. De openbare ruimte zo inrichten dat dit gezond gedrag stimuleert vormt daarbij een uitgangspunt. Daarom onderzoeken we de mogelijkheid om het functioneel bewegen (waaronder fietsen) structureel onderdeel te maken van het gezondheidsbeleid van gemeenten. Daarnaast willen we concrete invulling geven aan de kansen rondom het thema '**fietsen op recept**', waarbij fietsen wordt ingezet als medicijn bij herstel of preventie van ziektes. Stakeholders uit het gezondheidsdomein benoemen dit als kans om de gezondheid van onze inwoners laagdrempelig te verbeteren.

Binnen het **Provinciaal Bewegakkoord** verkennen we de mogelijkheid om sportcoaches ook in te zetten voor het stimuleren van 'laagdrempelig bewegen' (waaronder fietsen). Gemeenten bepalen de inzet van de sportcoaches. In het proces van de totstandkoming van het Provinciaal Bewegakkoord verkennen we de bereidheid bij gemeenten om de inzet van sportcoaches te verbreden. Op die manier zou ook een project als HiBike (project B10) – waarbij de sportcoaches al een grote rol spelen – een structurelere basis krijgen. De fietsmakelaar kan de verkeersambtenaren ondersteunen om fietsen als laagdrempelig bewegen onder de aandacht te brengen van hun sportcollega's.

Voor toeristen die Groningen bezoeken biedt de e-bike een aantrekkelijke vervoersmogelijkheid om de provincie te verkennen. We verkennen in samenhang met de **Kadernota Toerisme: Visie Vrijtijdseconomie** de kansen voor versterking van ondernemerschap en een toeristisch-recreatief routeaanbod dat nog beter aansluit bij culturele en landelijke toplocaties. De onlangs opgerichte Groningen Toerisme Coöperatie noemt in haar visie mobiliteit als een van de vijf pijlers. Daaronder valt de fiets absoluut als mooie manier om het landschap en de culturele rijkdom te verkennen.

We willen samen met de gemeenten een betaalbare mobiliteit bieden in het bijzonder voor groepen die niet zelf in hun vervoerbehoefte kunnen voorzien. Onder mensen met een beperking, een laag inkomen of met een migratieachtergrond ligt het percentage van mensen dat voldoet aan de beweegrichtlijn veel lager. Daar voelen wij ons verantwoordelijk voor, omdat niet iedereen dezelfde toegang tot voorzieningen heeft. We gaan – in samenhang met de programma's vanuit Leefbaarheid – verkennen hoe we fietsen inclusiever kunnen maken en hoe we beter kunnen samenwerken met gebiedsregisseurs ten behoeve van regiodeals, regio-arrangementen en armoedebeleid. Het uitbreiden van de Kinderfietsenplannen die er in sommige gemeenten zijn zou een resultaat kunnen zijn van deze verkenning.

Fietsen is samen met lopen het duurzaamste vervoersmiddel. Mobiliteit vormt 20% van het energiegebruik van Nederland. Door vaker de auto in te wisselen voor de fiets





kan een flinke bijdrage geleverd worden aan de doelstellingen uit het Klimaatakkoord. We willen de fiets een plek geven binnen de activiteiten van de energietransitie. Daarvoor zoeken we bijvoorbeeld aanhaking bij evenementen zoals de Fossilvrije Weken of samenwerkingsverbanden als Groningen Werkt Slim.

Bij koppelkansen zoals hierboven genoemd doen we als provincie niet alles zelf. Soms is de provincie enkel partner, verbinder of financieel ondersteuner. Door onze ogen en oren open te houden proberen we het thema fiets goed in te bedden in activiteiten van partners. We willen dan ook ruimte laten voor fietsstimuleringskansen die anderen zien. Wanneer er lokaal initiatieven zijn of partijen met ideeën vanuit de Fietsgemeenschap dan bieden wij hulp en eventueel financiële ondersteuning in de vorm van een projectsubsidie. Binnen project F2 (Fietsgemeenschap) is hiervoor budget beschikbaar.

### B14 KOPPELKANSEN VOOR FIETSSTIMULERING BENUTTEN

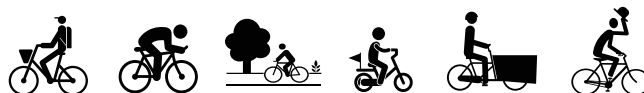
In dit uitvoeringsprogramma nemen we een budget op waarmee we de genoemde koppelkansen vanuit de verschillende andere beleidsprogramma's kunnen realiseren.

 **€100.000,=**

 **Planning:**  
2020-2023 (doorlopend)

 **Mogelijke partners:**  
diverse stakeholders (zie F2 fietsgemeenschap)

#### Doelgroepen:



#### Doelen

Meer fietsers.

#### Rol provincie

Verschillend

#### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Sociaal, organisatorisch

#### Hangt samen met

B1 t/m B13 en F2

#### Innovatief

Nee



## 3.3 KETENMOBILITEIT (C)

De gemiddelde afstand die een Groninger aflegt naar zijn dagelijkse bestemming (werk of school) is 20-25 kilometer. Voor een groot deel van onze inwoners is het daarom niet realistisch om de fiets (of e-bike) te gebruiken. De fiets biedt echter wel grote kansen in combinatie met het openbaar vervoer of de auto.

Het gebruik van de fiets als onderdeel van een langere reis is zowel een kans in drukke stedelijke gebieden als in landelijke gebieden. In beide gevallen draagt een fiets, als toevoeging aan de verplaatsing per auto, bus of trein bij aan de mobiliteit en daarmee bereikbaarheid van inwoners. De fiets als onderdeel van de ketenmobiliteit draagt daarmee ook bij aan een grotere leefbaarheid.

In 2017 hebben we samen met de gemeenten in onze provincie de volgende ambitie vastgesteld:



In de provincie Groningen kan de reiziger gemakkelijk schakelen tussen de modaliteiten in een systeem dat de reiziger voorziet van slim maatwerk op het gebied van mobiliteit en andere complementaire diensten. Dit maken wij (de provincie en gemeenten in Groningen) mogelijk door integraal samen te werken en door drempels weg te nemen en initiatieven vanuit de samenleving en de markt te faciliteren en te stimuleren.

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

- Netwerk en voorzieningen op orde (o.a. goed openbaar vervoer, optimale overstappunten, goede (fiets)voorzieningen);
- Informatievoorziening (o.a. een integrale, realtime reisplanner, nu in de vorm van de MAAS pilot);
- Organisatie (regie voeren, afspraken over verantwoordelijkheidsverdeling).

In deze paragraaf geven we aan welke voorzieningen voor de fiets in de keten we willen realiseren en welke rol wij daar als provincie in spelen. Voor het thema ketenmobiliteit reserveren we in dit uitvoeringsprogramma €2.000.000,=.





### 3.3.1 FIETSENSTALLINGEN EN FIETSKLUIZEN

Binnen de ketenmobiliteit kunnen we verschillende overstappunten definiëren:

- Treinstations
- P+R's
- Busstations en -haltes
- Carpoolplaatsen
- Hubs

Op de overstappunten is het van belang dat er goede voorzieningen zijn om de fiets te stallen (reguliere fietsenstalling of fietskluis) en op sommige locaties is het wenselijk dat er deelfietsen beschikbaar zijn. Per overstappunt varieert de rol die we als provincie hebben.

#### Treinstations

Met dertig treinstations in onze provincie zijn we redelijk bedeed. Een groot deel van de inwoners van onze provincie woont daardoor in de nabijheid van een treinstation. In het vortransport van de trein speelt de fiets een grote rol: 44% van de reizigers gaat op de gewone fiets en 3% gaat op de elektrische fiets. Groningers zijn bereid om een aanzienlijke afstand te fietsen naar een treinstation: 57% is bereid 2 tot 5 kilometer te fietsen en 12% zelfs meer dan 5 kilometer. Slechts 21% vindt 1 kilometer het maximum. [Fietsenquête provincie Groningen, 2019/2020]

Het aantal beschikbare fietsenstallingen en de mogelijkheid om een brede fiets te stallen scoren matig/slecht onder onze inwoners (respectievelijk 6,2 en 5,5). Dit zijn dan ook de belangrijkste verbeterpunten die worden gezien, naast het tijdig verwijderen van weesfietsen. De behoefte aan (meer) fietskluisen is zeer beperkt. [Fietsenquête provincie Groningen, 2019/2020]

De verantwoordelijkheid voor de realisatie van extra fietsenstallingen ligt gezien de landelijke afspraken hierover bij de gemeenten in samenwerking met ProRail/Rijk. De afgelopen jaren is de uitbreiding van fietsenstallingen gefinancierd vanuit het RSP-programma Facelift Noordelijke Station (drie tranches), onder regie van de provincie Groningen. Tegelijk constateren we dat er richting 2030 nog uitbreiding gewenst is (op basis van de prognose van ProRail en de fietsenquête). Omdat het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat eenmalig een subsidie (40%) beschikbaar heeft gesteld, hebben we als provincie aan de gemeenten aangeboden om (ook eenmalig) de resterende 60% te willen betalen. Hierbij hanteren we wel de voorwaarde dat de gemeenten conform de landelijke verantwoordelijkheden het beheer en onderhoud voor hun rekening nemen (uitgezonderd stallingen op het maaiveld; die zijn de verantwoordelijkheid van ProRail) en een goed weesfietsenbeleid hebben en deze ook naleven. Daarnaast bieden wij de gemeenten aan om te ondersteunen bij de voorbereiding van de realisatie in samenwerking met ProRail. Dit kan ook betekenen dat wij de rijkssubsidie voorfinancieren voor projecten die snelle voortgang behoeven. We hebben hierbij nadrukkelijk aandacht voor fietsendiefstal. In het kader van het project 'sociale veiligheid Noordelijke stations' is hierover direct contact met NS Stations, gemeenten en politie.





## C1 FIETSENSTALLINGEN OP TREINSTATIONS (SUBSIDIE)

We hebben de gemeenten aangeboden om 60% van de investering in fietsenstallingen bij treinstations voor provinciale rekening te willen nemen, als het ministerie de overige 40% voor haar rekening neemt. Onder voorbehoud van de reactie van het ministerie reserveren we daarom in ons uitvoeringsprogramma een bedrag van €1.200.000,= voor de realisatie van ruim drieduizend extra fietsenstallingen op vijftien treinstations.

 **€1.200.000,=**

 **Planning:**  
2020-2022 (realisatie)

 **Mogelijke partners:**  
gemeenten, ProRail

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
Hogere waardering.  
Betere voorzieningen.

### Rol provincie

Faciliteren,  
coördineren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

organisatorisch  
Fysiek

### Hangt samen met C8, F1

**Innovatief**  
Ntb

Na realisatie van de uitbreiding gaan we in overleg met NS en de betreffende gemeente stewards inzetten die fietsers wijzen op het netjes stallen van de fiets in de rekken en eventueel kunnen helpen bij het stallen boven in een dubbellaags stalling (indien aanwezig).

### Hubs

De hubs zijn de belangrijkste overstappunten in onze provincie, onderdeel van het Basisnetwerk OV dat opgenomen is in de Omgevingsvisie. Hubs zijn de grote overstappunten voor forensen en scholieren/studenten, maar ook doelgroepenvervoer kan via de hub reizen. Als provincie hebben we al een grote rol bij de aanpak van de hubs in onze provincie (de hubadviseur ondersteunt gemeenten actief) en er is geld beschikbaar voor realisatie van basisvoorzieningen zoals wachtruimtes, wifi, watertappunten. Ook kan er een financiële bijdrage voor opwaardering van een hub gedaan worden, op basis van maatwerkafspraken. Voldoende, kwalitatief goede, overdekte fietsvoorzieningen zouden op elke hub aanwezig moeten zijn. Binnen het uitvoeringsprogramma reserveren we daarom een bedrag om ook (extra) bij te kunnen dragen aan de fietsvoorzieningen op deze hubs. Dit geldt zowel voor de uitbreiding van reguliere fietsenstallingen als voor de plaatsing van fietskluizen al dan niet in combinatie met oplaadpunten.



## C2 FIETSENSTALLINGEN OP HUBS (SUBSIDIE)

We reserveren in ons uitvoeringsprogramma een bedrag om binnen de maatwerkafspraken over de hubs een extra impuls te kunnen geven aan de opwaardering van fietsvoorzieningen op hubs. Uitgaande van de gemiddelde kosten van €1.000,= per fietsenrek met overkapping (voor één fiets) en een gemiddeld subsidiepercentage van 50% verwachten we hiermee ongeveer 600 (extra) fietsenstallingen (mede) te kunnen realiseren. De subsidievoorwaarden werken we eind 2020 uit. Voor de overige voorzieningen op hubs is een apart krediet beschikbaar.

 **€300.000,=**



**Planning:**  
2020-2023 (doorlopend)



**Mogelijke partners:**  
gemeenten, OV-bureau

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
Hogere waardering.  
Betere voorzieningen.

### Rol provincie

Faciliteren,  
coördineren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

organisatorisch  
Fysiek

### Hangt samen met

C8, D18, F1

### Innovatief

Nee

Hubs kunnen ook een rol spelen voor recreatieve fietsers en wandelaars. Veel hubs liggen nabij natuurgebieden en/of hebben een goede aansluiting op de fietsroutes. In samenwerking met het routebureau Groningen worden zeven hubs het startpunt van een knooppuntenwandelpunt om zo meer doelgroepen met hubs en het openbaar vervoer te laten kennismaken. Voor fietsers kan het ook interessant zijn als ze vanaf een hub een recreatieve fietstocht kunnen fietsen, mits daar ook fietsen beschikbaar zijn.





### C3 HUBS ALS STARTPUNT VAN EEN RECREATIEVE FIETSTOCHT

We verkennen op welke manier de hubs ook een rol zouden kunnen spelen als startpunt van een recreatieve fietsroute. Met name voor recreanten/toeristen zonder een auto is het soms lastig om te fietsen in een andere regio dan die van hun woonplaats. De hubs kunnen – als belangrijkste knooppunten in ons OV-netwerk – hierin wellicht een rol spelen. Dit gaan we samen met twee gemeenten nader onderzoeken door middel van een pilot. Vraagpunten hierbij zijn: hoe groot is de doelgroep voor wie dit interessant is en wat is ervoor nodig om dit te laten slagen? Daarnaast kijken we hoe we hubs beter met Toeristische Overstappunten kunnen verbinden.

 **€50.000,=**

 **Planning:**  
2022-2023

 **Mogelijke partners:**  
twee nader te bepalen gemeenten, het Routebureau

#### Doelgroepen:



Tot slot zien we voor de hubs ook kansen als schakel in het logistieke proces. Hubs kunnen fungeren als overslagpunt voor levering van pakketten en het kan ook de plek zijn waar mensen aan het einde van de werkdag hun pakketje uit de pakketmuur halen. Het gaat dan niet alleen om pakketjes van grote (inter)nationale bedrijven maar ook lokale ondernemers kunnen diensten bieden via deze pakketmuur. In de stad Groningen is een pilot gestart met de gemeente, PostNL en Dropper om drie hubs aan de rand van de stad als overslagpunt voor vervoer van pakketjes in te richten. Vanaf de hub worden pakketjes met vrachtfietsen in de stad afgeleverd. Dit wordt gecombineerd met een pakketmuur voor particulieren op de hub. Voor deze pilot is vanuit het EU-programma ULaaDS, een Horizon 2020-project, subsidie verleend. Op drie Drentse hubs wordt een zogenaamde white label pakketmuur voor particulieren geplaatst in ruraal gebied. Een white label pakketmuur is toegankelijk en beschikbaar voor alle bezorgdiensten.

De verschillende pilots op hubs worden gemonitord in het kader van de SMILES (Shared connectivity in Mobility and Logistics Enable Sustainability) proeftuin, een samenwerking van kennisinstellingen (RUG, Hanze, Noorderpoort) en publieke en private partijen op het gebied van mobiliteit en transport. SMILES is onderdeel van Hive.mobility, het innovatiecentrum op het gebied van mobiliteit in Noord-Nederland. Hier werken de kennisinstellingen, publieke en private partijen samen aan de ontwikkeling van slimme en groene oplossingen op het gebied van mobiliteit voor personen- en goederenvervoer. De uitwisseling van onderzoeksresultaten, kennis en ervaringen kunnen gebruikt worden om logistieke (fiets)concepten op hubs of andere locaties verder uit te rollen.



**Doelen**  
Meer fietsers.  
Hogere waardering.  
Beter voorzieningen.

▼ **Rol provincie**  
Regisseren

▼ **Fysiek/sociaal/organisatorisch**  
Combinatie


▼ **Hangt samen met**  
C8

▼ **Innovatief**  
Ja



## C4 HUBS ALS SCHAKEL IN HET LOGISTIEKE PROCES

We gaan lopende pilots monitoren, onder andere in de SMILES-proeftuin en binnen Hive.mobility logistieke fiets-concepten laten ontwikkelen en uitrollen. Voor voorzieningen, als pakketmuren op de hubs is een apart krediet beschikbaar. Ook wordt de lopende pilot in de stad Groningen met Europese subsidie gefinancierd. Vandaar dat hiervoor in dit uitvoeringsprogramma geen geld wordt gereserveerd.

 €0,=

 **Planning:**  
2020-2024 (doorlopend)

 **Mogelijke partners:**  
partners binnen Hive.mobility

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
Hogere waardering.  
Betere voorzieningen.

### Rol provincie

Deelnemen als partner

### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Fysiek, sociaal, organisatorisch

### Hangt samen met

N.v.t.

### Innovatief

Ja

## Overige overstappunten

Naast treinstations en hubs spelen ook de bushaltes in onze provincie een belangrijke rol in onze visie op ketenmobiliteit: de één drukker en dus belangrijker dan de ander. Ook zijn bushaltes op sommige centrale locaties, met voldoende ruimte voor goede fietsvoorzieningen, vanuit fietsoogpunt belangrijker dan anderen. Het grootste deel van de Groningers gaat lopend naar de bushalte, slechts 13% gebruikt de (stads)fiets. De elektrische fiets speelt een marginale rol in het vortransport van de bus, waarschijnlijk omdat de meeste mensen hun elektrische fiets niet bij de bushalte willen achterlaten en dus niet per e-bike gaan of niet met de bus gaan.

De kwaliteit van de fietsvoorzieningen bij bushaltes in onze provincie laat in zijn algemeenheid nog wel wat te wensen over. Met name het aantal plekken, de kwaliteit van de stallingen en de mogelijkheid om een brede fiets te stallen en scoren daarom matig/slecht (respectievelijk 6,2, 6,3 en 5,4). Bij de verbeterpunten zijn dit dan ook de aspecten die naar voren komen, naast het realiseren van een overkapping en het tijdig verwijderen van weesfietsen. [Fietsenquête provincie Groningen, 2019/2020]

In 2019 en 2020 investeren we fors in de uitbreiding en opwaardering van de fietsvoorzieningen bij onze provinciale bushaltes. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we nog een bedrag van €200.000,= om op basis van toekomstige fietsparkeerdrukmetingen extra te investeren in deze voorzieningen. Met behulp van data van het OV-bureau over in- en uitstappers en fietsparkeerdrukmetingen houden we permanent de potentiële groei van het aantal fietsers bij een bushalte in de gaten.



We ondersteunen de gemeenten financieel bij de opwaardering van de fietsvoorzieningen bij hun bushaltes. Hiervoor werken eind 2020 de voorwaarden uit. Een belangrijk onderdeel hierbij is dat we samen met de gemeenten onderzoeken welke bushaltes na de hubs de belangrijkste rol in het netwerk spelen voor de fiets en welke voorzieningen kansrijk zijn op deze bushaltes (m.n. fietskluizen en/of deelfietsen). Alleen voor deze - nader te bepalen - 'fiets hubs' stellen we vanuit dit uitvoeringsprogramma subsidie beschikbaar.

### C5 ONDERZOEK 'FIETSOVERSTAPPUNT'

Door de onderliggende afstand tussen de verschillende hubs (elke hub heeft een verzorgingsgebied van ongeveer 15 km rondom de hub), is het voor de fietser soms ook logischer om niet naar een hub, maar naar een ander overstappunt (vaak op dezelfde spoor- of buslijn) te gaan. Samen met gemeenten onderzoeken we welke overstappunten na de hubs de belangrijkste zijn voor de fietser, welke voorzieningen hier (en op hubs) kansrijk zijn en of de fietsverbinding naar dit overstappunt van voldoende kwaliteit is. Opwaardering van deze overstappunten kan gefinancierd worden uit de beschikbare middelen van project C6 (stallingen provinciale bushaltes) en C7 (subsidie gemeentelijke bushaltes).

 €25.000,=



**Planning:**  
Q1 2021-Q2 2021 (uitwerken)

#### Doelgroepen:



#### Doelen

N.v.t.

#### Rol provincie

Regisseren

#### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch

#### Hangt samen met

C6, C7

#### Innovatief

Nee





## C6 FIETSENSTALLINGEN BIJ PROVINCIALE BUSHALTES

Op dit moment werken we al aan een forse opwaardering van de fietsenstallingen bij onze provinciale bushaltes. Hiervoor is vanuit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2017-2020 budget beschikbaar. Op basis van toekomstige fietsparkeerdrukmetingen blijven we ook de komende jaren investeren in de fietsvoorzieningen bij onze provinciale bushaltes. Met dit budget verwachten we - uitgaande van de gemiddelde kosten van €1.000,- per fietsenrek met overkapping (voor één fiets) - ongeveer 200 (extra) fietsenstallingen te kunnen realiseren.

Daarnaast blijkt uit de fietsenquête dat fietsers bij bushaltes - naast voldoende kwalitatief goede rekken - vooral behoefte hebben aan een overkapping van de fietsenstalling. Met deze kennis houden we ook de al geplande opwaardering van de fietsenstallingen nog eens tegen het licht.


**€100.000,-**


**Planning:**  
 2021-2023 (doorlopend)

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
 Hogere waardering.  
 Betere voorzieningen.

### Rol provincie

Implementeren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Fysiek

### Hangt samen met

C5

### Innovatief

Ja





## C7 FIETSENSTALLINGEN BIJ GEMEENTELIJKE BUSHALTES (SUBSIDIE)

Op basis van een prioritering van de bushaltes in het totale OV-netwerk stellen we subsidie beschikbaar voor investeringen van gemeenten in fietsvoorzieningen bij haar bushaltes. Met dit budget verwachten we - uitgaande van de gemiddelde kosten van €1.000,- per fietsenrek met overkapping (voor één fiets) en een subsidiepercentage van 50% - ongeveer 550 extra fietsenstallingen (mede) te kunnen realiseren. De subsidievoorwaarden moeten nog worden uitgewerkt.

 **€275.000,-**



**Planning:**  
Q2 2021-Q3 2021 (uitvraag)



**Mogelijke partners:**  
gemeenten.

**Doelgroepen:**



### Doelen

Meer fietsers.  
Hogere waardering.  
Betere voorzieningen.

### Rol provincie

Faciliteren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Fysiek

### Hangt samen met

B3

### Innovatief

Nee

## 3.3.2 BEREIKBAARHEID VAN OVERSTAPPUNTEN

Behalve de mogelijkheid om een fiets te kunnen stallen op een overstappunt is het ook belangrijk om veilig en comfortabel bij het overstappunt te kunnen komen. Over het algemeen is dit al prima in orde in onze provincie: de fietsverbindingen van huis naar de overstappunten in de provincie Groningen worden over het algemeen positief beoordeeld door gebruikers (cijfer 7,8); slechts 5% geeft dit een onvoldoende.

De gemeenten hebben ook de mogelijkheid voor dit thema een subsidie te krijgen binnen de voorgestelde subsidiemogelijkheden die aan gemeenten wordt geboden; vanuit het uitvoeringsprogramma voor het regionale basisfietsnetwerk (project D10) of de duVV (decentralisatie-uitkering Verkeer en Vervoer) voor het lokale fietsnetwerk (project D12). Een subsidieaanvraag die de bereikbaarheid van een overstappunt verbetert, krijgt bij de beoordeling een hogere waardering dan een aanvraag waarbij dit niet het geval is. Hieronder vallen bijvoorbeeld ook fietspaden vanuit de dorpen naar overstappunten zoals bushaltes en hubs.



### 3.3.3 DEELFIETSEN

Deelfietsen hebben in potentie positieve effecten. Ze leiden op den duur tot minder fietsen omdat een fiets gemiddeld vaker gebruikt wordt. Deelfietsen kunnen ook je tweede of derde fiets vervangen en kunnen leiden tot minder weesfietsen. Daarnaast verminderen slimmigheden in het slot de kans op foutparkeren, omdat je de fiets niet meer overal kunt terugzetten. Bovendien verbeteren deelfietsen de (keten)mobiliteit op plekken waar mensen hun eigen fiets niet hebben zoals op bus- en treinstations. De introductie van deelfietsen in Nederland in 2016 zorgde echter voor weerstand omdat ze van slechte kwaliteit waren en overal achter gelaten konden worden.

In Groningen hebben wij in 2016 bijgedragen aan de pilot BikeShare050 die toen geen vervolg heeft gekregen. Op dit moment denken de gemeente Groningen, Groningen Bereikbaar en onderwijsinstellingen opnieuw na over de invoering van deelfietsen. Een recent onderzoek naar deelfietsen van Groningen Bereikbaar wijst uit dat zowel een passend deelfietsenconcept, betrokkenheid van stakeholders als een faciliterende overheid voorwaardelijk zijn voor een succesvol deelfietsensysteem. Mocht het tot een pilot komen, die bijdraagt aan de bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit omliggende gebieden, dan zijn wij bereid bij te dragen aan deze pilot.

Samen met de gemeente Groningen, Groningen Bereikbaar en het OV-bureau gaan we op P+R Hoogkerk als pilot elektrische deelfietsen/leenfietsen aanbieden. Deze deelfietsen bieden reizigers van buiten Groningen de mogelijkheid om het laatste deel van hun reis vanaf de P+R af te leggen op de elektrische fiets. Vanuit het budget dat we beschikbaar stellen voor fietsvoorzieningen op hubs (project C2) kunnen we een bijdrage leveren aan een eventueel vervolg van deze pilot.

In paragraaf 3.3.1 (fietsenstallingen en fietskluizen) staat onder het kopje 'overige overstappunten' benoemd dat we onderzoek gaan doen naar de belangrijkste overstappunten voor de fiets (na hubs) en dat we in dit onderzoek ook de kansen voor deelfietsen op deze locaties (en de hubs) meenemen. Met name op locaties die voor Ov-systemen lastig te bedienen zijn, kan het interessant zijn om deelfietsen aan te bieden (zo zijn recent deelfietsen geïntroduceerd in de Eemshaven).

In 2016 hebben we het aantal treinstations met OV-fiets uitgebreid met negen nieuwe stations. Helaas is sindsdien gebleken dat het gebruik van deze OV-fietsen vrij beperkt is: de OV-fiets wordt - met uitzondering van de stations in Groningen - gemiddeld zeventig keer per maand gebruikt. De komende jaren willen we extra aandacht besteden aan de beschikbaarheid van de OV-fietsen en de voordelen die het biedt. Dit maakt onderdeel uit van onze inzet voor fietsstimulering (paragraaf 3.2).

Uitbreiding van het concept van OV-fiets naar de andere treinstations in onze provincie zit er op dit moment - gelet op het beperkte gebruik op de andere kleine stations - niet in. Met dat in gedachten en de ambitie om op elk station wel een deelfiets beschikbaar te hebben, heeft Arriva in haar aanbieding voor de treinconcessie voor 2021-2035 opgenomen te willen onderzoeken op welke manier reizigers op die stations toch een fiets tot hun beschikking kunnen krijgen. Op dit moment wordt gedacht aan een mogelijkheid om een deelfiets op te halen op het Hoofdstation van Groningen en die vervolgens mee te nemen in de trein. We denken met Arriva mee over dit concept.



## C8 DEELFIETSEN

Arriva onderzoekt de mogelijkheden om op de stations zonder OV-fiets toch een deelfiets beschikbaar te kunnen stellen, zonder op deze stations zelf fietsen te plaatsen. Omdat dit aanbod is opgenomen in de aanbidding van Arriva voor de nieuwe treinconcessie zijn hier voor de provincie geen kosten aan verbonden.

Daarnaast wordt er voor de stad Groningen nagedacht over een deelfietsensysteem. Deze zou mogelijk een bijdrage kunnen leveren aan de bereikbaarheid van de stad vanuit de regio. Mocht het tot een pilot komen die hieraan bijdraagt, dan zijn we bereid een bijdrage te leveren.

 €50.000,=



**Planning:**  
Q4 2020-Q4 2021 (realisatie)



**Mogelijke partners:**  
gemeente Groningen, Arriva

**Doelgroepen:**



### Doelen

Meer fietsers.  
Hogere waardering.  
Betere voorzieningen.

### Rol provincie

Faciliterend,  
samenwerken als  
partner

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Fysiek

### Hangt samen met C1, C2, C3

### Innovatief

Ja

## 3.4 FIETSNETWERK (D)

We zetten ons in om de fiets, op afstanden tot 15 km naar de regionale centra, scholen en OV-knooppunten de meest logische keuze te laten zijn. Dit doen we onder andere door middel van een hoogwaardig fietsnetwerk. In de fietsstrategie is het fietsnetwerk gecategoriseerd:

- **Doorfietsroutes** (voorheen Fietsroutes Plus) gericht op de stad Groningen;
- **Regionale hoofdfietsroutes** gericht op de belangrijkste regionale kernen;
- **Regionale basisfietsroutes** ter ontsluiting van alle kernen met minimaal 1000 inwoners.

Hierbij stond de gebruiker centraal; dit heeft ertoe geleid dat het netwerk zowel provinciale fietspaden als gemeentelijke fietspaden bevat. De kaart van het fietsnetwerk is opgenomen in de bijlagen. In deze paragraaf schetsen we de opgave die we zien op dit netwerk en welke rol we als provincie willen en kunnen spelen bij de opwaardering van het netwerk. Daarnaast gaan we in op routes voor recreatieve en sportieve fietsers en laainfrastructuur.



Voor het thema fietsnetwerk reserveren we in dit uitvoeringsprogramma €18.800.000,=.

Het eerste jaar van dit uitvoeringsprogramma benutten we om vier grote projecten te verkennen. Het gaat om de regionale hoofdfietsroutes (project D5), de regionale basisfietsroutes (project D6), de ontbrekende schakels (project D11) en de rotondes (project D13). Een groot deel van het hier beschikbare budget (€16.900.000,=) is bestemd voor de verkenning en realisatie van die vier typen fietspaden en de rotondes. Hierover nemen we voor de zomer van 2021 een nieuw besluit.

### 3.4.1 DOORFIETSRUTES

We hebben de ambitie om vanuit de stad Groningen naar alle grotere kernen binnen een straal van 15-20 kilometer een doorfietsroute te realiseren. Een doorfietsroute is een fietspad met weinig of geen verkeerslichten en waar je zoveel mogelijk voorrang hebt op kruispunten. De paden zijn breed en comfortabel, worden goed onderhouden en worden in de winter als eerste fietspaden gestrooid. Het doel van dit netwerk is Groningers (en Drenten) te stimuleren om vaker de fiets te pakken voor afstanden tot zo'n 20 kilometer.





In het vastgestelde netwerk in de Fietsstrategie zijn in totaal elf doorfietsroutes benoemd. Hiervan zijn er al acht gerealiseerd of in ontwikkeling. De drie die nog niet gestart zijn, zijn de routes naar Harkstede, Hoogezand-Sappemeer en Zuidlaren.

DOORFIETSROUTE	STATUS
Zuidhorn	Gereed
Winsum	In voorbereiding (realisatie gepland 2020-2021/2022)
Bedum	Gereed (wens: nieuwe fietsbrug Ellerhuizen)
Ten Boer	Grotendeels gereed, realisatie ontbrekend deel 2021
Harkstede	Wens
Hoogezand-Sappemeer	Wens
Haren/Zuidlaren	T/m Haren gereed, rest wens
Assen	Groningen-Haren: gereed Haren-Witte Molen: voorbereiding realisatie gestart (gereed 2021) Witte Molen-De Punt: planvorming bezig (planuitwerkingsbesluit begin 2021) Rest van de route: verschillend (verantwoordelijkheid gemeenten Tynaarlo en Assen en provincie Drenthe)
Eelde-Paterswolde	Gereed
Roden	Grotendeels gereed
Leek	In voorbereiding (realisatie gepland 2021-2024)

In dit uitvoeringsprogramma stellen we voor om (extra) middelen te reserveren voor de doorfietsroutes naar Leek en Assen en een verkenning te doen naar de kansen voor de doorfietsroutes Groningen-Harkstede, (Groningen-)Haren-Zuidlaren en Groningen-Hoogezand-Sappemeer.




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


- De provincie Groningen neemt de regie voor de realisatie van de doorfietsroute voor het gedeelte tot de rand van de stad Groningen (binnen de stad Groningen is de gemeente Groningen verantwoordelijk).
- De provincie Groningen financiert de realisatie van de doorfietsroute tot de rand van de stad Groningen voor 100%. De gemeente Groningen financiert de maatregelen binnen de stad Groningen voor 100%. Wanneer de gehele doorfietsroute wordt gezien financieren we als provincie dus niet 100% van de investeringskosten. Op het moment dat er op de rand van de stad een groot knelpunt is dat de kwaliteit van de doorfietsroute als geheel in gevaar brengt is de provincie bereid een bijdrage te doen in een oplossing. Dit voorzien we alleen nog bij de route naar Assen (kruising van Ketwich Verschuurlaan), maar niet binnen de termijn van dit uitvoeringsprogramma.

## DI DOORFIETSRUTE LEEK-GRONINGEN

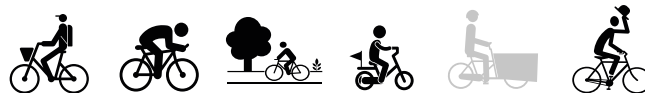
Begin 2020 hebben Provinciale Staten het realisatiebesluit genomen voor de doorfietsroute Leek-Groningen. Onderdeel van de dekking van deze doorfietsroute is €1.200.000,= uit dit uitvoeringsprogramma.


**€1.200.000,=**


**Planning:**  
 2021-2024 (realisatie)


**Mogelijke partners:**  
 gemeente Groningen, gemeente Westerkwartier,  
 gemeente Noordenveld, provincie Drenthe

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
 Minder ongevallen.  
 Hogere waardering.  
 Betere voorzieningen.

### Rol provincie

Implementeren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Fysiek

Hangt samen met  
B5, D4

### Innovatief

Ja



## D2 DOORFIETSRUTE ASSEN-GRONINGEN

Begin 2015 is het idee voor de doorfietsroute 'De Groene As' (eerder Fietssnelweg) tussen Assen en Groningen langs het Noord-Willemskanaal geïntroduceerd. De provincies Drenthe en Groningen zijn de initiatiefnemers van dit ruim 25 kilometer lange fietspad. De gemeenten Assen, Tynaarlo en Groningen verlenen actief medewerking. In 2017 is de eindbeeldstudie voor deze doorfietsroute opgeleverd. Sindsdien wordt er in verschillende deeltrajecten verder gewerkt aan de realisatie van de doorfietsroute. In onze provincie is in 2018 het eerste gedeelte van de doorfietsroute (Groningen-Haren) opgeleverd. In 2021 volgt het tweede gedeelte (Haren-Witte Molen) en later het derde gedeelte (Witte Molen-De Punt). Voor de realisatie van de eerste twee delen is door Provinciale Staten in 2017 budget beschikbaar gesteld, voor het derde gedeelte nog niet. Wel is er in 2018 door het ministerie van I&W een subsidie van €1.340.339,67 beschikbaar gesteld. Door deze zowel in te zetten voor de realisatie van het tweede als voor het derde deel is er dekking voor beide deeltrajecten. Het is de verwachting dat Provinciale Staten hierover in december 2020 een besluit kunnen nemen. We reserveren in dit uitvoeringsprogramma een budget om aanvullend op de eerste twee delen van de doorfietsroute enkele maatregelen te treffen om de beleving te vergroten (onder andere vanuit het beeldkwaliteitsplan).



**€250.000,=**



### Planning:

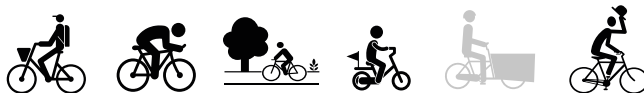
2020-2021 (realisatie gedeelte Haren-Witte Molen)  
Voortschrijdend inzicht t/m februari 2021'. (verkenning gedeelte Witte Molen-De Punt)  
2022 (realisatie gedeelte Witte Molen-De Punt)



### Mogelijke partners:

gemeente Groningen, gemeente Tynaarlo, provincie Drenthe (& gemeente Assen)

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Betere voorzieningen.



### Rol provincie

Regisseren



### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Implementeren



### Hangt samen met

B5, D4



### Innovatief

Nee





### D3 DOORFIETSRUTES NAAR HARKSTEDE, ZUIDLAREN EN HOOGEZAND-SAPPEMEER (VERKENNING EN REALISATIE)

We benutten het eerste jaar van dit uitvoeringsprogramma (tot en met de zomer van 2021) om de kansen voor de realisatie van de doorfietsroutes naar Harkstede, Zuidlaren en Hoogezand-Sappemeer te verkennen, net als de realisatie van een nieuwe fietsbrug bij Ellerhuizen in de doorfietsroute naar Bedum, zowel bestuurlijk als inhoudelijk. De gemeenten Groningen, Midden-Groningen, Tynaarlo en de provincie Drenthe zijn hierbij belangrijke partners. We gebruiken een deel van het budget om ons hierbij te laten ondersteunen. Op basis van deze verkenning en die van de regionale hoofdfietsroutes (project D5), de regionale basisfietsroutes (project D6), de ontbrekende schakels (project D11) en de rotondes (project D13) bepalen we of en hoeveel budget we voor de doorfietsroutes reserveren. Daarnaast hopen we dan ook meer zicht te hebben op eventuele subsidiekansen. Hierover nemen we voor de zomer van 2021 een nieuw besluit.

\* **Let op:** het beschikbare budget van €16.900.000,=- is voor de verkenning en realisatie van alle vier typen fietspaden en de rotondes.

 €16.900.000,=-\*

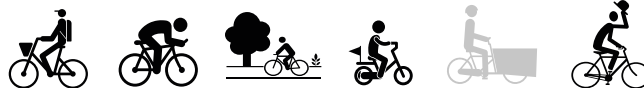


**Planning:**  
Q4 2020-Q2 2021 (verkenning)



**Mogelijke partners:**  
gemeenten Groningen, Midden-Groningen en Tynaarlo en provincie Drenthe

#### Doelgroepen:



Verschillende studies hebben bewezen dat de aantrekkelijkheid van een fietsroute een grote rol speelt bij de (reistijd)beleving van fietsers. Daarnaast blijft het belangrijk dat we bij de realisatie van de doorfietsroutes veel aandacht besteden aan de inpassing van de fietsroute in het landschap (een goede inpassing draagt ook bij aan de aantrekkelijkheid). Bij de doorfietsroute tussen Groningen en Assen hebben we dit aspect uitgewerkt in een beeldkwaliteitsplan. Ook bij nieuwe projecten kan het een mooie methode zijn om invulling te geven aan dit thema. We gaan hier in de projectopdrachten aandacht voor vragen: zowel in de routekeuze als in de uitwerking. Daarnaast onderzoeken we in hoeverre we in deze projecten bij kunnen dragen aan de ambities uit het programma Bos en Hout: Groningen groener en duurzamer maken. Tot slot gaan we in het kader van de doorfietsroute Assen-Groningen een werksessie organiseren om te verkennen op welke manier we het gebruik van de fietsroute verder kunnen stimuleren.



#### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Betere voorzieningen.

#### Rol provincie

Implementeren

#### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Fysiek

#### Hangt samen met

B5, D4, D5, D6, D11, D13, F1

#### Innovatief

Ntb







Naast de realisatie van de doorfietsroutes zetten we ook in op de herkenbaarheid van het netwerk dat we realiseren (project D4) en proberen we door middel van campagnes forensen en scholieren/studenten te verleiden van deze fietsroutes gebruik te maken.

#### D4 HERKENBAARHEID DOORFIETSRoutes

De overheden binnen de Regio Groningen-Assen willen de doorfietsroutes naar de steden Groningen en Assen herkenbaarder inrichten. In het POVV van 12 juni 2020 is besloten dat de eerder ontwikkelde strategie moet worden aangepast naar aanleiding van het verschijnen van de richtlijnen voor bewegwijzering van doorfietsroutes. Daarnaast is afgesproken dat parallel ook de bewegwijzering op de doorfietsroutes aangepast moet worden conform die nieuwe richtlijn.

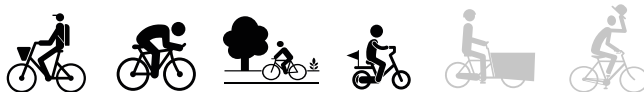
\* Voor de uitrol is budget beschikbaar vanuit het Uitvoeringsprogramma Fiets 2017-2020. In dit uitvoeringsprogramma wordt hiervoor dus geen budget opgenomen.

 €0,=\*

 **Planning:**  
Q1 2021-Q3 2021 (realisatie)

 **Mogelijke partners:**  
Mogelijke partners: Regio Groningen-Assen, gemeenten Groningen en Assen en provincie Drenthe

#### Doelgroepen:



**Doelen**  
Meer fietsers.  
Hogere waardering.  
Beter voorzieningen.

▼  
**Rol provincie**  
Regisseren (en deels implementeren)

▼  
**Fysiek/sociaal/organisatorisch**  
Fysiek, sociaal

▼  
**Hangt samen met**  
B5, D1, D2, D3

▼  
**Innovatief**  
Ja

### 3.4.2 REGIONALE HOOFDFIETSRoutes

Vergelijkbaar met de doorfietsroutes naar Groningen willen we ook de belangrijkste regionale kernen in ons netwerk verbinden met de belangrijkste omliggende (woon) kernen, door middel van een hoogwaardige fietsverbinding. In de Fietsstrategie hebben we de acht meest kansrijke verbindingen benoemd en zijn richtlijnen voor de inrichting opgenomen. Het gaat om de volgende verbindingen:

- Winschoten-Pekela
- Hoogezand-Harkstede
- Appingedam-Delfzijl
- Veendam-Muntendam
- Veendam-Pekela
- Winschoten-Scheemda
- Stadskanaal-Musselkanaal
- Stadskanaal-Nieuw Buinen



Bij slechts één verbinding hebben we als provincie (deels) eigendom: de verbinding tussen Winschoten en Pekela. Echter hebben we ook hier (net als bij de andere verbindingen) de gemeenten hard nodig, want alleen de twee kilometer fietspad tussen beide kernen opwaarderen heeft geen zin als de kwaliteit in de kernen nog onvoldoende is. Omdat regionale hoofdfietsroutes na de doorfietsroutes de belangrijkste regionale fietsverbindingen in onze provincie zijn, gaan we gemeenten maximaal ondersteunen, zonder de verantwoordelijkheid helemaal over te nemen. We bieden de gemeenten het volgende:

- We gaan actief met de betrokken gemeenten in gesprek over de mogelijkheden om de routes te realiseren/op te waarderen. Hiervoor nemen tot de zomer van 2021 de tijd.
- We stellen vouchers beschikbaar voor ondersteuning bij het proces en nemen graag zitting in het projectteam.
- We nemen in het uitvoeringsprogramma een fors bedrag op van waaruit we de gemeenten subsidie kunnen geven voor de realisatie van deze fietsroutes (maximaal 75%). Dit is een vergelijkbaar percentage als bij de doorfietsroutes, alleen bij de doorfietsroutes zijn de projecten geknipt in een deel binnen de stad Groningen en een deel buiten de stad Groningen. Onze ambitie is om de Regionale Hoofdfietsroutes in één keer te realiseren (dus zowel binnen als buiten de bebouwde kom).

De exacte voorwaarden voor de subsidie aan deze projecten bepalen we eind 2020.





## D5 REGIONALE HOOFDFIETSRUTES (VERKENNING EN REALISATIE)

We gebruiken ongeveer tot en met de zomervakantie van 2021 om met de gemeenten te verkennen welke kansen er liggen voor aanpak van de verschillende routes. We gebruiken een deel van het budget om ons hierbij te laten ondersteunen. Op basis van deze inventarisatie en die van de doorfietsroutes (project D3), de regionale hoofdfietsroutes (project D5), de ontbrekende schakels (project D11) en de rotondes (project D13) bepalen we of en hoeveel budget we voor deze routes reserveren. Daarnaast hopen we dan ook meer zicht te hebben op eventuele subsidiekansen. Hierover nemen we voor de zomer van 2021 een nieuw besluit. In de verkenning bepalen we ook in hoeverre we de Regionale Hoofdfietsroutes uiteindelijk dezelfde kwaliteit, uitstraling en promotie kunnen geven als de doorfietsroutes.

**\* Let op:** het beschikbare budget van €16.900.000,= is voor de verkenning en realisatie van alle vier typen fietspaden en de rotondes.

 **€16.900.000,=\***



**Planning:**  
Q4 2020-Q2 2021 (verkenning)



**Mogelijke partners:**  
gemeenten

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Beter voorzieningen.

### Rol provincie

Initiëren, faciliteren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Fysiek  
organisatorisch

**Hangt samen met**  
D3, D6, D10, D11,  
D13, F1

### Innovatief

Ntb






### 3.4.3 REGIONALE BASISFIETSRoutes

Het regionale basisfietsroutes verbindt alle kernen in onze provincie met minimaal 1.000 inwoners en is vastgelegd in de Fietsstrategie uit 2016. In de Fietsstrategie loopt dit netwerk bij de grotere kernen tot de rand van de kern. We vinden het belangrijk dat deze verbindingen ook verder in de kernen worden gedefinieerd.

#### D6 REGIONALE BASISFIETSRoutes (NETWERK UPDATEN)

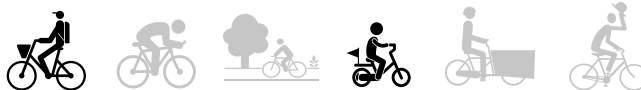
We vinden het wenselijk dat de (in de Fietsstrategie) gedefinieerde regionale basisfietsroutes verder doorlopen in de kernen dan nu het geval. Samen met de gemeenten gaan we dit ontbrekende deel van het netwerk definiëren. Daarnaast gebruiken we het eerste jaar van dit uitvoeringsprogramma om (de kwaliteit van) het gemeentelijk deel van de regionale basisfietsroutes en de kansen voor realisatie beter in kaart te brengen.

 €25.000,=

 **Planning:**  
Q4 2020-Q2 2021 (uitwerken)

 **Mogelijke partners:**  
gemeenten.

#### Doelgroepen:



#### Doelen

N.v.t.

#### Rol provincie

Regisseren

#### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch

#### Hangt samen met

D3, D5, D10, D11,  
D13, F1

#### Innovatief

Nee

We willen dit netwerk verder verbeteren op de aspecten verkeersveiligheid, comfort en doorstroming. Dit kunnen we echter niet alleen, omdat een deel van dit netwerk in eigendom is van gemeenten (ca. 35-40%). In deze paragraaf schetsen we op welke manier we onze eigen fietspaden gaan aanpakken en op welke manier we gemeenten ondersteunen bij de aanpak van hun deel van de regionale basisfietsroutes.

#### Provinciale fietsroutes

Voor de opwaardering van het provinciale deel van het regionale basisfietsroutes zoeken we zo veel mogelijk de combinatie met groot onderhoud (aan wegen en fietspaden), omdat dit zorgt voor het efficiënt inzetten van middelen en het de hinder door bijvoorbeeld afsluiting minimaliseert. Door in combinatie met het reguliere beheer en onderhoud gelijk een 'plus' te realiseren voor de fietsers geven we de verbetering van het comfort en de verkeersveiligheid een extra impuls.



Goed en adequaat beheer en onderhoud levert een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen uit onze Fietsstrategie 'Verbinden met de fiets' uit 2016. Een wegdek zonder hobbels en bobbels zorgt niet alleen voor een comfortabelere fietstocht, maar reduceert ook de kans op (enkelvoudige) ongevallen. Een comfortabel en veilig fietspad is een belangrijke randvoorwaarden bij het stimuleren van het fietsgebruik.

Vanuit het Meerjarenprogramma Beheer Onderhoud is de instandhouding van het fietspad de basis. Dit betekent dat in principe terug wordt gebracht wat er op dit moment al ligt, met als uitgangspunt de functionele eis dat een fietspad na het groot onderhoud weer 20 jaar mee moet kunnen. In sommige situaties vereist dit meer dan bijvoorbeeld een nieuwe deklaag, bijvoorbeeld als er sprake is van (veel) boomwortelopdruk of schade door riet of mollen. In die gevallen kan het vanuit de functionele eis verstandig zijn om het fietspad bijvoorbeeld uit te voeren in beton, in plaats van in asfalt.

Voor elke weg of elk fietspad dat in groot onderhoud komt onderzoeken we welke maatregelen verder wenselijk zijn. Hierbij valt te denken aan:

- Het vergevingsgezind maken van het fietspad
  - Verbreden van het fietspad
  - Aanbrengen van langere asmarkering (1-2) en doorgetrokken kantmarkering
  - Verwijderen of beter zichtbaar maken van obstakels
  - Verbeteren van de bermen
- Het verbeteren van de positie van de fietser op de rijbaan
  - Aanbrengen of verbreden van fietsstroken
- Het aanpassen van de voorrang bij kruisingen (waar dat verantwoord is)

Los van het treffen van maatregelen in combinatie met groot onderhoud gaan we op alle provinciale tweerichtingsfietspaden van minimaal 2,5 meter breed extra markering aanbrengen: langere asmarkering (1-2) en doorgetrokken kantmarkering. Op eenrichtingsfietspaden passen we alleen kantmarkering toe. Deze maatregel is een zeer efficiënte manier om het toenemende aantal eenzijdige ongevallen terug te dringen (zie paragraaf 3.5). Daarnaast gaan we op basis van een inventarisatie van onze fietspaden alle obstakels in kaart brengen en per obstakel bepalen of deze verwijderd kan worden, dan wel beter zichtbaar gemaakt dient te worden.

Bovenstaande maatregelen zorgen voor een areaaluitbreiding en daarmee voor extra kosten voor beheer en onderhoud. We zullen apart met een voorstel komen hoe we hiervoor extra middelen beschikbaar denken te stellen.



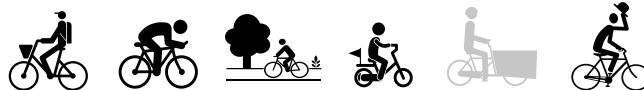
## D7 REGIONALE BASISFIETSRUTES (COMBINATIE MET GROOT ONDERHOUD)

In combinatie met groot onderhoud aan wegen of fietspaden gaan we maatregelen treffen om de fietsroute te verbeteren. Hierbij kan gedacht worden aan het vergevingsgezinnd inrichten van het fietspad, het versterken van de positie van de fietser op de rijbaan of het aanpassen van de voorrang op kruispunten.

 €750.000,=

 **Planning:**  
2021-2023 (doorlopend)

**Doelgroepen:**



### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Betera voorzieningen.

### Rol provincie

Implementeren

### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Fysiek

### Hangt samen met

D8, D9, E1

### Innovatief

Nee

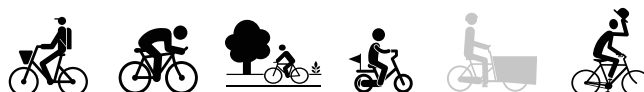
## D8 REGIONALE BASISFIETSRUTES (AANPAK MARKERING)

We gaan op alle provinciale tweerichtingsfietspaden van minimaal 2,5 meter breed extra markering aanbrengen: langere asmarkering (1-2) en doorgetrokken kantmarkering. Op eenrichtingsfietspaden passen we alleen kantmarkering toe. Daar waar dit kan in combinatie met groot onderhoud in de periode 2020-2023 doen we dit in combinatie. Voor de overige fietspaden doen we dit in 2021. Voor het aanbrengen van de markering op de overige fietspaden is ongeveer een investering nodig van €750.000,=.

 €750.000,=

 **Planning:**  
2021-2023 (realisatie op fietspaden groot onderhoud)  
Q4 2020-Q2 2021 (realisatie op overige fietspaden)

**Doelgroepen:**



### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Betera voorzieningen.

### Rol provincie

Implementeren

### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Fysiek

### Hangt samen met

D7

### Innovatief

Nee

## D9 REGIONALE BASISFIETSRUTES (AANPAK OBSTAKELS)

Van alle obstakels (paaltjes, opstaande randen, wegversmallingen, etc.) op onze fietspaden gaan we in kaart brengen of ze verwijderd kunnen worden of dat ze beter zichtbaar gemaakt dienen te worden. De bruggen die we als provincie in beheer hebben, krijgen hierbij specifiek aandacht. Voor een deel doen we dit in combinatie met groot onderhoud (project D7) en voor een deel los van groot onderhoud. Voor de obstakels die we los van groot onderhoud aanpakken reserveren we een bedrag van €100.000,=

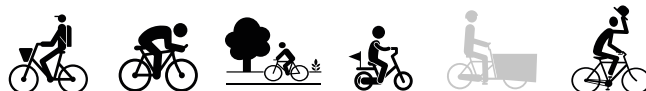
 **€75.000,=**



### Planning:

2021-2023 (realisatie op fietspaden groot onderhoud)  
Q4 2020-Q2 2021 (realisatie op overige fietspaden)

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
Hogere waardering.  
Beter voorzieningen.

### Rol provincie

Implementeren

### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Fysiek

### Hangt samen met

D7

### Innovatief

Nee

## Gemeentelijke fietspaden

De afgelopen jaren hadden gemeenten die met deze fietspaden aan de slag wilden de mogelijkheid om een subsidie aan te vragen vanuit de decentralisatie-uitkering Verkeer en Vervoer (duVV). De middelen vanuit de duVV zijn door gemeenten echter veelal ingezet op lokale fietsverbindingen. Om gemeenten te stimuleren ook aandacht te hebben voor deze regionale verbindingen, stellen we voor om:

- 1 Het eerste jaar van de uitvoering van dit uitvoeringsprogramma te benutten om het gemeentelijk deel van de basisfietsroutes beter in kaart te brengen en dit netwerk ook binnen de grotere kernen te definiëren (project D6).
- 2 In het uitvoeringsprogramma vanaf het tweede jaar een bedrag op te nemen van waaruit we de gemeenten subsidie kunnen geven voor de realisatie van specifiek deze fietsroutes (maximaal 50%).
- 3 Qua proces gaan we er bij deze fietspaden vanuit dat de gemeenten na de inventarisatie (project D6) geen ondersteuning nodig hebben, behalve dan dat ze met vragen natuurlijk altijd bij de provincie terecht kunnen.

De voorwaarden voor de subsidie aan deze projecten werken we in 2021 uit.





## D10 REGIONALE BASISFIETSRUTES (SUBSIDIE AAN GEMEENTEN)

Op basis van de inventarisatie van de regionale basisfietsroutes (project D6) en die van de doorfietsroutes (project D3), de regionale hoofdfietsroutes (project D5), ontbrekende schakels (project D11) en de rotondes (project D13) bepalen we of en hoeveel budget we voor deze fietsroutes beschikbaar stellen als subsidie. Daarnaast hopen we dan ook meer zicht te hebben op eventuele subsidiekansen. Hierover nemen we voor de zomer van 2021 een nieuw besluit.

\* **Let op:** het beschikbare budget van €16.900.000,=- is voor de verkenning en realisatie van alle vier typen fietspaden en de rotondes.

 **€16.900.000,=-\***

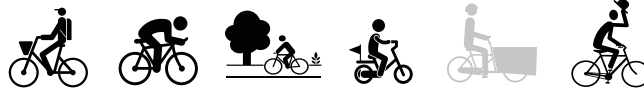


**Planning:**  
Q3 2021-Q4 2021 (uitvraag)



**Mogelijke partners:**  
gemeenten

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Betera voorzieningen.

### Rol provincie

Faciliteren

### Fysiek/sociaal/organisatorisch

D3, D5, D6, D11, D13, F1

### Hangt samen met

B3

### Innovatief

Ntb

## Ontbrekende schakels

In het netwerk van regionale basisfietsroutes ontbreekt soms een goede fietsverbinding. Fietsers moeten hier ofwel gebruik maken van de rijbaan ofwel zijn niet toegestaan op de rijbaan en moeten een alternatieve route gebruiken. In beide gevallen kan het wenselijk zijn om een nieuw fietspad aan te leggen.

De rol van de provincie hangt af van de specifieke situatie. Per situatie zullen we een inschatting maken van de gewenste rol, inclusief de financiële bijdrage. Op hoofdlijnen zijn er drie situaties te onderscheiden:

- Ontbrekende schakels langs provinciale wegen waarbij de enige oplossing is om een vrijliggend fietspad te realiseren langs onze provinciale weg. In deze situatie realiseren we het fietspad als provincie.
- Ontbrekende schakels langs provinciale wegen waarbij ook alternatieven langs parallelle gemeentelijke fietsroutes interessant zijn. In deze situatie zullen we met de gemeente in gesprek gaan om onze rol en onze bijdrage te bepalen.
- Ontbrekende schakels langs gemeentelijke wegen. In deze situatie ligt de verantwoordelijkheid bij de gemeente en kan de gemeente een subsidie aanvragen (projecten D10 en D12).





Op de volgende verbindingen is geen goede fietsvoorziening aanwezig, terwijl deze wel gewenst is:

- N865 (tussen Wittewierum en de Graauwedijk, Overschild)
- N978 tussen Zuidhorn en Leek
- N980 ter hoogte van Zuidhorn
- N983 tussen de Oldehove en Wehe-den-Hoorn
- N992 tussen Woldendorp en de Kloosterlaan
- N990 bij de sluis in Delfzijl

Er zijn nog een aantal provinciale wegen waar geen vrijliggend fietspad langs ligt, maar waar voor fietsers wel een goed alternatief bestaat. Dit alternatief biedt voor de aanwonenden van de weg echter geen uitkomst. In de verkenning zullen we ook bepalen hoe we met deze situaties omgaan.

Tot slot is er binnen de bebouwde kom van veel kernen geen vrijliggend fietspad aanwezig. In de verkenning bepalen we in hoeverre dit een probleem is en of de positie van de fietser op de rijbaan versterkt moet/kan worden. In de bijlagen staat een lijst opgenomen met alle ontbrekende schakels.






## D11 ONTBREKENDE SCHAKELS (VERKENNING EN REALISATIE)

We gebruiken ongeveer tot en met de zomervakantie van 2021 om de verschillende ontbrekende schakels te verkennen en in kaart te brengen welke kansen er liggen voor de realisatie van de verschillende routes. We gebruiken een deel van het budget om ons hierbij te laten ondersteunen. Op basis van de inventarisatie van de ontbrekende schakels (project D11) en die van de doorfietsroutes (project D3), de regionale hoofdfietsroutes (project D5), de regionale basisfietsroutes (project D6) en de rotondes (project D13) bepalen we of en welke ontbrekende schakels we gaan realiseren. Daarnaast hopen we dan ook meer zicht te hebben op eventuele subsidiekansen. Hierover nemen we voor de zomer van 2021 een nieuw besluit.

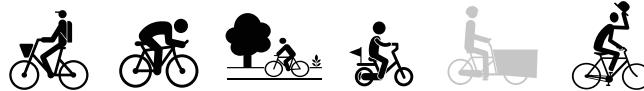
\* **Let op:** het beschikbare budget van €16.900.000,= is voor de verkenning en realisatie van alle vier typen fietspaden en de rotondes.

 **€16.900.000,=\***

 **Planning:**  
Q4 2020-Q2 2021 (verkenning)

 **Mogelijke partners:**  
verschillende gemeenten

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Beter voorzieningen.



### Rol provincie

Verschillend



### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Fysiek



### Hangt samen met

D3, D5, D6, D10,  
D13, F1



### Innovatief

Nee



### 3.4.4 LOKALE FIETSRUTES

Net als de afgelopen jaren streven we er naar de komende jaren de duVV in te zetten voor subsidiëring van lokale fietsroutes. Elk jaar stellen we hiervoor een bestedingsplan vast, op basis van de beschikbare (vrij te besteden) middelen binnen de duVV. Voor 2020 is in ieder geval €2.940.000,= beschikbaar voor fiets binnen de duVV. De komende jaren gaan we bij het vaststellen van het bestedingsplan duVV bepalen of en zo ja in welke mate de aandacht voor de fiets kan worden doorgezet.

#### D12 LOKALE FIETSRUTES (SUBSIDIE)

Elk jaar zullen we in het bestedingsplan duVV bekijken of het mogelijk is om middelen te reserveren voor subsidie aan lokale fietsroutes. In het bestedingsplan duVV voor 2020 is voor dit doel €2.940.000,= gereserveerd. Voorgaande jaren investeerden we respectievelijk jaarlijks 1 en 2 miljoen, voor 2020 intensiveren we dit budget. Die lijn hopen we komende jaren door te trekken. Op 6 oktober 2020 hebben we hiervoor een subsidie-uitvraag vastgesteld. Gemeenten hebben tot en met 15 januari 2021 de mogelijkheid om een subsidie aan te vragen. Deze aanvraag hoeft niet meer alleen gekoppeld te zijn aan verbetering van de verkeersveiligheid, maar kan ook ingaan op infrastructurele projecten die het gebruik van de fiets stimuleren. De subsidie wordt gekoppeld aan de subsidie-uitvraag van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat voor projecten die aansluiten bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Voor gemeenten wordt het door stapeling van beide subsidies mogelijk om 75% van de totale kosten te dekken vanuit een subsidie.

 **€0,= (vanuit duVV)**

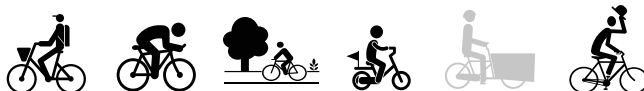


**Planning:**  
Q3 2020-Q1 2021 (uitvraag)



**Mogelijke partners:**  
gemeenten

**Doelgroepen:**



#### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Betera voorzieningen.



#### Rol provincie

Faciliteren



#### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Fysiek



#### Hangt samen met

N.v.t.



#### Innovatief

Nee



### 3.4.5 OVERIGE INFRASTRUCTURELE PROJECTEN

#### D13 VOORRANG OP ROTONDES (VERKENNING EN REALISATIE)

In de fietsstrategie uit 2016 is aangegeven dat we de fietsers meer prioriteit willen geven, ook op rotondes met vrijliggende fietspaden binnen de bebouwde kom. Op dit moment wijkt het standpunt van de provincie Groningen nog af van de landelijke richtlijn (fietsers hebben in de provincie Groningen over het algemeen geen voorrang op rotondes). In een werkgroep met gemeenten en de Fietsersbond werken we aan een actualisatie van ons standpunt over deze voorrangssituatie. Hierbij wordt nadrukkelijk gekeken naar de consequenties voor de verkeersveiligheid. De werkgroep levert najaar 2020 een advies op, dat zal worden besproken in het Verkeer- en Vervoerberaad. Op het moment dat wordt besloten dat op (een deel van de) rotondes binnen de bebouwde kom fietsers voorrang zouden kunnen krijgen, dan zal voor alle provinciale rotondes binnen de bebouwde kom moeten worden uitgewerkt of deze rotondes voldoende aan de voorwaarden en wat er nodig is om de situatie aan te passen. Daarnaast willen we gemeenten ondersteunen die dit zelfde wil onderzoeken voor haar rotondes. We gebruiken hiervoor het eerste jaar van dit uitvoeringsprogramma. We gebruiken een deel van het budget om ons hierbij te laten ondersteunen. Voor de zomer van 2021 nemen we een besluit over de aanpak van de provinciale rotondes en de subsidiemogelijkheden die we gemeenten willen bieden.

\* **Let op:** het beschikbare budget van €16.900.000,= is voor de verkenning en realisatie van alle vier typen fietspaden en de rotondes.

 €16.900.000,=\*



**Planning:**  
Q4 2020-Q2 2021 (verkennen, onder voorbehoud)



**Mogelijke partners:**  
gemeenten en Fietsersbond

**Doelgroepen:**



#### Doelen

Meer fietsers.  
Hogere waardering.  
Betere voorzieningen.



#### Rol provincie

Implementeren, regisseren, faciliteren



#### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Fysiek



#### Hangt samen met

D3, D5, D6, D10, D11, F1



#### Innovatief


Nee





## D14 FIETSERS BIJ WEGWERKZAAMHEDEN

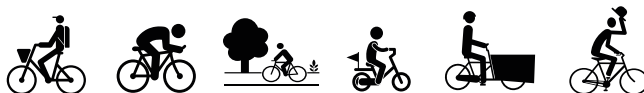
Soms is het niet te vermijden dat fietsers hinder ondervinden van wegwerkzaamheden, maar we proberen totale stremmingen van de fietsverbindingen in ons regionale fietsnetwerk zo veel mogelijk te voorkomen en maken eventuele omleidingsroutes zo direct of dicht mogelijk langs de stremming. We kijken daarbij niet alleen naar de utilitaire fietsroutes (voor woon-werk of woon-school), maar ook naar de recreatieve fietsroutes. Daarnaast is het belangrijk om de fietser tijdig en volledig te informeren over de reden van de stremming, de duur van de stremming en de alternatieve routes en soms is het mogelijk om met kleine acties de pijn wat te verzachten of het doorfietsen ondanks de hinder te belonen. We gaan inspiratie opdoen bij de gemeente Groningen en Groningen Bereikbaar hoe we de hinder van werkzaamheden verder kunnen beperken en zoeken samenwerking met de campagne Samen Wegwerken die we samen als Noordelijke wegbeheerder uitvoeren.

 €0,=

 **Planning:**  
2022-2023

 **Mogelijke partners:**  
Groningen Bereikbaar

### Doelgroepen:



### Doelen

Hogere waardering..

▼  
**Rol provincie**  
Implementeren

▼  
**Fysiek/sociaal/organisatorisch**  
Sociaal en organisatorisch

▼  
**Hangt samen met**  
N.v.t.

▼  
**Innovatief**  
Nee







## D15 LANDBOUWVERKEER (ONDERZOEK)

Fietsers en landbouwverkeer op één (parallel)weg gaan over het algemeen niet zo goed samen. Het grote verschil in omvang en gewicht maakt dat fietsers zich op een dergelijke weg vaak niet erg prettig voelen. In 2020 starten we een breed onderzoek naar de rol en effecten van landbouwverkeer in onze provincie. Dit onderzoek voeren we uit in VVB verband. Het effect op het fietsverkeer wordt hier nadrukkelijk in meegenomen. Daarnaast zullen vertegenwoordigers van het thema fiets (zowel binnen onze organisatie, als vanuit de Fietsersbond) worden betrokken bij het proces.

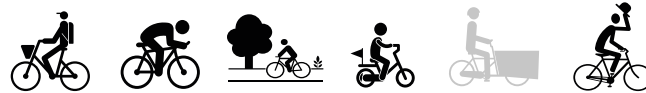
\* Dit onderzoek wordt gefinancierd vanuit de duVV.


**€0,=\***


**Planning:**  
 Q4 2020-Q3 2021 (onderzoek)


**Mogelijke partners:**  
 moet nog concreet bepaald worden (in ieder geval Fietsersbond en VVN)

### Doelgroepen:



### Doelen

N.v.t.

### Rol provincie

Regisseren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch

### Hangt samen met

F1

### Innovatief

Nee



## D16 VERLICHTING DOORFIETSRUTE ZUIDHORN-GRONINGEN (SÖLLEPAD-PROF. UILKENSWEG)

Bij de bewoners van de Groningse wijk Gravenburg is een langgekoesterde wens om het deel van de doorfietsroute Zuidhorn-Groningen tussen het Söllepad (naar de wijk Gravenburg) en de Professor Uilkensweg (naar de wijk Reitdiep) te voorzien van verlichting. De bewoners van de wijk Gravenburg maken veelvuldig gebruik van dit korte stukje van de doorfietsroute, vooral om bij de voorzieningen (o.a. supermarkt) te komen aan het begin van de wijk Reitdiep. Het Söllepad is voorzien van verlichting, maar het stukje doorfietsroute niet. Een extra belemmering is het autoverkeer dat vanaf de N355 de afrit richting Reitdiep neemt; de koplampen zorgen ervoor dat de fietsers op delen verblind worden. In ons beleidsplan Openbare Verlichting is het uitgangspunt opgenomen dat we onze fietspaden niet verlichten, tenzij... Dit stukje fietspad valt wat ons betreft onder de 'tenzij', omdat het grotendeels binnen de bebouwde kom van Groningen ligt en het gebruik hoog is en in grote mate lokaal. De gemeente Groningen neemt het beheer en onderhoud voor haar rekening.

 €25.000,=



**Planning:**  
Q4 2020-Q1 2021 (realisatie)



**Mogelijke partners:**  
gemeente Groningen

### Doelgroepen:



### Doelen

Meer fietsers.  
Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Beter voorzieningen.

### Rol provincie

Implementeren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Fysiek

### Hangt samen met

N.v.t.

### Innovatief

Nee

## 3.4.6 RECREatieve FIETSRUTES

Doordat ons land steeds meer ouderen kent, verschuift het belangrijkste motief om te fietsen steeds meer van utilitair naar meer recreatief fietsen. Dit heeft ook financiële gevolgen. Omdat ouderen oververtegenwoordigd zijn in de ongevals cijfers zijn investeringen in drukbezochte recreatieve routes al snel maatschappelijk rendabel.

Er zijn al verschillende routestructuren voor recreatieve fietsers beschikbaar in onze provincie. De belangrijkste zijn de iconroute (Kustroute), het fietsknooppuntennetwerk en verschillende themaroutes. Er is op dit moment geen noodzaak om hier extra op in te zetten, behalve de koppeling met hubs. Alleen de bekendheid van het knooppuntennetwerk kan beter. Ongeveer de helft van de Groningers is bekend met het fietsknooppuntennetwerk en slechts 20% maakt er enkele keren per jaar gebruik van. Diegenen die het systeem gebruiken waarderen het wel hoog (cijfer 8,0). [Fietsenquête provincie Groningen, 2019/2020]





Het is niet alleen belangrijk om te zorgen dat deze routestructuren bestaan en bekend zijn bij de verschillende doelgroepen, maar ook om ze te behouden en waar mogelijk uit te breiden. Dit doen we door hier in de projectopdrachten voor infrastructurele projecten explicieter aandacht voor te vragen. Dit sluit bovendien aan bij het convenant borging recreatieve routestructuren.

Opwaardering van recreatieve fietspaden (infrastructureel) is vooral een gemeentelijke verantwoordelijkheid, aangezien de routes voor het grootste deel over gemeentelijke wegen/fietspaden lopen. In het verleden was er vanuit toerisme een mogelijkheid om subsidie te krijgen voor opwaardering van deze fietspaden, maar die mogelijkheid bestaat nu niet. Binnen dit uitvoeringsprogramma is er echter wel de mogelijkheid om subsidie aan te vragen voor deze fietspaden (zie project D10 of D12). Bij de prioritering van de subsidieaanvragen zullen we projecten die zowel een meerwaarde hebben voor forensen als voor recreatieve fietsers meer prioriteit geven.

Om gemeenten te stimuleren om meer aandacht te hebben voor de belangrijkste recreatieve fietsroutes (icoonroute, knooppuntroutes en eventueel themaroutes) gaan we samen met de gemeenten een inventarisatie doen. We kijken hierbij bovendien naar de voorzieningen voor recreatieve fietsers, zoals picknicktafels en rustbankjes.

Maar ook bij de investeringen onze eigen infrastructuur (zoals de verkenning van de potentiële doorfietsroutes, Regionale Hoofd fietsroutes, regionale basisfietsroutes en ontbrekende schakels) zullen we de recreatieve meerwaarde in kaart brengen. Hiervoor zullen we de kaarten van de utilitaire en recreatieve netwerken over elkaar heen leggen. De investeringen in de provinciale fietspaden worden in eerste instantie gedaan op het vastgestelde provinciale fietsnetwerk. De recreatieve fietser profiteert ook van deze investeringen, doordat bijna alle provinciale fietspaden tot het utilitaire netwerk behoren.

Een belangrijk onderdeel van het project 'HiBike' (project B10) – waarbij we het gebruik van de fiets naar de basisschool willen stimuleren – is de rol van de ouders. Daarom is in het spel een level opgenomen waarbij kinderen punten krijgen als ze samen met hun ouders een rondje fietsen. We ontdekten echter dat er weinig aansprekende routes zijn voor kinderen. Vandaar dat we in het kader van dat project een aantal kinderfietsroutes laten ontwikkelen in de omgeving van de deelnemende scholen. Op het moment dat deze routes aanslaan onderzoeken we de mogelijkheid om het aantal routes verder uit te breiden. Binnen het thema 'fietsstimulering' is budget opgenomen (project B8) om eventueel meer routes te kunnen realiseren.





## D17 INVENTARISATIE RECREATIEVE FIETSRUTES

Iets meer dan de helft van de recreatieve fietsers stippelt voor vertrek z'n route uit. Een redelijk deel hiervan gebruikt hiervoor het fietsknooppuntennetwerk of verschillende websites met fietsroutes. Bij een recreatieve fietstocht is het uiteraard van belang dat de fietsroute comfortabel en veilig is. Wegbeheerders (meestal gemeenten) hebben echter lang niet altijd een goed beeld van de kwaliteit van de belangrijkste recreatieve fietsroutes in hun gemeente. Om het recreatieve fietsen te stimuleren is het in eerste instantie van belang om inzicht te krijgen in de huidige kwaliteit van de belangrijkste recreatieve fietsroutes in onze provincie. Onder de belangrijkste recreatieve fietsroutes scharen wij in ieder geval de iconroute (Kustroute), themaroutes en het fietsknooppuntennetwerk. In samenwerking met de gemeenten gaan we daarom in kaart brengen waar de belangrijkste recreatieve fietsroutes liggen, wat de kwaliteit is van deze fietsroutes en of er kansen zijn voor verbetering of aanvulling van deze fietsroutes. We gebruiken daarvoor de database van Routebureau Groningen, aangevuld met hun vrijwilligers die worden ingezet op kwaliteitscontroles van (wandelen en fiets)routes. Daarnaast onderzoeken we of we hierbij gebruik kunnen maken van de Routedatabank van het Nationaal Fietsplatform of de data die in het kader van het Regionale Plan van het SPV wordt verzameld. Bij de inventarisatie zullen we ook in kaart brengen in hoeverre deze fietsroutes geschikt zijn voor alle typen fietsers; daarmee geven we voor een deel invulling aan de motie 'Veilig fietsen voor iedereen'.



### Doelen

N.v.t.



### Rol provincie

Regisseren



### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch



### Hangt samen met

B9



### Innovatief

Nee

 €25.000,=



### Planning:

Q4 2020-Q2 2021 (uitwerken)



### Mogelijke partners:

gemeenten, Routebureau Groningen, Landelijk Fietsplatform, ANWB, beleidsmedewerker toerisme

### Doelgroepen:



## 3.4.7 SPORTIEVE FIETSRUTES

Op dit moment zijn er geen duidelijke routestructuren beschikbaar voor wielrenners. Wel brengt de NTFU op dit moment alle MTB-routes in kaart om deze op een digitale kaart weer te geven. In het onderzoek 'Samen op het fietspad' (project E3) gaan we onderzoeken of een netwerk voor sportieve fietsers meerwaarde kan bieden. We kijken hiervoor ook naar de bestaande knooppuntenroutes.



Ook gaan we met partijen zoals de NTFU in gesprek om onze rol te bepalen in de totstandkoming van sportieve fietsroutes, zoals mountainbikeroutes en gravelpaden. Mochten er daarnaast in de Fietsgemeenschap (project F2) ideeën ontstaan voor deze specifieke doelgroep dan zullen we deze individueel beoordelen op de bijdrage aan onze ambitie en de aansluiting bij de rol van de provincie. Binnen de Fietsgemeenschap is geld beschikbaar om goede, nieuwe ideeën aan te jagen.

### 3.4.8 LAADINFRASTRUCTUUR

De sterke opkomst van de elektrische fiets – meer dan de helft van de verkochte nieuwe fietsen is inmiddels een elektrische fiets – maakt de noodzaak voor goede laadinfrastructuur groter. We streven naar een dekkend netwerk van laadpunten voor elektrische fietsen in onze provincie.

Ook uit de fietsenquête bleek, onder de gebruikers van een elektrische fiets, dat een aanzienlijke groep (37%) behoefte heeft aan meer locaties waar de elektrische fiets opgeladen kan worden. Gebruikers van een e-bike hebben vooral behoefte aan laadpunten in de stads- of dorpskern (bij winkels) (63%), in het buitengebied (39%), bij OV-haltes (28%) en bij het werk (28%).

#### D18 DEKKEND NETWERK VAN LAADPUNTEN

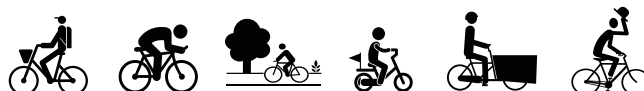
In het kader van de Regionale Agenda Laadinfrastructuur zullen we in kaart brengen waar al laadpunten voor elektrische fietsen beschikbaar zijn en waar nog witte vlekken zijn. Voor de invulling van de witte vlekken zijn vervolgens verschillende partijen verantwoordelijk. In het schema hieronder staat weergegeven welk motief laadpunten gewenst zijn, op welke locatie de laadpunten gewenst zijn, wie hiervoor verantwoordelijk is en welke rol we voor de provincie zien. Op basis van de inventarisatie zullen we een concreet programma maken voor realisatie van nieuwe laadpunten en zullen we onze rol daarin bepalen.

€0,=

**Planning:**  
Q4 2020-Q2 2021 (uitwerken)

**Mogelijke partners:**  
Groningen Bereikbaar, collega's van toerisme, gemeenten, ondernemers, Routebureau

#### Doelgroepen:



**Doelen**  
Meer fietsers.  
Hogere waardering.  
Betera voorzieningen.

**Rol provincie**  
Initiëren

**Fysiek/sociaal/organisatorisch**  
Organisatorisch

**Hangt samen met**  
C2

**Innovatief**  
Nee



MOTIEF	LOCATIE	VERANTWOORDELIJKHEID	ROL PROVINCIE
Utilitair	Bedrijven	Werkgevers	Groningen Bereikbaar stimuleert bedrijven om voorzieningen te realiseren.
Utilitair	Overstappunten	Wegbeheerders (provincie/gemeenten)	Op een aantal hubs hebben we recent fietskluisen gerealiseerd met een oplaadpunt. Conform de werkwijze voor ketenmobiliteit (zie paragraaf 3.3) kunnen we financieel bijdragen aan de realisatie van laadpunten op hubs en bij bushaltes.
School/studie	Scholen	Onderwijsinstellingen	Groningen Bereikbaar stimuleert onderwijsinstellingen om voorzieningen te realiseren.
Recreatief	Bezienswaardigheden en horeca	Ondernemers	In het verleden zijn, vanwege het gebrek aan ondernemers langs fietsroutes, door provincie vijftig 'rustpunten' gerealiseerd. Op deze rustpunten zijn verplicht verschillende voorzieningen beschikbaar, waaronder laadpunten. In het kader van het stimuleren van ondernemerschap zal vanuit het toerismebeleid het realiseren van laadpunten ook actief onder de aandacht worden gebracht bij ondernemers, eventueel aangevuld met een stimuleringsregeling.
Overig	Verschuillend	Verschuillend	Geen rol voor de provincie.

### 3.4.9 FIETSENSTALLINGEN BIJ VOORZIENINGEN

De realisatie van fietsenstallingen bij voorzieningen (bijvoorbeeld in centra van steden en dorpen of bij supermarkten) is de verantwoordelijkheid van gemeenten. Wij zien hierbij geen rol voor de provincie.



## 3.5 VERKEERSVEILIGHEID (E)

Sinds 2000 is er sprake van een stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. Een trend die wij willen ombuigen door proactief met veiligheid aan de slag te gaan (risico gestuurd). Wij willen met onze aanpak voorkomen dat onze infrastructuur aanleiding is voor een fietsongeval, dan wel het risico op een ongeval verkleinen.

Bijna één op de tien (9%) Groningers heeft in de afgelopen 5 jaar minimaal één keer een ongeluk gehad op de fiets waarbij zij letsel op hebben gelopen. Over het algemeen is er geen politie ter plaatse gekomen bij het ongeluk; bij slechts 7% was dit wel het geval. Vandaar dat het heel waardevol is geweest dat we in samenwerking met het UMCG een uitgebreid onderzoek hebben gedaan naar fietsongevallen in onze provincie waarbij de slachtoffers in het ziekenhuis terecht kwamen. Uit dit onderzoek blijkt onder andere:

- dat 59% van deze fietsongevallen eenzijdig is, waarvan 4% een botsing met een obstakel en 2% als gevolg van de verharding (hobbels, losse tegels, bladeren, etc.).
- dat bij 50% van deze ongevallen het slachtoffer 60 jaar of ouder was en bij 33% 70 jaar of ouder (afgezet tegen het aantal fietskilometers die ouderen maken valt deze groep fietsers alleen maar meer op - dit heeft zeer waarschijnlijk te maken met de kwetsbaarheid van ouderen);
- dat bij 11% van deze ongevallen alcohol of drugs in het spel was (waarvan 83% in het donker).
- dat ongeveer 5% van deze ongevallen op provinciale wegen plaatsvindt.
- dat er in de gemeente Groningen de meeste ongevallen plaatsvinden.

De verkeersveiligheid van fietsers (in z'n algemeenheid) scoort in de fietsenquête slechts een 6,8 en blijkt van grote invloed op het algehele oordeel over fietsen in onze provincie.

Om te komen tot een compleet pakket aan maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid zijn verschillende bronnen geanalyseerd:

- Het onderzoek dat het UMCG ruim anderhalf jaar heeft gedaan naar alle fietsongevallen waarbij het slachtoffer op de spoedeisende hulp terecht is gekomen. In een samenwerking met het UMCG zijn alle ongevallen met langzaam verkeer in de periode 2014-2018 geanalyseerd. Hierbij is gebruik gemaakt van data van de Landelijke Trauma Registratie en ambulancediensten.
- Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) met negen thema's. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) is een Nationaal plan dat het verkeersveiligheidsbeleid voor het komende decennium schetst. Op dit moment wordt ook gewerkt aan een Regionaal Plan Verkeersveiligheid als uitwerking van het landelijke SPV. Hiervoor worden ook nog verschillende risicoanalyses gemaakt. Die analyses zouden nog kunnen leiden tot bijstelling van de actielijnen in dit plan en kunnen worden benut bij de prioritering van de infrastructurele projecten.
- De fietsenquête onder een representatief panel van ruim 900 inwoners van de provincie Groningen (zie paragraaf 3.7).



## OP BASIS VAN DEZE BRONNEN STELLEN WE DE VOLGENDE ACTIELIJNEN VOOR:

### ① Voorkomen ongevallen met gemotoriseerd verkeer

- Zo veel mogelijk gescheiden infrastructuur op 50- en 80km/uur-wegen
- Veilige positie op rijbaan (indien vrijliggend niet mogelijk)
- Veilige oversteken/kruisingen (incl. snelheid autoverkeer verlagen waar mogelijk)
- Eenduidige regelgeving/inrichting (o.a. rotondes, voorrang bij zijwegen)

### ② Voorkomen ongevallen tussen fietsers onderling

- Voorkomen van ongemakken door snelheidsverschillen (o.a. tussen sportieve fietsers en recreatieve fietsers): de helft van de Groningers voelt zich wel eens onveilig als gevolg van snelheidsverschillen op fietspaden. Met name e-bikes, wielrenners en speed pedelecs worden daarbij genoemd als oorzaak. [Fietsenquête provincie Groningen, 2019/2020]
- Meer aandacht voor het aspect 'rekening houden met elkaar'

### ③ Voorkomen eenzijdige ongevallen

- Fietspaden zo veel mogelijk vergevingsgezind inrichten
- Fietsers bewust maken van de risico's van afleiding op de fiets: bijna de helft van de fietsers (45%) in onze provincies laat zich wel eens afleiden op de fiets (muziek (34%) of navigatie (25%) worden het meest genoemd) [Fietsenquête provincie Groningen, 2019/2020]
- Beter waarschuwen/attenderen/communiceren bij werkzaamheden
- Sneller kleine infraknelpunten signaleren en verhelpen (met hulp van gebrekers)
- Verbeteren fietsvaardigheid (met namen bij ouderen)
- Bewustwording van de risico's rondom alcohol en drugs op de fiets

### ④ Stimuleren (veilig) fietsen bij onervaren fietsers (kinderen)

- Meer kinderen (veilig) op de fiets naar de basisschool
- Specifiek aandacht voor de doelgroep scholieren 12-15 jaar
- Voorlichting voor gebruikers van nieuwe modaliteiten (e-bike/speed pedelec/bakfiets). Hier ligt specifiek een verantwoordelijkheid bij verkopers/verhuurders van bijzondere type fietsen.

### ⑤ Stimuleren (veilig) fietsen bij kwetsbare fietsers (kinderen en ouderen)

- Zie voor een deel 'onervaren fietsers'
- Doortrappen voor oudere fietsers



#### ⑥ Alcohol en drugs op de fiets

- Fietzers bewust maken van de risico's van alcohol/drugs op de fiets
- In gesprek met politie over handhaving

#### ⑦ Verkeersovertreders

- Voorlichting geven in combinatie met handhaving
- Dataverzameling fietsveiligheid (actielijn 8)
- Vervolg geven aan UMCG-onderzoek (project G1)

Vanuit de actielijnen stellen we een maatregelenpakket voor. De maatregelen zijn onder te verdelen in maatregelen op het gebied van infrastructuur (paragraaf 3.5.1), educatie (paragraaf 3.5.2) en overige maatregelen (paragraaf 3.5.3). Bij elk project staat aangegeven aan welke actielijn het project bijdraagt. Voor het thema verkeersveiligheid reserveren we - naast de middelen die binnen het thema fietsnetwerk beschikbaar zijn - in dit uitvoeringsprogramma €2.400.000,=.

### 3.5.1 INFRASTRUCTUUR

De meeste infrastructurele projecten staan al benoemd in paragraaf 3.4 'fietsnetwerk':

- Realiseren vrijliggende fietspaden op ontbrekende schakels (project D11) - draagt bij aan actielijn 1;
- Versterken positie fietsers op de rijbaan (als onderdeel van project D7) - draagt bij aan actielijn 1;
- Aanpak kruisingen vrijliggend fietspad met zijwegen (als onderdeel van project D7) - draagt bij aan actielijn 1;
- Fietspaden vergevingsgezind inrichten (projecten D7, D8 en D9) - draagt bij aan actielijnen 2, 3 en 5

Wij benoemen hier nog de fietsoversteken, belangrijke punten in het fietsnetwerk waar veiligheid een issue kan zijn.





## E1 AANPAK FIETSOVERSTEKEN

Het kan lastig en gevaarlijk zijn om een provinciale weg over te steken. Vandaar dat we blijven investeren in het veiliger maken van fietsoversteeken. De belangrijkste maatregel bij het aanpakken van een fietsoversteek is het aanbrengen van een middengeleider. Dit doen we uit oogpunt van efficiënte in eerste instantie in combinatie met groot onderhoud aan de betreffende provinciale weg. Van alle provinciale wegen die in de periode 2021-2023 in groot onderhoud komen gaan we in kaart brengen welke fietsoversteeken er zijn die potentieel aangepakt zouden kunnen worden. We houden in dit uitvoeringsprogramma financieel rekening met de aanpak van ongeveer 10 fietsoversteeken (à €150.000,= per fietsoversteek).

Daarnaast zullen we proactief de andere fietsoversteeken in onze provincie onderzoeken en prioriteren op basis van bijvoorbeeld de intensiteit en snelheid van het autoverkeer en het aantal overstekende fietsers. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we budget voor de aanpak van nog ongeveer vijf fietsoversteeken (à €150.000,= per fietsoversteek) die op deze manier in beeld komen. In dit onderzoek nemen we in ieder geval de door gemeenten aangedragen oversteeken over de N386 en de N978 mee.

Dit project draagt bij aan actielijn 1.

 **€2.250.000,=**



### Planning:

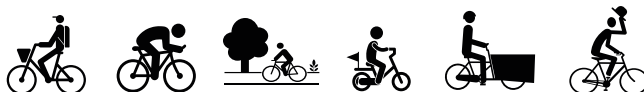
2021-2023 (realisatie in combinatie met groot onderhoud)  
2021-2022 (realisatie op overige locaties)



### Mogelijke partners:

gemeenten

### Doelgroepen:



### Doelen

Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Betere voorzieningen.

### Rol provincie

Implementeren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Fysiek

### Hangt samen met

D7

### Innovatief

Nee

## 3.5.2 VERKEERSEDUCATIE

Alle activiteiten op het gebied van verkeerseducatie voeren we uit in VVB verband, vanuit het programma Verkeerswijzer Groningen. De activiteiten op het gebied van verkeerseducatie hangen onder het Beleidskader Verkeerseducatie dat dit jaar door het VVB geactualiseerd wordt en vinden hun plek in de VVB Jaarplannen. Aan de hand van de geschetste actielijnen gaan we in het lopende proces onderzoeken welke aanvullingen/aanpassingen van het huidige programma wenselijk/mogelijk zijn.





Vanuit de actielijnen zijn de volgende thema's en/of doelgroepen relevant: snelheidsverschillen/ rekening houden met elkaar, afleiding, basisschoolleerlingen, scholieren 12-15 jaar, nieuwe modaliteiten, ouderen en alcohol en drugs.

Concreet denken we hierbij aan de volgende nieuwe activiteiten:

- Doortrappen (zie project B13) - draagt bij aan actielijn 5.
- Een campagne om rekening met elkaar te houden. De toenemende snelheidsverschillen en heterogeniteit van voertuigen op het fietspad zorgt voor drukte. Dit thema heeft landelijk de aandacht, wij kunnen aansluiten bij de landelijke campagne die hiervoor wordt ontwikkeld. Hierbij betrekken we ook de doelgroep fietskoeriers. Draagt bij aan actielijn 2.
- Uitbreiding van het Verkeerswijzer basisschool-aanbod naar buitenschoolse opvang. Draagt bij aan actielijn 4.
- Verkeerseducatie begint al op de kinderopvang door middel van het programma 'Jong leren'. Voor de jongste categorie 0-4 jaar zijn inmiddels leuke (fiets)spellen beschikbaar; we onderzoeken in hoeverre we die kunnen toevoegen aan het programma 'Jong leren'. Draagt bij aan actielijn 4.
- Samenwerking met bijvoorbeeld buurtsportcoaches om fietsvaardigheden via andere kanalen onder de aandacht te brengen van kinderen. Draagt bij aan actielijn 4.
- Fietsonderhoud; jongeren via techniekles actief fietsonderhoud bijbrengen. Dit vergroot de zelfredzaamheid en betaalbaarheid van het hebben van een geschikte fiets. Draagt bij aan actielijn 5.
- BOB-campagne extra inzet rondom fietsers en alcoholgebruik. Draagt bij aan actielijn 6.

Om het thema een extra impuls te geven, reserveren we in dit uitvoeringsprogramma €100.000,= (exclusief het programma 'Doortrappen'; die staat onder fietsstimulering).

## E2 IMPULS VERKEERSEUCATIE

Om het thema verkeerseducatie een extra impuls te geven, reserveren we in dit uitvoeringsprogramma €100.000,=.

 **€100.000,=**

 **Planning:**  
2021-2023

 **Mogelijke partners:**  
Verkeerswijzer Groningen

### Doelgroepen:



**Doelen**  
Minder ongevallen.

**Rol provincie**  
Deelnemen als partner

**Fysiek/sociaal/organisatorisch**  
organisatorisch

**Hangt samen met B13**

**Innovatief**  
Nee



### 3.5.3 OVERIG

De opkomst van de verschillende typen fietsen leidt tot drukte en snelheidsverschillen op het fietspad. Zes op de tien fietsende Groningers (60%) ervaren dat er steeds meer snelheidsverschillen zijn tussen de weggebruikers op fietspaden. Bijna de helft (46%) voelt zich hierdoor weleens onveilig. Vooral elektrische fietsen (27%), wielrenners (23%), speed pedelecs (17%) en bromfietzers (12%) worden genoemd als weggebruikers die, vanwege het snelheidsverschil, zorgen voor een onveilig gevoel. Het aspect 'mate waarin ik ongehinderd (door andere verkeersdeelnemers) kan fietsen' scoort in de fietsenquête slechts een 6,7 en blijkt van grote invloed op het totale oordeel over fietsen in onze provincie. [Fietsenquête provincie Groningen, 2019/2020]

Ook op nationaal niveau is – ondanks veel discussie over het thema – nog geen één-duidig geluid te horen over de snelheidsverschillen op fietspaden. Dit komt onder andere doordat er grote regionale verschillen bestaan tussen snelheidsverschillen in de stad en in de regio en tussen regio's onderling. Door middel van deelname aan het landelijke onderzoek 'Samen op het fietspad' en een pilot op een doorfietsroutes willen we meer grip krijgen op dit onderwerp.

Daarnaast blijven we de doorontwikkeling van de visie van de landelijke Fietsersbond, om drie routestructuren voor fietsers te ontwikkelen, met interesse volgen. De afdeling Groningen van de Fietsersbond heeft de Studentenadviescommissie gevraagd om de gevolgen van deze visie voor de stad Groningen in kaart te brengen. We stimuleren de gemeente Groningen om na te denken over de routing van vrachtfietsen door de stad (bijvoorbeeld zo min mogelijk op fietspaden).





### E3 DEELNAME ONDERZOEK 'SAMEN OP HET FIETSPAD'


In samenwerking met de Universiteit van Amsterdam, de BAM, Nederlandse fietsambassadeurs en vijf regio's in Nederland nemen wij deel aan het onderzoek 'Samen op het fietspad'. Hierin wordt de relatie tussen verschillende typen fietsers (wielrenners en overige fietsers) en de snelheidsverschillen en spanningen die hiermee gepaard gaan onderzocht. We willen de ontwikkelingen beter begrijpen en oplossingsrichtingen verkennen, testen en in de praktijk brengen.

Binnen het onderzoek brengen wij onze eigen casus in. De casus richt zich waarschijnlijk op de vraag hoe we het gebruik van alle typen fietsers kunnen stimuleren en het probleem van snelheidsverschillen kunnen verkleinen, bijvoorbeeld door binnen het totale netwerk duidelijk te maken welke wegen/fietspaden geschikt zijn voor welke doelgroep. Met deelname aan dit onderzoek leveren we ook voor een deel een onderbouwing van de motie 'Veilig fietsen voor iedereen'.

Daarnaast biedt het onderzoek ook inzicht in de huidige status op het fietspad, de verhoudingen tussen verschillende soorten fietsers, welke mogelijkheden grote wielerevenementen bieden om die verhouding te verbeteren, hoe we risico-gestuurd kunnen kijken naar het gebruik van fysieke infrastructuur, de rol van de racefietswereld, het beter benutten van wielerroutes en de openbare ruimte en verschillende soorten fietsnetwerken.

Dit onderzoek draagt bij aan actielijn 2.

 €10.000,=

 **Planning:**  
Q4 2020-Q3 2021 (onderzoek)

 **Mogelijke partners:**  
Universiteit van Amsterdam, BAM, fietsambassadeurs, vier andere Nederlandse regio's

#### Doelgroepen:



#### Doelen

n.v.t.

#### Rol provincie

Deelnemen als partner, faciliteren

#### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Organisatorisch

#### Hangt samen met

E4

#### Innovatief

Ja



## E4 PILOT SNELHEIDSVerschillen OP DOORFIETSRROUTE

In 2019 zijn we samen met de provincie Drenthe en de gemeente Groningen een pilot gestart op het eerste gedeelte van de doorfietsroute tussen Assen en Groningen (deel tussen Groningen en Haren). Doel van de pilot was om meer inzicht te krijgen in de manier waarop het fietspad ingericht kan worden om gebruikers bewust te maken van de grote snelheidsverschillen op het pad, zodanig dat de verschillende typen gebruikers rekening houden met elkaar en allemaal op een prettige en veilige manier gebruik kunnen maken van het pad. Helaas bleek dit fietspad minder geschikt voor een dergelijke pilot, gelet op de hele specifieke gebruikersgroep van roeicoaches op dit fietspad. Hun aanwezigheid maakt dit fietspad uniek. Vandaar dat we in 2021 een pilot gaan doen op een andere doorfietsroute. We zullen samen met de gemeente Groningen bepalen welke doorfietsroute het meest geschikt is. Mede op basis van de exacte opzet van het onderzoek 'Samen op het fietspad' zullen we de meest relevante invulling van de pilot bepalen, maar het belangrijkste doel (prettig en veilig gebruik van de fietsroute, ondanks de grote snelheidsverschillen) blijft overeind.

Dit onderzoek draagt bij aan actielijn 2.



**€30.000,=**



### Planning:

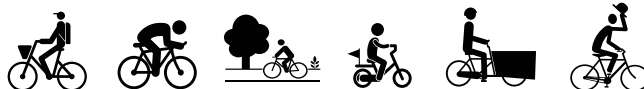
Q3 2021-Q4 2021 (realisatie)



### Mogelijke partners:

gemeente Groningen

### Doelgroepen:



### Doelen

Minder ongevallen.



### Rol provincie

implementeren



### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch



### Hangt samen met

E3



### Innovatief

Nee



## E5 MELDINGSSYSTEEM VOOR KLEINE KNELPUNTEN OP FIETSPADEN

Wie ontdekt het snelst een nieuwe 'hobbel of bobbel' in het fietspad? Diegene die dagelijks gebruik maakt van het fietspad. Daarom onderzoeken we op welke manier we de gebruikers van onze fietspaden kunnen betrekken bij het signaleren van dit soort kleine knelpunten. Zodra we dit soort meldingen ontvangen verhelpen we deze zo snel als mogelijk.

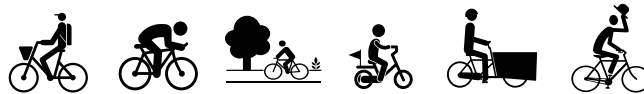
Dit onderzoek draagt bij aan actielijn 3.

 €10.000,=

 **Planning:**  
2022-2023

 **Mogelijke partners:**  
gemeenten.

**Doelgroepen:**



### Doelen

Minder ongevallen.  
Hogere waardering.  
Betere voorzieningen.

### Rol provincie

Regisseren

### Fysiek/sociaal/organisatorisch

implementeren

### Hangt samen met

N.v.t.

### Innovatief

Nee

## 3.6 SAMENWERKING (F)

Zoals we in paragraaf 1.2 al schetsten, willen we actiever samenwerken met onze partners. Als provincie zijn we namelijk maar één speler in een groot netwerk van partijen dat werkt aan het thema fiets. Om de fiets op één te krijgen zal het onderwerp binnen alle relevante thema's een serieuze plek moeten krijgen. Binnen dit uitvoeringsprogramma willen we onze samenwerkingen met partners concretiseren en uitbreiden. Samenwerking met partners komt op vier manieren terug in dit uitvoeringsprogramma: met collega's van andere beleidsterreinen, met gemeenten, in de Fietsgemeenschap en op andere manieren. Voor het thema samenwerking reserveren we in dit uitvoeringsprogramma €400.000,=.

### 3.6.1 SAMENWERKING INTERN

Bij alle infrastructurele projecten die we doen, willen we expliciet aandacht besteden aan de fiets. Enerzijds om zo veel mogelijk te voorkomen dat door andere projecten de positie voor de fietsers verzwakt en anderzijds om kansen voor de fiets in kaart te brengen en te benutten. In alle projectopdrachten vragen we hier expliciet aandacht voor. Daarnaast worden collega's van fiets graag betrokken bij de totstandkoming van andere programma's om aandacht voor de fiets ook in andere programma's te benadrukken.





Een goede positie voor de fietser begint met het goed nadenken over de locatiekeuze van belangrijke voorzieningen. Daarnaast zijn de eisen die worden gesteld bij de (ver) bouw van (nieuwe) voorzieningen ten aanzien van de bereikbaarheid van de fiets van belang. Gemeenten zijn hier primair aan zet. Gelet op de principes van de Omgevingswet (decentraal, tenzij...) zullen we hierin ook geen hele grote rol oppakken. Wel zullen we op ambtelijk en bestuurlijk niveau bij gemeenten aandacht vragen voor de ambities ten aanzien van de fiets en de invloed van Ruimtelijke Ontwikkelingen op de positie van de fiets.

We werken op dit moment aan een Provinciaal Beweegakkoord (als uitwerking van het Nationale Sportakkoord). Ondanks dat sportief fietsen geen specifiek onderdeel wordt van het Provinciaal Beweegakkoord zijn er wel voldoende kansen voor samenwerking en verbinding, met name op het gebied van fietsstimulering. In paragraaf 3.2.3 (koppelkansen fietsstimulering) staan de kansen die we zien. Binnen het proces van het Provinciaal Beweegakkoord wordt ook aandacht gegeven aan de kansen voor de fiets. Behalve het Beweegakkoord volgen we ook de ontwikkelingen rond het Preventieakkoord.

We werken op dit moment ook aan een Visie Vrijtijdseconomie 2021-2030 en aansluitend aan een nieuw uitvoeringsprogramma hierbij. Wij zien voldoende kansen voor samenwerking en verbinding met zowel de visie als het uitvoeringsprogramma.

Ten aanzien van evenementen onderzoeken we de mogelijkheid om organisatoren te stimuleren om op een bredere manier aandacht te geven voor de fiets, bijvoorbeeld door hun bezoekers op te roepen om per fiets te komen of door aansluitend een evenement te organiseren die gericht is op fietservaring voor bezoekers.

Ten aanzien van de logistieke fietser zullen we het proces van het opstellen van de Logistieke Agenda Noord-Nederland (onder leiding van de Regio Groningen-Assen) met interesse blijven volgen.

Uiteraard nodigen we voor de bijeenkomsten van de Fietsgemeenschap (project F2) verschillende partijen uit de domeinen sport, toerisme en evenementen uit.

### **3.6.2 SAMENWERKEN MET GEMEENTEN**

Gemeenten zijn een belangrijke partner voor de uitvoering van het fietsbeleid: ze zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor het overgrote deel van de fietspaden in onze provincie, zijn primair verantwoordelijk voor bijna alle hubs en een groot deel van de bushaltes in onze provincie en kunnen beter lokaal inspelen op kansen om het fietsen te stimuleren. We werken aan Fietsregio nummer 1 met de grote gemeenten rond Groningen en de kop van Drenthe en we werken actief samen met de gemeenten in het VVB. We merken echter dat gemeenten door een gebrek aan capaciteit en financiële middelen niet altijd meekunnen in de hoge ambitie die we als provincie hebben ten aanzien van de fiets. Daarom is ruim twee jaar geleden een fietsmakelaar aangesteld om gemeenten te helpen bij hun fietsbeleid, tot grote tevredenheid van de gemeenten. Dit heeft ook zijn eerste vruchten afgeworpen, maar passend bij de hogere ambitie in dit uitvoeringsprogramma willen we ook op dit thema een grote stap voorwaarts maken. Daarom hebben we de gemeenten actief betrokken bij het opstellen van dit



uitvoeringsprogramma en verwachten we met de verschillende maatregelen in dit uitvoeringsprogramma een lonkend perspectief te kunnen bieden aan de gemeenten.

Binnen de verschillende thema's is expliciet aangegeven op welke manier we de gemeenten kunnen ondersteunen. Dit gaat om:

- Inventarisatie van de regionale basisfietsroutes (project D6) en de belangrijkste recreatieve fietsroutes (project D17).
- Subsidiemogelijkheden voor fietsparkeren bij treinstations, hubs en bushaltes (projecten C1, C2 en C7), regionale hoofdfietsroutes (project D5), regionale basisfietsroutes (project D10), ontbrekende schakels (project D11) en lokale fietsroutes (project D12).
- Het voor gemeenten beschikbaar en analyseerbaar maken van alle relevante data over de fiets in onze provincie via een dashboard (project G1).

Om gezette tijden zullen we – naast de ambtenaren – ook de bestuurders van de gemeenten hier via de stuurgroep van het Verkeer- en Vervoerberaad bij betrekken.

Daarnaast blijven we ook de volgende ondersteuning bieden:

- Onze fietsmakelaar blijft het eerste aanspreekpunt voor de gemeenten bij vragen (op de tweede hand is ook de kennis van andere provinciale medewerkers te benutten).
- Organiseren van minimaal twee themabijeenkomsten per jaar (bijvoorbeeld een ontwerpcafé van het CROW Fietsberaad).
- Afhankelijk van de uitkomsten van de nog te organiseren bijeenkomsten over een brede samenwerking op het thema fiets: de organisatie van een aantal vervolgbijeenkomsten.
- Organiseren van een werksessie per gemeente met verschillende beleidsterreinen om fietsen onder de aandacht te brengen. Om medewerkers van toerisme, sport, duurzaamheid en zorg bij elkaar te brengen en het belang van fietsen onder de aandacht te brengen. Wanneer we gezamenlijk fietsen verder willen promoten start het door de gemeentelijke en provinciale organisatie in de fietsmodus te krijgen.
- Net als de afgelopen periode stellen we tegoedbonnen beschikbaar waarmee gemeenten een adviseur in kunnen huren voor een fiets gerelateerde vraag. We gaan hierbij uit van €5.000,- per gemeente (in één of twee keer uit te geven).





## FI ONDERSTEUNING GEMEENTEN

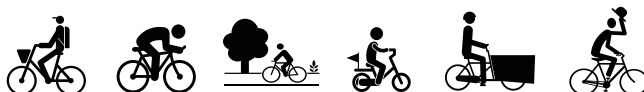
De fietsmakelaar ondersteunt de gemeenten actief met kennis en verbinding. In dit kader gaan we de komende jaren verschillende bijeenkomsten organiseren voor de gemeenten. Ook stellen we tegoedbonnen beschikbaar om ondersteuning te bieden bij fiets-vraagstukken in de gemeenten. Hiervoor reserveren we - los van de in de andere thema's benoemde acties - een budget van €100.000,=.

 **€100.000,=**

 **Planning:**  
2020-2023 (doorlopend)

 **Mogelijke partners:**  
gemeenten.

### Doelgroepen:



### Doelen

Alle doelgroepen

### Rol provincie

Faciliteren,  
initiëren,  
coördineren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch

### Hangt samen met

C1, C2, C7, D3,  
D5, D6, D10, D11,  
D12, D13, D15, G1

### Innovatief

Nee

## 3.6.3 SAMENWERKEN IN EEN FIETSGEMEENSCHAP

Om ook onze samenwerking met andere partijen dan gemeenten te concretiseren en uit te breiden, verkennen we de mogelijkheid van een Fietsgemeenschap. Samen met onder andere de Regio Groningen-Assen en provincie Drenthe organiseren we later dit jaar twee bijeenkomsten met verschillende partijen (overheid, onderwijs, belangorganisaties en markt) als vervolg op het regionaal fietscongres. Tijdens deze bijeenkomsten verkennen we welke kansen er voor samenwerking liggen, op welke thema's dit het geval is en welke vorm deze samenwerking kan krijgen. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we middelen om projecten uit te voeren die voortkomen uit de Fietsgemeenschap.





## F2 INITIATIEFNEMER FIETSGEMEENSCHAP

Ontmoeting is de basis voor samenwerking. Samen met de Regio Groningen-Assen en de provincie Drenthe organiseren we later dit jaar (en mogelijk begin 2021) twee bijeenkomsten met verschillende partijen (overheid, onderwijs, belangenorganisaties en markt) als vervolg op het regionaal fietscongres. Tijdens deze bijeenkomsten verkennen we welke kansen er voor samenwerking liggen, op welke thema's dit het geval is en welke vorm deze samenwerking kan krijgen. Uitgangspunt is dat de provincie na de oprichting op basis van gelijkwaardigheid deelnemer wordt van de fietsgemeenschap.

In dit uitvoeringsprogramma reserveren we middelen voor de begeleiding van dit proces, het doorzetten van het proces na de eerste twee bijeenkomsten en om projecten uit te voeren of aan te jagen die voortkomen uit het proces.

 €250.000,=



### Planning:

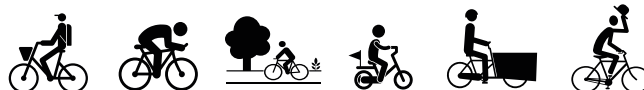
Q4 2020-Q1 2021 (opzetten)  
2021-2023 (initiëren)



### Mogelijke partners:

Regio Groningen-Assen, provincie Drenthe, Noordelijke overheden, onderwijs, belangenorganisaties en markt.

### Doelgroepen:



### Doelen

Alle doelen



### Rol provincie

Faciliterend, deelnemen als partner



### Fysiek/sociaal/organisatorisch

Organisatorisch



### Hangt samen met

Alle projecten



### Innovatief

Nee

## 3.6.4 SAMENWERKEN OP ANDERE MANIEREN

Er zijn ook nog vormen van samenwerking te bedenken die niet met de gemeenten zijn of onder de Fietsgemeenschap vallen. Deze gaan we onderzoeken. Het gaat dan bijvoorbeeld om het versterken van de samenwerking met de deelstaat Nedersaksen, direct over de Duitse grens. Die samenwerking wordt in 2020 al verkend binnen het Interreg-project Bike no Borders.

Samenwerkingskansen gaat ook over de mogelijkheid om lid te worden van de Dutch Cycling Embassy of de European Cycling Federation met als doel de fietsprovincie Groningen beter op de kaart te zetten en kennis uit te wisselen. Op het recreatief gebied werkt de provincie Groningen al samen met het Landelijk Fietsplatform.





### F3 OVERIGE SAMENWERKINGEN

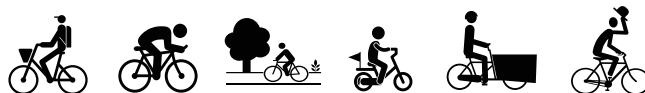
We onderzoeken de mogelijkheden om andere samenwerkingsverbanden op te zetten. Op dit moment onderzoeken we al de kansen voor samenwerking met de deelstaat Nedersaksen in het project Bike no Borders. Daarnaast gaan we in ieder geval onderzoeken of lidmaatschap van de Dutch Cycling Embassy (een netwerk van Nederlandse overheden, adviesbureaus en ondernemers met als doel de Nederlandse fietskennis te delen en te exporteren) of de European Cycling Federation een meerwaarde kan zijn.

 **€50.000,=**

 **Planning:**  
2020-2023 (doorlopend)

 **Mogelijke partners:**  
verschillend

#### Doelgroepen:



#### Doelen

Alle doelen

#### Rol provincie

Regisseren

#### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch

#### Hangt samen met


N.v.t.


#### Innovatief

Nee

### F4 VERGUNNINGAANVRAAG TOERTOCHTEN VERSIMPELEN

Er is binnen Tour de Force een initiatief dat wordt getrokken door de NTFU (Nederlandse Toer Fiets Unie) en NOC\*NSF om het aanvragen van een vergunning voor een toertocht makkelijker te maken. Desgevraagd kunnen wij medewerking verlenen om deuren te openen binnen de provincie (wegbeheer) of om contacten te leggen met gemeenten.

 **€0,=**

 **Planning:**  
2020/2021 (initiatief van derden)

 **Mogelijke partners:**  
NTFU en NOC\*NSF (initiatiefnemers)

#### Doelgroepen:



#### Doelen

Meer fietsers.

#### Rol provincie

Faciliteren

#### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch

#### Hangt samen met

N.v.t.

#### Innovatief

Nee



## 3.7 ONDERZOEK EN MONITORING (G)

In 2018 hebben we een monitoringsplan fiets en keten gemaakt. In dit document beschrijven we welke data we gaan verzamelen om zo goed mogelijk inzicht te krijgen in de effectiviteit van ons beleid en als input voor het opstellen van ons uitvoeringsprogramma.

De activiteiten zijn onder te verdelen in vier categorieën:

**1** Welke voorzieningen zijn er beschikbaar voor fietsers? \_\_\_\_\_

- Inzicht in het provinciale fietsnetwerk, inclusief de kenmerken ervan
- Inzicht in de hoeveelheid stallingsvoorzieningen bij provinciale overstappunten

**2** Wat is het gebruik van de fiets en van specifieke voorzieningen voor de fiets? \_\_\_\_\_

- Gebruik van de fiets (op basis van OViN en fietstellingen)
- Gebruik van fietsenstallingen en fietskluisen (op basis van fietsparkeermetingen)

**3** Wat is de waardering van de fiets en van specifieke voorzieningen voor de fiets? \_\_\_\_\_

- Waardering van fietsen in zijn algemeenheid en voor specifieke kenmerken (op basis van een brede fietsenquête)
- Waardering van specifieke voorzieningen (zoals doorfietsroutes, stallingen, fietskluisen, deelfietsen, etc.)
- Waardering van hubs

**4** Welke activiteiten voeren we uit en welk bereik hebben die activiteiten? \_\_\_\_\_

- Uitgevoerde projecten
- Uitgevoerde stimuleringscampagnes w+ bereik
- Uitgevoerde educatiecampagnes + bereik
- Georganiseerde bijeenkomsten

We werken op dit moment aan een dashboard waarop alle beschikbare data wordt verzameld. Dit biedt niet alleen onszelf inzicht, maar kan ook door andere partijen uit ons netwerk interessante informatie bevatten. Specifiek voor gemeenten is het mogelijk om binnen sommige datasets (o.a. fietsenquête en fietstellingen) te filteren op gemeenten. Tot slot kunnen gemeenten desgewenst aansluiten bij onderzoeken die we als provincie uitzetten (bijvoorbeeld de fietstellingen).

We gaan het monitoringsplan aanvullen op basis van de projecten die we in dit uitvoeringsprogramma hebben opgenomen, zodat we ook kunnen onderbouwen dat deze projecten bijdragen aan onze ambities of, dat we ons beleid kunnen bijsturen als maatregelen niet het gewenste effect blijken te hebben. Daarnaast onderzoeken we de benodigde en beschikbare data ten behoeve van de verbreding naar zes typen fietsers.



Hierbij denken we onder andere aan het volgende:

- UMCG-onderzoek continueren (inbedden)
- Inzicht in het bereik van de campagnes en activiteiten op het gebied van fietsstimulering
- Landelijke kennisdeling en monitoring van recreatieve fietsers door het Fietsplatform

## GI UITVOERING MONITORINGSPLAN FIETS

We gaan de acties uit het monitoringsplan fiets uit 2018 uitvoeren. Concreet verzamelen we jaarlijks of tweejaarlijks in ieder geval de volgende data:

- Intensiteiten fietsers (permanente, semipermanente en visuele telpunten)
- Parkeerdruk fietsenstallingen hubs, treinstations, P+R's en bushaltes
- Waardering fietsen in de provincie (enquête onder panel)
- Waardering ketenmobiliteit in de provincie (enquête onder panel)
- Waardering hubs (enquête onder gebruikers na opwaardering)
- Waardering doorfietsroutes en Regionale hoofdfietsroutes (0-meting en 1-meting rondom realisatie)
- Inzicht in de georganiseerde campagnes en het bereik (te effect) ervan
- Inzicht in de georganiseerde netwerkbijeenkomsten en de belangstelling hiervoor
- Overzicht van verstrekte subsidies en (waar mogelijk) de bijdrage hiervan aan onze ambities

Daarnaast zorgen we dat we data over de voorzieningen voor fietsers in onze provincie (fietspaden en stallingen) continu op orde blijven, zodat we bijvoorbeeld kunnen bepalen hoeveel procent van ons fietsnetwerk 'op orde' is.

Eind 2020 onderzoeken we of we het monitoringsplan fiets nog moeten uitbreiden naar aanleiding van de acties uit dit uitvoeringsprogramma.



### Doelen

N.v.t.

### Rol provincie

implementeren

### Fysiek/sociaal/ organisatorisch

Organisatorisch

### Hangt samen met

Alle projecten

### Innovatief

Nee

 €400.000,=

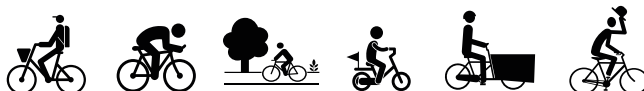


**Planning:**  
2020-2023 (doorlopend)



**Mogelijke partners:**  
Regio Groningen-Assen, Routebureau Groningen

### Doelgroepen:





## 3.8 ONVOORZIEN (H)

Om gedurende de looptijd van het uitvoeringsprogramma de ruimte te houden om nieuwe - onvoorziene - kansen te benutten nemen een pot 'onvoorzien' op van €500.000,=.

## 3.9 CONCLUDEREND

In de tabel op de volgende pagina staan alle projecten en activiteiten weergegeven en is per project aangegeven:

- Of het project in de categorie fysiek, sociaal of organisatorisch valt
- Aan welke doelen het project bijdraagt
- Voor welke typen fietsers het project is
- Welke rol we als provincie hebben
- Of het een duurzaam project is
- Of het een innovatief project is
- Of we het project samen met andere partijen doen





## Uitvoeringsprogramma fiets 2020-2023: overzicht kenmerken projecten

Par.	Project/actie	Doelen				Type fietsers						Rol provincie				Categorie			In	Sa
		MF	MO	HW	BV	F	S	R	K	L	O	F	ICS	R	Im	F	S	O		
<b>B</b>	<b>Fietsstimulering</b>																			
B1	Communicatieplan	v		v		v	v	v	v	v	v			v			v	v		
B2	Fietsers belonen	v				v	v	v	v	v	v			v			v	v	v	
B3	E-bike uitprobeeractie uitrollen in hele provincie	v				v			v				v				v	v		v
B4	Groningen Bereikbaar in de regio: werkgeversaanpak	v				v			v				v				v	v		v
B5	Corridor-aanpak Groningen Bereikbaar	v				v							v				v	v		v
B6	Nalatenschap sportieve fietsevenementen	v					v	v				v		v			v	v		v
B7	Evenementen als vliegwiel	v					v	v	v			v		v			v	v		v
B8	Kinderfietsroutes	v						v	v					v			v		v	v
B9	Ontdek de regio per fiets	v						v						v			v		v	v
B10	HiBike	v	v						v					v			v		v	v
B11	Scholieren en studenten op de fiets	v							v				v				v			v
B12	Uitprobeeractie vrachtfietsen en bakfietsen uitbreiden	v								v			v				v	v	v	v
B13	Doortrappen	v	v								v			v			v			v
B14	Koppelkansen voor fietsstimulering benutten	v				v	v	v	v	v	v	v	v	v	v		v	v		v
<b>C</b>	<b>Ketenmobiliteit</b>																			
C1	Fietsenstallingen op treinstations (subsidie)	v		v	v				v			v	v			v				v
C2	Fietsenstallingen op hubs (subsidie)	v		v	v	v			v			v	v			v				v
C3	Hubs als startpunt van een recreatieve fietstocht	v		v	v			v						v		v	v	v	v	v
C4	Hubs als schakel in het logistieke proces	v		v	v					v			v			v	v	v	v	v
C5	Onderzoek 'fietsoverstappunt'					v			v					v				v		v
C6	Fietsenstallingen bij provinciale bushaltes	v		v	v	v			v					v		v				
C7	Fietsenstallingen bij gemeentelijke bushaltes (subsidie)	v		v	v	v			v			v				v				v
C8	Deelfietsen	v		v	v	v		v				v	v			v			v	v
<b>D</b>	<b>Fietsnetwerk</b>																			
D1	Doorfietsroute Leek-Groningen	v	v	v	v	v	v	v	v		v			v		v			v	v
D2	Doorfietsroute Assen-Groningen	v	v	v	v	v	v	v	v		v			v		v				v
D3	Doorfietsroutes naar Harkstede, Zuidlaren en Hoogezand-Sappemeer (verkenning en realisatie)	v	v	v	v	v	v	v	v		v			v		v				v
D4	Herkenbaarheid doorfietsroutes	v		v	v	v	v	v	v					v	v	v	v			v
D5	Regionale Hoofdfietsroutes (verkenning en realisatie)	v	v	v	v	v	v	v	v		v	v	v			v				v
D6	Regionale Basisfietsroutes (netwerk updaten)					v			v					v				v		v
D7	Regionale Basisfietsroutes (combinatie met groot onderhoud)	v	v	v	v	v	v	v	v		v			v		v				
D8	Regionale Basisfietsroutes (aanpak markering)		v	v	v	v	v	v	v		v			v		v				
D9	Regionale Basisfietsroutes (aanpak obstakels)		v	v	v	v	v	v	v		v			v		v				
D10	Regionale Basisfietsroutes (subsidie aan gemeenten)	v	v	v	v	v	v	v	v		v	v				v				v
D11	Ontbrekende schakels (verkenning en realisatie)	v	v	v	v	v	v	v	v		v	v	v	v	v	v				v
D12	Lokale fietsroutes (subsidie)	v	v	v	v	v	v	v	v		v	v				v				v
D13	Voorrang op rotondes (verkenning en realisatie)	v		v	v	v	v	v	v	v	v	v		v	v	v				v
D14	Fietsers bij wegwerkzaamheden			v		v	v	v	v	v	v			v			v	v		
D15	Landbouwverkeer (onderzoek)					v	v	v	v		v			v				v		v
D16	Verlichting doorfietsroute Zuidhorn-Groningen (Söllepad-Prof. Uilkensweg)	v	v	v	v	v			v					v		v				v
D17	Inventarisatie recreatieve fietsroutes							v						v				v		v
D18	Dekkend netwerk van laadpunten	v		v	v	v		v	v	v	v		v			v		v		v
<b>E</b>	<b>Verkeersveiligheid</b>																			
E1	Aanpak fietsoversteken		v	v	v	v	v	v	v	v	v			v		v				v
E2	Impuls verkeerseducatie		v			v	v	v	v	v	v		v				v	v		v
E3	Deelname onderzoek 'Samen op het fietspad'						v	v			v	v	v				v		v	v
E4	Pilot snelheidsverschillen op doorfietsroute		v			v	v	v	v	v	v			v	v		v			v
E5	Meldingssysteem voor kleine knelpunten op fietspaden		v	v	v	v	v	v	v	v	v			v	v			v		v
<b>F</b>	<b>Samenwerking</b>																			
F1	Ondersteuning gemeenten	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v					v		v
F2	Initiatiefnemer Fietsgemeenschap	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v					v		v
F3	Overige samenwerkingen	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v			v				v		v
F4	Vergunningaanvraag toertochten versimpelen	v				v	v	v	v			v						v		v
<b>G</b>	<b>Onderzoek en monitoring</b>																			
G1	Uitvoering monitoringsplan fiets					v	v	v	v	v	v			v	v			v		v
<b>H</b>	<b>Onvoorzien</b>																			
H1	Onvoorzien	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v	v

30 13 21 19 30 22 28 32 9 20 9 10 14 10 15 13 19 3 36

### Doelen

MF Meer fietsers  
MO Minder ongevallen  
HW Hogere waardering  
BV Betere voorzieningen

### Rol provincie

F Faciliteren  
ICS Initiëren, coördineren, samenwerken als partner  
R Regisseren  
Im Implementeren

### Type fietsers

F Forensen  
S Sportieve fietsers  
R Recreative fietsers  
K Kinderen, scholieren, studenten  
L Logistieke fietsers  
O Oudere fietsers

### Categorie

F Fysiek  
S Sociaal  
O Organisatorisch

### Overig

In Innovatie  
Sa Samenwerking





# 4. FINANCIËN EN BUDGET

## 4.1 BESCHIKBAAR BUDGET

Provinciale Staten hebben in de Kadernota 2019-2023 aangegeven in totaal €28.000.000,= beschikbaar te stellen voor uitvoering van de ambities uit de Fietsstrategie 2016-2025. In dit uitvoeringsprogramma is beschreven op welke manier we deze middelen gaan inzetten.

In de Kadernota 2019-2023 is als uitgangspunt gehanteerd dat 20% van de beschikbaar gestelde €28.000.000,= lasten betreft die direct ten laste van de begroting komen (exploitatiebudget). Het restant kan worden geactiveerd en wordt jaarlijks afgeschreven (investeringskrediet). Dit uitvoeringsprogramma sluit geheel aan bij deze inschatting. Op het moment dat de verdeling gedurende de looptijd toch anders zou moeten zijn, zullen we hiervoor een voorstel doen in het kader van de P&C-cyclus.

## 4.2 INZET FINANCIËLE MIDDELEN

In voorliggend uitvoeringsprogramma is aangegeven op welke manier we de beschikbare middelen willen verdelen over de verschillende projecten en activiteiten.

Naast de middelen voor de projecten en activiteiten vraagt de uitvoering hiervan ook om extra personele inzet. Om de werkzaamheden uit te kunnen voeren zijn tot en met 2023 extra middelen nodig. Daarom is in de Kadernota 2020-2023 besloten om een deel van de bestaande middelen binnen de Fietsstrategie hiervoor te bestemmen in de periode 2020 tot en met 2023 ten gunste van de apparaatskosten. Het gaat om een bedrag van in totaal €800.000,=.

Dit uitvoeringsprogramma is echter een hybride programma. Doordat er op verschillende thema's nog nader onderzoek wordt gedaan of een verdiepingsslag wordt gemaakt en doordat we voortdurend scherp zijn op kansen voor subsidie, is nu niet altijd goed in te schatten hoeveel middelen we voor de verschillende thema's moeten reserveren. De huidige inschatting is de beste die we kunnen maken; over een jaar krijgen we een eerste indicatie of de inschatting juist was. Op dat moment zullen we de verdeling tegen het licht houden en waar nodig aanpassen. Op deze manier zullen we elk jaar beslissen over de inzet van de middelen, waardoor we continu kunnen inspelen op de actualiteit.

Op dit moment verwachten we dat de uitgaven als volgt verdeeld worden over de komende jaren:





## Uitvoeringsprogramma Fiets 2020-2023: financiële verdeling

Par.	Project/actie	UVP20-23		Planning
		Exploitatie	Investering	
<b>X</b>	<b>Apparaatskosten</b>	<b>€ 800.000</b>		
	Twee beleidsmedewerkers (bij MB en MP)	€ 800.000		2020-2023
<b>B</b>	<b>Fietsstimulering</b>	<b>€ 1.500.000</b>		
B1	Communicatieplan	€ 50.000		Q4 2020-Q1 2021 (opstellen)
B2	Fietsers belonen	€ 200.000		2022-2023
B3	E-bike uitprobeeractie uitrollen in hele provincie	€ 175.000		Q4 2020-Q1 2021 (opzetten)
B4	Groningen Bereikbaar in de regio: werkgeversaanpak	€ 120.000		Q4 2021-Q1 2022 (aanhaken)
B5	Corridor-aanpak Groningen Bereikbaar	€ 50.000		Q4 2020-Q1 2021 (opzetten)
B6	Nalatenschap sportieve fietsevenementen	€ 25.000		2022-2023
B7	Evenementen als vliegwielen	€ 50.000		Doorlopend
B8	Kinderfietsroutes	€ 25.000		Q2 2021 (laten ontwikkelen)
B9	Ontdek de regio per fiets	€ 25.000		2022-2023
B10	HiBike	€ 200.000		Q4 2020-Q2 2021 (uitrollen)
B11	Scholieren en studenten op de fiets	€ 30.000		2022-2023
B12	Uitprobeeractie vrachtfietsen en bakfietsen uitbreiden	€ 50.000		Q3 2021-Q4 2021 (opzetten)
B13	Doortrappen	€ 400.000		Q4 2020-Q2 2021 (opbouwen)
B14	Koppelkansen voor fietsstimulering benutten	€ 100.000		Doorlopend
<b>C</b>	<b>Ketenmobiliteit</b>	<b>€ 2.000.000</b>		
C1	Fietsenstallingen op treinstations (subsidie)	€ 1.200.000		Q4 2020-Q4 2022 (uitvoeren)
C2	Fietsenstallingen op hubs (subsidie)	€ 300.000		Doorlopend
C3	Hubs als startpunt van een recreatieve fietstocht	€ 50.000		2022-2023
C4	Hubs als schakel in het logistieke proces	€ 0		Doorlopend
C5	Onderzoek 'fietsoverstappunt'	€ 25.000		Q1 2021-Q2 2021 (uitwerken)
C6	Fietsenstallingen bij provinciale bushaltes	€ 100.000		Doorlopend
C7	Fietsenstallingen bij gemeentelijke bushaltes (subsidie)	€ 275.000		Q2 2021-Q3 2021 (uitwerken)
C8	Deelfietsen	€ 50.000		Q4 2020-Q4 2021 (realisatie)
<b>D</b>	<b>Fietsnetwerk</b>	<b>€ 18.800.000</b>		
D1	Doorfietsroute Leek-Groningen		€ 1.200.000	2021-2024 (realisatie)
D2	Doorfietsroute Assen-Groningen		€ 250.000	2020-2022 (realisatie)
D3	Doorfietsroutes naar Harkstede, Zuidlaren en Hoogezand-Sappemeer (verkenning en realisatie)	€ 100.000	€ 16.800.000	Q4 2020-Q2 2021 (verkennen)
D4	Herkenbaarheid doorfietsroutes	€ 0		Q1 2021-Q3 2021 (realisatie)
D5	Regionale Hoofdfietsroutes (verkenning en realisatie)		€ 0	Q4 2020-Q2 2021 (verkennen)
D6	Regionale Basisfietsroutes (netwerk updaten)	€ 25.000		Q4 2020-Q2 2021 (uitwerken)
D7	Regionale Basisfietsroutes (combinatie met groot onderhoud)		€ 750.000	Doorlopend
D8	Regionale Basisfietsroutes (aanpak markering)		€ 750.000	Q4 2020-Q2 2021 (realisatie)
D9	Regionale Basisfietsroutes (aanpak obstakels)	€ 75.000		Q4 2020-Q2 2021 (realisatie)
D10	Regionale Basisfietsroutes (subsidie aan gemeenten)		€ 0	Q3 2021-Q4 2021 (uitvraag)
D11	Ontbrekende schakels (verkenning en realisatie)		€ 0	Q4 2020-Q2 2021 (verkennen)
D12	Lokale fietsroutes (subsidie)		Uit duVV	Q3 2020-Q1 2021 (uitvraag)
D13	Voorrang op rotondes (verkenning en realisatie)		€ 0	Q4 2020-Q2 2021 (verkennen)
D14	Fietsers bij wegwerkzaamheden	€ 0		2022-2023
D15	Landbouwverkeer (onderzoek)	€ 0		Q4 2020-Q3 2021 (onderzoek)
D16	Verlichting doorfietsroute Zuidhorn-Groningen (Söllepad-Prof. Uilkensweg)	€ 25.000		Q4 2020-Q1 2021 (realisatie)
D17	Inventarisatie recreatieve fietsroutes	€ 25.000		Q4 2020-Q2 2021 (uitwerken)
D18	Dekkend netwerk van laadpunten	€ 0		Q4 2020-Q2 2021 (uitwerken)
<b>E</b>	<b>Verkeersveiligheid</b>	<b>€ 2.400.000</b>		
E1	Aanpak fietsoversteken		€ 2.250.000	Doorlopend
E2	Impuls verkeerseducatie	€ 100.000		2021-2023
E3	Deelname onderzoek 'Samen op het fietspad'	€ 10.000		Q4 2020-Q3 2021 (onderzoek)
E4	Pilot snelheidsverschillen op doorfietsroute	€ 30.000		Q3 2021-Q4 2021 (realisatie)
E5	Meldingssysteem voor kleine knelpunten op fietspaden	€ 10.000		2022-2023
<b>F</b>	<b>Samenwerking</b>	<b>€ 400.000</b>		
F1	Ondersteuning gemeenten	€ 100.000		Doorlopend
F2	Initiatiefnemer Fietsgemeenschap	€ 250.000		Q4 2020-Q1 2021 (opzetten)
F3	Overige samenwerkingen	€ 50.000		Doorlopend
F4	Vergunningaanvraag toertochten versimpelen	€ 0		Onbekend (initiatief van derden)
<b>G</b>	<b>Onderzoek en monitoring</b>	<b>€ 400.000</b>		
G1	Uitvoering monitoringsplan fiets	€ 400.000		Doorlopend
<b>H</b>	<b>Onvoorzien</b>	<b>€ 500.000</b>		
H1	Onvoorzien	€ 100.000	€ 400.000	Doorlopend
		<b>€ 5.600.000</b>	<b>€ 22.400.000</b>	
		<b>€ 28.000.000</b>		

\* Na de verkenning van de Doorfietsroutes, Regionale Hoofdfietsroute, Regionale Basisfietsroutes en ontbrekende schakels worden de middelen verdeeld over de thema's.

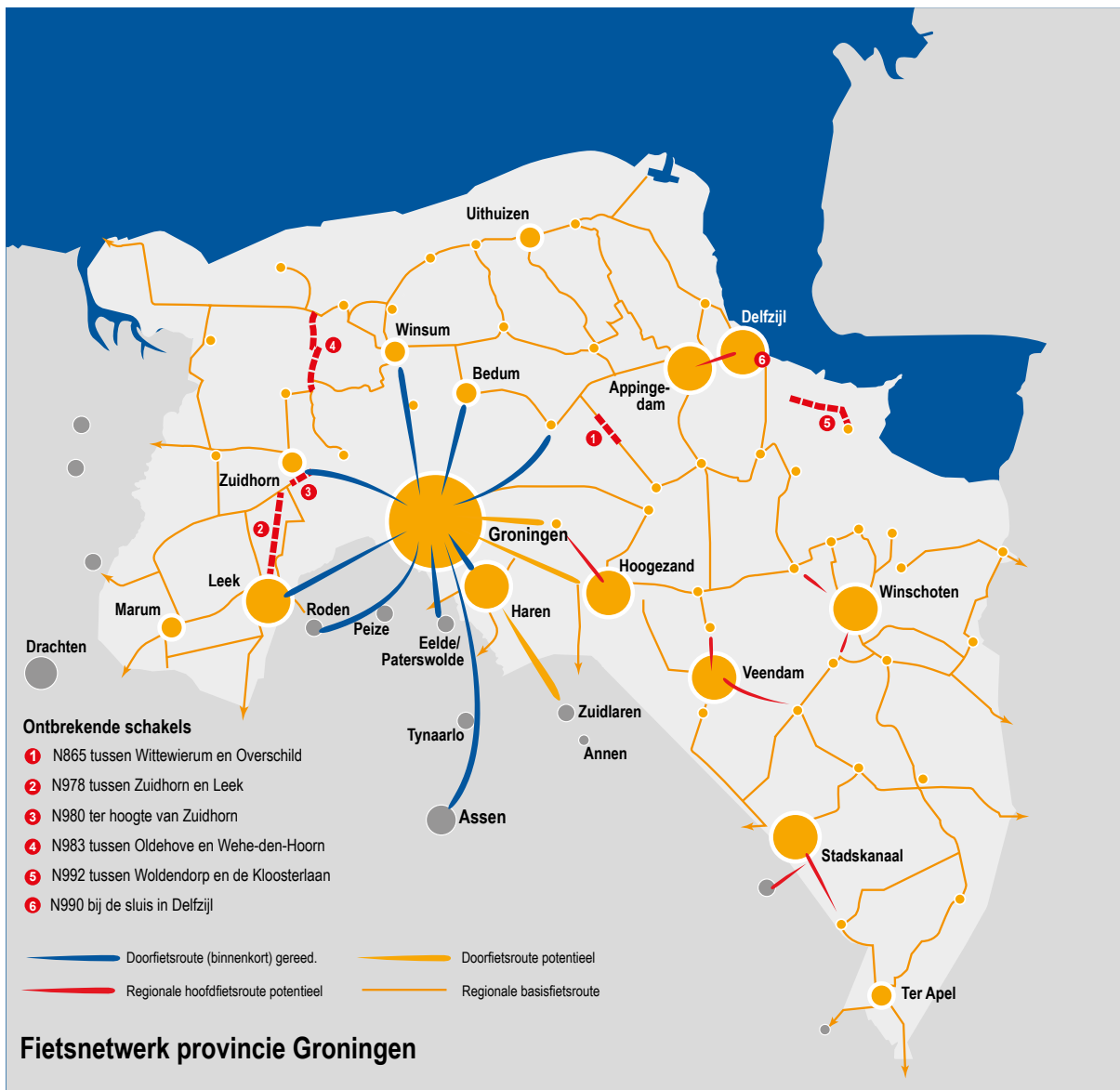




# 5. BIJLAGEN

## 5.1 KAART FIETSNETWERK

Dit betreft de kaart uit de Fietsstrategie 'Verbinden met de fiets' die gericht is op de utilitaire fietser (woon-werk en woon-school). In het kader van dit uitvoeringsprogramma is het de ambitie om ook de routenetwerken van de andere typen fietsers beter in kaart te brengen.





## 5.2 ONTBREKENDE SCHAKELS

In deze bijlage staan alle ontbrekende schakels weergegeven die we nader zullen verkennen en daarnaast een overzicht van de traverse door kernen waar de fietser gebruik maakt van de rijbaan. In paragraaf 3.4.3 staat toegelicht hoe we hiermee omgaan.

Ontbrekende schakels zonder goed alternatief

- N865 tussen Wittewierum en de Graauwedijk, Overschild
- N978 tussen Zuidhorn en Leek
- N980 ter hoogte van Zuidhorn
- N983 tussen de Oldehove en Wehe-den-Hoorn
- N992 tussen Woldendorp en de Kloosterlaan
- N990 bij de sluis in Delfzijl

Ontbrekende schakels met een goed alternatief voor doorgaande fietsers (niet voor aanwonenden)

- N365 Bourtange-Duitse grens (18 erfaansluitingen)
- N865 ter hoogte van Wittewierum (1 erfaansluiting)
- N969 J. Buiskoolweg tot plek waar fietspad weer bij de weg komt (7 erfaansluitingen)
- N979 komgrens Zevenhuizen tot ca. 400 naar het Noorden (3 erfaansluitingen)
- N995 Bedum-Onderdendam (7 erfaansluitingen)
- N996 Onderdendam tot kruising Fraamklapsterweg/Onderdendamsterweg (9 erfaansluitingen)
- N998 Middelstum-Kantens (7 erfaansluitingen)

Fietsers op de rijbaan binnen de bebouwde kom

- N363 bebouwde kom Warffum
- N365 bebouwde kommen Alteveer, Vlagtwedde en Bourtange
- N388 bebouwde kom Zoutkamp
- N865 bebouwde kommen Schildwolde en Ten Post
- N976 bebouwde kommen Jipsinghuizen en Sellingen
- N979 bebouwde kom Zevenhuizen
- N980 bebouwde kommen Niekerk, Oldekerk, Doezum en Kornhorn
- N983 bebouwde kommen Den Ham, Saaksum en Warfhuizen
- N995 bebouwde kom Onderdendam
- N996 bebouwde kom Onderdendam
- N998 bebouwde kom Kantens



## 5.3 REACTIES SAMENWERKINGSPARTNERS

Omdat we ze graag nog eens terug willen lezen: een uitsnede uit de reacties die we hebben ontvangen gedurende het proces.

“ Het programma ligt geheel in de lijn van de ANWB om het fietsverkeer te stimuleren ” - ANWB

“ Wij willen graag meewerken aan dit mooie en ambitieuze plan! ” - HANNN

“ Een mooi integraal plan met verbindingen naar andere beleidsvelden en een mooie koppeling richting Leefbaarheid! ” - Team Leefbaarheid van provincie Groningen

“ We zien veel mogelijkheden om samen ervoor te zorgen dat nog meer mensen gaan fietsen ” - Marketing Groningen

“ Goed om te zien dat er aan wordt gesloten bij alle typen fietsers! ” - NTFU

“ Jullie hebben ontzettend hard gewerkt om alle doeleinden en brede ambities in kaart te brengen, onder te brengen in doeleinden en projecten en het toch nog zo concreet mogelijk te beschrijven en op geld te zetten. Hulde voor al dat werk! ” - Fietsersbond

“ Wij zijn behoorlijk onder de indruk van de breedte van het plan en de vele projecten en activiteiten! ” - Gemeente Westerwolde

“ Het stimuleren van fietsgebruik past goed in de ambitie voor duurzaam toerisme en het ontdekken van ons mooie gebied. De projecten, zoals kinderfietsroutes, ontdek de regio per fiets, dekkend netwerk laadpunten, die hier aan bijdragen juichen we daarom toe! ” - Gemeente het Hogeland

“ Hartstikke goed dat jullie de verbinding met veel partijen hebben gezocht en hiermee doorgaan. Want daar leent de fiets zich goed voor! ” - GGD

“ Het uitvoeringsprogramma geeft veel vaker aanleiding om samen op te trekken in aanpak. Waar in het verleden ‘utilitair fietsen’ centraal stond, staat nu ‘fietsen’ centraal! ” - Routebureau Groningen



