

VERBINDEN MET DE FIETS

UITVOERINGSPROGRAMMA
2017 • 2020



VERBINDEN MET DE FIETS

Titel

Verbinden met de fiets
Uitvoeringsprogramma Fiets 2017 - 2020

Samengesteld door

Provincie Groningen, Iwan Kramer, Rolf Dijkstra en Haro van Dijk

Datum

Vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 18 juli 2017

Inhoud

1	Inleiding	6
1.1	Fietsstrategie 2016-2025.....	6
1.2	Participatie	7
1.3	Uitgangspunten, opbouw en prioritering.....	7
2	Uitvoering activiteiten en projecten	9
2.1	Lopende projecten	9
2.2	Structurele thema's.....	10
2.2.1	Fietsstimulering (A).....	10
2.2.2	Verkeerseducatie (B).....	15
2.2.3	Duurzaamheid en innovatie (C).....	16
2.2.4	Onderzoek en monitoring (D)	18
2.2.5	Samenwerking (E)	20
2.3	Ketenmobiliteit (F).....	21
2.4	Fietsnetwerk	24
2.4.1	Fietsroutes Plus (G).....	24
2.4.2	Regionale Hoofd fietspaden (H)	27
2.4.3	Regionale basisfietspaden (I).....	29
2.4.4	Overige infrastructurele projecten (J)	32
2.5	Onvoorzien (K).....	33
3	Financiën en planning	34
3.1	Beschikbaar budget.....	34
3.2	Inzet financiële middelen	34

1 Inleiding

Voor u ligt het uitvoeringsprogramma fiets dat is gemaakt op basis van de fietsstrategie 'Verbinden met de fiets 2016-2025' dat op 14 december 2016 door Provinciale Staten is vastgesteld. Het uitvoeringsprogramma biedt een overzichtelijk naslagwerk van de projecten die we de komende periode gaan en nog willen uitvoeren op het gebied van de fiets.

1.1 Fietsstrategie 2016-2025

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, gezondheid). Daarnaast willen we nadrukkelijk de samenwerking aangaan en aansluiting zoeken bij bestaande initiatieven.

De fietsstrategie heeft de volgende doelen:

Doelen

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. De vraag naar fietsenstallingen en deelfietsen bij een overstappunt wordt volledig gefaciliteerd.
5. De inwoners beoordelen de fietsvoorzieningen bij overstappunten minimaal met een 7,5.

Om deze doelen te bereiken zijn vijf strategische lijnen beschreven:

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.

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 Fietsroutes Plus en Regionale hoofdfietsroutes van een hogere kwaliteit) en aan de andere kant door promotie van nieuwe fietspaden en gerichte gedragscampagnes.

Vitale inwoners door gezamenlijke beweging

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

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. In het project '3E-aanpak fietsroute Hoogezand-Groningen' werken we al op deze manier.

Versterken samenwerking

Om de doelen uit de fietsstrategie te bereiken zoeken we nadrukkelijk de samenwerking met andere partijen die zich bezig houden met de fiets.

1.2 Participatie

Om te komen tot dit uitvoeringsprogramma, waarin we zo veel mogelijk verbindingen leggen met andere initiatieven rondom de fiets, hebben wij naast de kennis die aanwezig is binnen onze eigen organisatie, vooral ook de kennis van gebruikers en relevante maatschappelijke organisaties gebruikt. Deze informatie hebben wij in drie stappen verkregen:

- Een werksessie met collega's van verschillende interne afdelingen, relevante maatschappelijke organisaties (o.a. Fietsersbond, Healthy Ageing Network Noord-Nederland (HANNN) en ANWB, verschillende groepen gebruikers en andere overheden (o.a. gemeenten, Groningen Bereikbaar, de Regio Groningen-Assen));
- Verschillende aparte overleggen met relevante partijen/personen (o.a. Groningen Bereikbaar, HANNN, provincie Drenthe);
- Afstemmen van het concept uitvoeringsprogramma met deze partijen.

1.3 Uitgangspunten, opbouw en prioritering

Bij het opstellen van het uitvoeringsprogramma hebben we de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- Het uitvoeringsprogramma wordt een bondig en overzichtelijk document dat makkelijk inzetbaar is op het moment dat zich kansen aandienen voor nieuwe projecten of acties.
- De looptijd is gelijk aan die van het MUP verkeersveiligheid 2017-2020 en het meerjarenprogramma voor beheer en onderhoud. Dit biedt kansen om projecten te koppelen en werk-met-werk te maken. Het geeft een overzicht van de projecten en activiteiten die we met de op dit moment beschikbare middelen gaan uitvoeren.
- Daarnaast bevat het uitvoeringsprogramma ook een groslijst met projecten en activiteiten die we met de beschikbare middelen op dit moment nog niet kunnen realiseren, zodat we snel een keuze kunnen maken voor nieuwe projecten op het moment dat er extra middelen beschikbaar komen.
- Per project hanteren we een tabel met de belangrijkste informatie (naam, omschrijving, bijdrage aan strategieën/doelen, waar mogelijk globale inschatting van de kosten, planning, voorlopige prioriteit).
- Daarnaast zullen zich in de loop van de tijd nieuwe kansen en ontwikkelingen voordoen (bijv. koppeling Groot onderhoud bij gemeenten, kansen voor subsidies) waardoor de prioritering wijzigt.

In zijn algemeenheid hebben we bij de uitwerking van het uitvoeringsprogramma de projecten en activiteiten zo veel mogelijk 'verbonden' met elkaar. Hiervoor is er gekozen om met een aantal structurele thema's te werken: fietsstimulering, verkeerseducatie, duurzaamheid en innovatie, onderzoek en monitoring en samenwerking. Daarnaast zijn Ketenmobiliteit en het Fietsnetwerk aparte onderdelen in dit uitvoeringsprogramma.

De nieuwe projecten en activiteiten zijn dus onderverdeeld in drie categorieën:

1. Structurele thema's
2. Ketenmobiliteit

3. Fietsnetwerk

Het belangrijkste onderdeel van dit uitvoeringsprogramma zijn de verschillende tabellen met projecten en activiteiten. In onderstaande weergave wordt beschreven wat de verschillende onderdelen van de tabel betekenen.



5 STRATEGISCHE LIJNEN

1. SLIMME KETENS VOOR LEEFBARE GEBIEDEN
2. KIEZEN VOOR DE FIETS IN EEN DUURZAME OMGEVING
3. VITALE INWONERS DOOR GEZAMENLIJKE BEWEGING
4. TRENDOMBUIGING DOOR PROACTIEVE EN GEBIEDSGERICHTE AANPAK VEILIGHEID
5. VERSTERKEN SAMENWERKING

Doelen

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. De vraag naar fietsenstallingen en deelfietsen bij een overlappunt wordt volledig gefaciliteerd.
5. De inwoners beoordelen de fietsvoorzieningen bij overlappunten minimaal met een 7,5.

Bij de projecten in de paragraaf met structurele thema's zijn geen prioriteiten toegekend. Voor de structurele thema's wordt een vast bedrag per jaar gereserveerd. Voor de projecten die staan opgenomen bij de structurele thema's is voor de komende vier jaar een jaarlijkse bijdrage gereserveerd. Deze projecten gaan we sowieso allemaal uitvoeren; hierdoor is een prioritering niet nodig.

Bij de infrastructurele projecten is wel een prioritering gemaakt. Deze wordt in de betreffende paragraaf toegelicht. De bedragen in de kleur oranje zijn beschikbaar uit o.a. de vrijgevallen middelen (voorjaarsnota 2017). De bedragen in grijs zijn nog niet beschikbaar. Deze projecten zijn afhankelijk van de middelen die de komende jaren eventueel beschikbaar komen.

2 Uitvoering activiteiten en projecten

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke projecten we met de beschikbare middelen gaan uitvoeren (bedragen in oranje) en welke andere projecten we op termijn nog willen uitvoeren (bedragen in grijs). Ook worden de activiteiten benoemd die structureel moeten worden uitgevoerd.

2.1 Lopende projecten

In deze paragraaf worden kort een aantal projecten benoemd die al lopen. Dit kunnen zowel concrete fietsprojecten zijn (uit eerdere uitvoeringsprogramma's) of projecten waarin de fiets meelift.

Projecten/onderzoeken en die al zijn gestart of nog moeten starten die (mede) worden gefinancierd uit het fietsbudget zijn opgenomen in de paragrafen 2.2 t/m 2.4.

Fietsprojecten reeds gestart

3E-aanpak fietsroute Hoogezand-Groningen

In dit project wordt door middel van maatregelen op het gebied van Infrastructuur, Educatie en Handhaving geprobeerd om de verkeersveiligheid op het fietspad te verbeteren. Afgelopen jaar zijn alle kruisingen in het traject aangepakt, dit jaar zijn de wegvakken aan de beurt. Met de realisatie van de maatregelen wordt de fietsroute het eerste 'vergevingsgezinde fietspad' van de provincie Groningen.

Bromfiets op de rijbaan

Op acht wegen in de provincie Groningen gaan bromfietzers op de rijbaan rijden in plaats van op het (brom)fietspad. Bromfietzers zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen. Voor hen is het veiliger om op de provinciale weg te rijden. Daarnaast wordt het fietspad veiliger en comfortabel voor fietsers. De maatregelen worden in september 2017 uitgevoerd.

Blauwe Loper

Het centrum van Winschoten en Blauwestad wordt met elkaar verbonden door een brug voor fietsers en voetgangers aan te leggen: de Blauwe Loper. Met deze verbinding moeten bewoners van Blauwestad gemakkelijker bij voorzieningen in Winschoten kunnen komen, zoals scholen of winkels. Omgekeerd kunnen inwoners van Winschoten zo sneller naar recreatieve voorzieningen in Blauwestad. Met 800 meter wordt de brug de langste fietsbrug van Europa en moet een beeldbepalend uiterlijk krijgen en een voorbeeld worden van duurzaamheid, bijvoorbeeld door het gebruik van duurzame materialen en zonnecellen.

Projecten waarin de fiets meelift

Er zijn verschillende projecten die we als provincie uitvoeren of waar we als provincie aan bijdragen die niet zijn geïnitieerd vanuit het fietsbeleid, maar waarin wel verbeteringen voor de fiets worden doorgevoerd. Hier kan men denken aan bijvoorbeeld de aanleg van fietstunnels, fietspaden, fietsenstallingen, verbetering van fietsoversteken en het aanpassen van bebording.

- Aanpak Ring Zuid
- Groningen Spoorzone
- RSP-programma 'Facelift Noordelijke Treinstations'
- RSP-programma 'Transferia, busstations en infrastructuur HOV-bus en Qliners'
- HOV Leek (o.a. fietsoversteek)
- Aanpak N361 tussen Winsum en Groningen (diverse fietsoversteken)
- Komtraverse Bourtange N365 (fietsstroken)

2.2 Structurele thema's

Er zijn verschillende thema's waarvan wij van mening zijn dat we ze structureel moeten uitvoeren om de doelen uit de fietsstrategie te bereiken, dit zijn:

- A. Fietsstimulering
- B. Verkeerseducatie
- C. Duurzaamheid en innovatie
- D. Onderzoek en monitoring
- E. Samenwerking

Deze thema's staan hier onder beschreven. Per thema reserveren wij een vast krediet per jaar. Voor een deel hebben wij al concrete projecten/activiteiten binnen de thema's benoemd (veelal voor 2017 en 2018) en voor een deel is dit nadere invulling. Bijvoorbeeld op basis van onderzoeken of uitwerkingen die wij nog laten uitvoeren.

2.2.1 Fietsstimulering (A)

Voor dit thema reserveren we jaarlijks een bedrag van: **€100.000,=**

Fietsstimulering is een thema waaronder bijna alle activiteiten binnen dit uitvoeringsprogramma gevat kunnen worden. Het realiseren van goede fietsvoorzieningen (fietspaden, stallingsvoorzieningen, etc.) is ook een vorm van fietsstimulering, maar in deze paragraaf worden specifiek alle niet-infrastructurele maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding bedoeld. Te denken valt hierbij aan campagnes, subsidies, communicatie en andere acties.

Onder de kop fietsstimulering richten wij ons op een centrale boodschap (paraplu) gericht op de gehele provincie en daaronder verschillende acties voor een aantal specifieke doelgroepen.

Centrale boodschap (paraplu)

Voor de centrale boodschap is **gezondheid** (meer lichaamsbeweging) een belangrijk sleutelbegrip. Gezondheid is voor de meeste fietsers dé reden om te gaan fietsen. Daarnaast zorgt fietsen voor lichaamsbeweging en maakt je hoofd leeg voor een goede geestelijke gezondheid. De centrale boodschap moet gericht zijn aan onze inwoners en is niet bedoeld om ons als fietsprovincie op de kaart te zetten. De focus voor de paraplu moet liggen op de positieve (gezondheids)effecten die horen bij de fiets. Bij het maken van de paraplu zoeken we de samenwerking met partijen binnen het werkveld gezondheid, zoals het HANNN, GGD, etc. en willen we verbinden met bijvoorbeeld Groningen Bereikbaar.

A1 Centrale boodschap (paraplu)

Boven alle concrete acties gericht op specifieke doelgroepen plaatsen we een centrale boodschap (paraplu). Hierbij valt te denken aan een slogan, standaardtekst voor in communicatie, etc. Dit werken we in eerste instantie zelf uit, waardoor hier dus geen kosten aan verbonden zijn.

Strategie: 2 3 Doelstelling: 1 Uitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 8 e.v.

Acties voor specifieke doelgroepen

Voor een aantal specifieke doelgroepen willen we specifieke acties uitvoeren. We onderscheiden de volgende doelgroepen. Onder de tabel worden de projecten/activiteiten uitgebreider toegelicht.

Ambitie	Doelgroep	Belangrijkste trigger(s)	Actie	Mogelijke samenwerking
Betere bereikbaarheid van de stad	Forensen uit de regio die naar de stad reizen (afstand <15 km)	Snelheid/reistijd Gezondheid Beleving/gemak Geld	Herkenbaarheid Fietsroutes Plus en hoofdfietsroutes (project A2) en corridoraanpak Groningen Bereikbaar (project A3)	Groningen Bereikbaar, Regio Groningen-Assen, gemeente Groningen, omliggende gemeenten
Betere bereikbaarheid van de stad	Scholieren uit de regio die naar de stad reizen (afstand <15 km)	Snelheid/reistijd Gemak Geld	Herkenbaarheid Fietsroutes Plus en hoofdfietsroutes (project A1) en corridoraanpak Groningen Bereikbaar (project A3)	Groningen Bereikbaar, Regio Groningen-Assen, gemeente Groningen, omliggende gemeenten
Betere bereikbaarheid van de stad	Forensen en scholieren uit de regio die naar de stad reizen (afstand >15 km)	Snelheid/reistijd Gezondheid Beleving/gemak Geld	Communicatie over de mogelijkheden van de fiets in de keten + acties om de mogelijkheden te ervaren (project A4).	OV-bureau Groningen Drenthe
Betere bereikbaarheid regionale kernen	Forensen uit de omgeving van de regionale kernen (afstand <15 km)	Nader te bepalen	Corridoraanpak Groningen Bereikbaar vertalen naar de regio (project A5)	Groningen Bereikbaar, gemeenten, werkgevers
Betere bereikbaarheid regionale kernen	Scholieren uit de omgeving van de regionale kernen (afstand <15 km)	Nader te bepalen	Aanpak Groningen Bereikbaar in de regio (project A5)	Groningen Bereikbaar, gemeenten, scholen
Platteland bereikbaar houden	Plattelanders	Nader te bepalen (onderzoek RUG 'e-bike op het platteland', project A6)	Subsidieregeling voor dorpen om meer mensen in het dorp op de fiets te krijgen (project A7).	RUG, gemeente Eemsum, andere gemeenten
Stimuleren veilig fietsen naar school / verbeteren veiligheid fietsers	Leerlingen van de basisschool	Veiligheid Gezondheid Snelheid/reistijd Gemak	Actie 'jong geleerd is oud gedaan' (project A9)	Gemeenten, scholen

Binnen het thema fietsstimulering gaan we sowieso deze projecten uitvoeren:

A2 Strategie herkenbaarheid Fietsroutes Plus en Hoofdfietsroutes

De provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Groningen willen de Fietsroutes Plus naar de steden Groningen en Assen en de Hoofdfietsroutes in de

stad Groningen herkenbaarder inrichten. De herkenbaarheid van de fietsroutes is onderdeel van een pakket met een drietal maatregelen om de inwoners van de Regio Groningen-Assen te verleiden om meer te gaan fietsen.

1. *Realisatie van hoogwaardige fietsroutes* (hierbij gaat het om realisatie van de fysieke infrastructuur)
2. *Herkenbaarheid van deze fietsroutes* (dit project)
3. *Fietsstimulering op corridors* (Groningen Bereikbaar probeert op dit moment gedragsverandering te bereiken door een aanpak via bedrijven en scholen. Aanvullend daarop wordt op dit moment een meer corridorgerichte aanpak uitgerold)

Herkenbare fietsroutes:

- dragen bij aan het promoten en stimuleren van het fietsgebruik tegen relatief lage kosten, doordat het de fietsoptie beter zichtbaar maakt.
- zijn comfort verhogend, met name voor diegenen die lokaal minder goed bekend zijn, doordat fietsers makkelijker de route kunnen volgen.
- geven extra status aan de fiets, doordat het serviceniveau (bijvoorbeeld het beheer en onderhoud) op deze routes over het algemeen hoger is.
- kunnen zorgen voor een betere verdeling van de fietsstromen (ontvlechting) ter ontlasting van bepaalde (verkeers)knelpunten.
- maken dat voorkeursroutes daadwerkelijk zichtbaar zijn waardoor eventuele onvolkomenheden zichtbaarder worden.
- kunnen gebruikt worden bij corridorgerichte promotie van fietsgebruik en specifieke routes (Groningen Bereikbaar).
- kunnen bijdragen aan het profileren van de Regio Groningen-Assen als dé fietsregio van Nederland.

We ontwikkelen een strategie voor de herkenbaarheid samen met de provincie Drenthe en de gemeente Groningen. De kosten voor de daadwerkelijke maatregelen staan opgenomen in paragraaf 2.4.1 (project G7)

Strategie: 2 5 Doelstelling: 1 2 Strategie: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 8

A3 Corridoraanpak Groningen Bereikbaar

De aanpak van Groningen Bereikbaar heeft zich tot nu toe heel erg gefocust op werkgevers en scholen. Groningen Bereikbaar wil dit nu uitbreiden met een aanpak per corridor naar de stad Groningen. In deze aanpak wordt - samen met relevante stakeholders, waaronder de gemeenten - onderzocht welke bestaande middelen van Groningen Bereikbaar specifiek kunnen worden ingezet op een corridor. Wij sluiten hierbij aan en onderzoeken de mogelijkheden om de aanpak samen met de gemeenten te versterken.

Strategie: 2 5 Doelstelling: 1 Uitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 8

A4 Communicatie en acties 'fiets in de keten'

Als provincie voeren wij de regie op ketenmobiliteit in onze provincie. Recent is het wensbeeld voor ketenmobiliteit in onze provincie gepresenteerd in de stuurgroep van het VVB. De komende periode werken wij dit wensbeeld uit in concrete opgaven. Een onderdeel hiervan is het onder de aandacht brengen van de mogelijkheden in de keten. Hierin liften wij mee en mensen brengen concreet

in aanraking met de nieuwe opties, bijvoorbeeld door ze de gelegenheid te geven om ze uit te proberen.

Strategie: 1 2 5 Doelstelling: 1 5 Uitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 8 e.v.

A5 Aanpak Groningen Bereikbaar in de regio

De afgelopen jaren heeft de focus binnen het fietsbeleid heel sterk gelegen op de bereikbaarheid van de stad Groningen vanuit de regio. Maar ook in het buitengebied is er winst te behalen voor de fiets. Hiermee wordt de gezondheid van onze inwoners gediend en de leefbaarheid van het platteland doordat voorzieningen bereikbaar blijven.

In afwachting van de resultaten van het onderzoek van de RUG (zie project A6) gaan we experimenteren met succesvolle acties die Groningen Bereikbaar op dit moment in de stad uitvoert. Een aantal daarvan is wellicht te kopiëren naar het buitengebied. Op basis van een aantal korte pilots - bij voorkeur in één gemeente en voor een kleine doelgroep - kunnen we in de praktijk onderzoeken welke maatregelen effectief zijn. De grote werkgevers in een kern spelen hierbij een belangrijke rol.

Strategie: 2 5 Doelstelling: 1 Uitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 8

A6 Onderzoek 'e-bike op het platteland' (RUG)

In de fietsstrategie is geconcludeerd dat de fiets niet alleen in en rond de stad een belangrijke rol speelt, maar ook in de rest van de provincie. Met name de elektrische fiets (e-bike) biedt mogelijk kansen in een gebied waar de voorzieningen op steeds grotere afstand komen te liggen. Behalve in combinatie met andere modaliteiten (de fiets in de keten) kan de e-bike mogelijk ook solitair een bijdrage leveren aan het verhogen van de leefbaarheid op het platteland. Om meer grip te krijgen op deze rol van de e-bike voert de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) - in opdracht van de provincie Groningen en de gemeente Eemsmond - een onderzoek uit naar het huidige gebruik en de motieven.

Dit onderzoek loopt al.

Strategie: 1 2 3 4 5 Doelstelling: 1 Onderzoek: 2 0 1 7 Realisatie: nvt

A7 Subsidieregeling voor dorpen

Om betrokkenheid te creëren in de dorpen in onze provincie schrijven we een (beperkte) subsidieregeling uit, waarmee we dorpen uitdagen om met goede ideeën te komen om meer inwoners van het dorp op de fiets te krijgen. Met behulp van de subsidie krijgen een aantal dorpen de gelegenheid om de ideeën ook daadwerkelijk te realiseren. Door de uitvoering van de ideeën goed te monitoren ontstaat een beeld van meer en minder effectieve ingrepen. Hierbij gaan we uit van een subsidie van €5.000,= per dorp voor maximaal 5 dorpen en €10.000,= om het gehele proces te begeleiden.

Strategie: 2 5 Doelstelling: 1 Uitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 8

A8 De provincie geeft het goede voorbeeld

We willen als provincie meer mensen op de fiets krijgen. Hiervoor voeren wij - samen met Groningen Bereikbaar - verschillende stimuleringsacties uit, onder andere via werkgevers. Als organisatie willen wij het goede voorbeeld geven. Om inzichtelijke te krijgen of - en op welke manier - we nog meer medewerkers op de fiets kunnen krijgen (van en naar het werk en voor dienstreizen) starten we een kleine werkgroep met vertegenwoordigers van de afdelingen VV, FZ, POI en BJC. Deze werkgroep gaat in kaart brengen hoe de huidige situatie is en welke verbeteringen er nog mogelijk zijn.

Strategie: ① ⑤ Doelstelling: ① Uitwerking: ② ③ ④ ⑦ Realisatie: ② ③ ④ ⑧

A9 'Jong geleerd is oud gedaan'

Het al of niet kiezen voor de fiets is vaak verankerd in gewoontes van mensen. Gewoontes leer je in je jeugd al aan. We vinden het belangrijk dat kinderen een gewoonte ontwikkelen van het fietsen naar school. Dit heeft als direct bijeffect dat kinderen ook beter gaan fietsen, beter voorbereid zijn op zelfstandig fietsen en verkeerssituaties beter kunnen inschatten. Het heeft dus een gunstig effect op de verkeersveiligheid. Kinderen leren ook een gezonde levensstijl aan.

Op dit moment zijn er in onze provincie al verschillende activiteiten op dit vlak, zoals de projecten 'Op voeten en fietsen naar school' en 'Veilige schoolomgevingen' (vanuit VerkeerswijzerGroningen) en 'Sportieve Gezonde School' (vanuit Huis van de Sport), maar de ervaring leert dat met deze projecten lang niet alle scholen worden bereikt.

Om een impuls te geven aan dit thema gaan we in samenspraak met VerkeerswijzerGroningen en andere organisaties (bijvoorbeeld Huis voor de Sport) uitwerken op welke manier we de sterke punten van de bestaande projecten kunnen benutten voor een nieuwe/gewijzigde Groningse campagne.

De campagne richt zich op leerlingen van basisscholen en heeft als doel om in de komende twee jaar minimaal 25% van de basisscholen in onze provincie te bereiken. Als de gemeenten tegelijk met de campagne (noodzakelijke) maatregelen in de schoolomgeving nemen en de school bijdraagt in het uitdragen van de boodschap dan kan een krachtig samenspel ontstaan.

Dit project is bedoeld als eenmalig impuls (van twee jaar) aan dit thema. Daarna wordt hij worden opgenomen in het aanbod van VerkeerswijzerGroningen.

Strategie: ② ③ ④ ⑤ Doelstelling: ① ③ Uitwerking: ② ③ ④ ⑦ Uitvoering: ② ③ ④ ⑧ e.v.

A10 Fietsevenementen als uithangbord

We ondersteunen evenementen om vitaliteit en beweging te stimuleren, en ook de keuze voor de fiets in het dagelijks verkeer te bevorderen. Als je fietsen leuk vindt, ga je eerder fietsen. Als mensen in het weekend een rondje fietsen, zijn ze ook eerder geneigd om naar het werk of naar school te fietsen. We benutten grote evenementen, zoals mogelijk het WK Wielrennen 2021 en de Healthy Ageing Tour 2018 (inclusief Healthy Ageing Tour Karavaan), als kapstok om fietsen op de mentale kaart van inwoners te zetten. Dit kan door tijdens de evenementen actief te laten zien wat we als provincie doen op het gebied van de

fiets, acties te koppelen aan het evenement of door speciale acties te organiseren voor kinderen, amateurwielrenners, etc.

Strategie: 3 5 Doelstelling: 1 Onderzoek: nvt Realisatie: continu

A11 Onderzoek 'reistijdbeleving van fietsers'

Een consortium van Goudappel Coffeng, NS, ThuisraadRO en de Universiteit van Amsterdam voert in opdracht van verschillende overheden onderzoek uit naar de reistijdbeleving van fietsers. Het onderzoek moet meer inzicht geven in het effect van een aantrekkelijke fietsroute op de reistijdbeleving van fietsers. Inzichten op dit gebied kunnen van grote waarde zijn bij de ontwikkeling van Fietsroutes Plus en hoofdfietsroutes in onze provincie. Als voorbeeldroutes hebben we het fietspad langs het Noord-Willemskanaal (tussen Groningen en Haren) en de Fietsroute Plus over de Stadsweg (tussen Groningen en Ten Boer) aangedragen.

Dit onderzoek loopt al.

Strategie: 2 Doelstelling: 1 2 Onderzoek: 2 0 1 7 Realisatie: nvt

2.2.2 Verkeerseducatie (B)

Voor dit thema reserveren we jaarlijks een bedrag van: €25.000,=

Wij zijn als wegbeheerder verantwoordelijk voor de veiligheid op onze wegen. Daarnaast hebben we een regionale regierol op het gebied van een gezamenlijke aanpak van de verkeersveiligheid. Onder de naam VerkeerswijzerGroningen (samenwerking van de provincie Groningen met alle gemeenten en verschillende maatschappelijke partners) worden vele activiteiten georganiseerd op het gebied van verkeerseducatie en verkeersveiligheids campagnes, waaronder verschillende activiteiten voor de fiets.

De volgende activiteiten worden gefinancierd door het VVB en staan in het werkplan van VerkeerswijzerGroningen voor 2017:

Scholen (basisonderwijs)

- verkeersexamens (theorie en praktijk)
- fietsvaardigheidslessen
- thema's 'Afleiding op fiets'
- thema's 'Verken je nieuwe fietsroute naar het VO'
- praktijkles 'Blijf uit de dode hoek'
- praktijkles 'Veilig fietsen bij landbouwverkeer'
- thema's 'Fietsers tegelijk groen'
- fietscontroles (constructie / verlichting)
- Aandacht voor de fiets in een veilige schoolomgeving

Scholen (voortgezet onderwijs)

- workshop 'Afleiding op de fiets'
- workshop 'Fietsvaardigheid'
- Fietsverlichtingsacties

En ook:

- Fietsvaardigheidslessen voor nieuwe Nederlanders (AZC en scholen)
- Voorlichting (gastles) aan buitenlandse studenten

- Brochure in vijf talen Veilig lopen en Fietsen in Nederland

Campagnes:

- Fietsverlichting
- De scholen zijn weer begonnen
- Afleiding in het verkeer

Daarnaast wordt voor de doelgroepen 'volwassen fietsers' (met de focus op afleiding) en 'senioren fietsers' (met de focus op veilig en gezond blijven fietsen met als doel het voorkomen van vallen en goed gebruik van de e-bike) een uitvraag gedaan aan de markt voor een vernieuwende educatieaanpak/innovatieve campagnes.

B1 Extra activiteiten verkeerseducatie

Met bovenstaande activiteiten wordt aandacht besteed aan alle relevante doelgroepen. Om de mogelijkheid open te houden om incidenteel extra activiteiten op het gebied van de fiets te kunnen doen of om in de toekomst een extra impuls te kunnen geven aan de nieuwe ideeën voor de doelgroepen 'volwassen fietsers' en 'senioren fietsers', reserveren we in dit uitvoeringsprogramma jaarlijks €25.000,= voor verkeerseducatie.

Strategie: ②

Doelstelling: ①

Onderzoek: nvt

Realisatie: continu

2.2.3 Duurzaamheid en innovatie (C)

Voor dit thema reserveren we jaarlijks een bedrag van:

€75.000,=

De provincie Groningen zoekt voortdurend naar innovatieve en duurzame mogelijkheden om onze mobiliteit, infrastructuur en het onderhoud ervan slimmer en groener te maken. Dat betekent dat gezocht wordt naar oplossingen die energiezuinig zijn, dat er duurzaam gebruik wordt gemaakt van materialen en dat gekeken wordt hoe er slimme combinaties gemaakt kunnen worden. Denk bijvoorbeeld aan het gebruik van zonnepanelen, ledverlichting, data of hergebruik van grondstoffen. 'Slim en groen' krijgt ook in dit uitvoeringsprogramma een nadrukkelijke plek.



Duurzaamheid

In alle projecten hebben we aandacht voor duurzaamheid. Voor de grote projecten gaan we de methode 'Duurzaam GWW' inzetten om het thema duurzaamheid verder uit te werken. Zo moet aan elk begin van het project duidelijk zijn op welke thema's wordt ingezet betreffend duurzaamheid. De resultaten van deze uitwerking nemen we mee zodat wij dit ook bij ander (vergelijkbare) projecten kunnen gebruiken. In principe zouden de (eventuele) extra kosten voor de concrete maatregelen moeten worden gefinancierd vanuit het budget voor het project. Mocht dit niet haalbaar zijn, dan kan er aanspraak gemaakt worden op de reserve die we jaarlijks reserveren voor duurzaamheid en innovatie. Daarnaast zullen we gezamenlijk met de markt kijken welke slagen we kunnen maken op duurzaamheid voor de projecten.

Innovatie

Op het gebied van de fiets zijn de laatste jaren in Nederland verschillende innovatieve oplossingen uitgetoet. Denk bijvoorbeeld aan het Van Gogh fietspad, Plastic road, Solaroad, het biocomposiet fietspad en een fietspad van glas en gras. Ook in onze provincie voeren we op enkele plekken experimenten uit. Zo hebben we op de fietsroute tussen Groningen en Hogeveen de toepassing van Luxofit getest in de vorm van kantstroken, zijn er verschillende innovatieve oplossingen door de markt gerealiseerd op een aantal fietsoversteken en wordt er in de Blauwe Stad binnenkort het 'STOPcontact' (een multifunctionele bank met oplaadpunten voor bijvoorbeeld elektrische fietsen) gerealiseerd. Ook de komende jaren willen wij de mogelijkheid hebben om innovaties op het gebied van de fiets te integreren in onze projecten. Deze innovaties moeten raakvlakken hebben met onze opgave energietransitie, circulaire economie en data.

Om dit te bereiken benutten we in onze fietsprojecten regelmatig de kennis uit de innovatieateliërs van de drie noordelijke provincies. Innovatieateliërs zijn een soort werkplaatsen, waarin de overheid in gesprek gaat met het bedrijfsleven om meer ruimte te geven aan vernieuwende ideeën voor infrastructuur. Hier ligt op dit moment een vraag vanuit de provincie Fryslân hoe fietspaden van 3 naar 3,5 meter verbreedt kunnen. Ook voor ons al provincie is dit een interessante case die wij gezamenlijk met Provincie Fryslân oppakken.

C1 Vergevingsgezinde berm 3E aanpak fietsroute Hogeveen-Groningen

In het project 3E aanpak Hogeveen-Groningen zijn we bezig om proactief de verkeersveiligheid te verbeteren. Een van de maatregelen is het vergevingsgezinde inrichten van het fietspad en berm. Hierdoor is er minder risico op eenzijdige ongevallen. We gaan een slimme, groene en vergevingsgezinde berm realiseren en vragen de markt hiervoor om met ideeën te komen. Zo realiseren we het eerste vergevingsgezinde fietspad in Groningen.

Strategie: 2

Doelstelling: 2

Onderzoek: nvt

Realisatie: 2 0 1 7 / 8

C2 Hergebruik in fietspaden

We zijn aan het kijken of we rioolslip van waterzuiveringsinstallaties kunnen verwerken in ons asfalt voor fietspaden. Hier is vorig jaar een proef mee gedaan in de provincie Fryslân, en om dit nieuwe mengsel te kunnen registreren zijn proefvakken nodig. We onderzoeken of een van die proefvakken in onze provincie aangelegd kan worden.

Strategie: 2

Doelstelling:

Onderzoek: 2 0 1 7

Realisatie: 2 0 1 8

C3 Innovatief aanbesteden fietsoversteken

In het kader van groot onderhoud en het verbeteren van de verkeersveiligheid willen we een aantal fietsoversteek aanpassen (zie paragraaf 2.4.3/project I4). Bij de aanbesteding willen we de markt vragen om met innovatieve ideeën te komen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Strategie: 2

Doelstelling: 1

Onderzoek: nvt

Realisatie: 2 0 1 8 e.v.

2.2.4 Onderzoek en monitoring (D)

Voor dit thema reserveren we jaarlijks een bedrag van:

€75.000,=

Om keuzes te kunnen maken en om te kunnen bepalen of we met een project het resultaat hebben gehaald dat we beoogden is het noodzakelijk om onderzoek te doen en data te verzamelen. Op dit moment voeren we fietstellingen uit (sommige structureel, sommige incidenteel), nemen we enquêtes af onder gebruikers en maken we ongevallanalyses.

D1 Telprogramma uitbreiden

Op dit moment wordt er op het agglomeratiecordon rondom de stad Groningen jaarlijks geteld door middel van slangen over het fietspad gedurende vier weken (bekostigd uit het onderzoeksbudget). De ervaring leert dat tellingen gedurende vier weken soms sterk kunnen fluctueren door de grote invloed van het weer op de fietsintensiteit. Daarom wordt voorgesteld om - samen met de gemeente Groningen en Groningen Bereikbaar - op alle belangrijke invalswegen van de stad Groningen vaste telpunten door middel van lussen in het wegdek aan te brengen. Deze lussen registreren de fietsers continu. Inmiddels hebben wij op twee locaties positieve ervaringen opgedaan met dit soort tellussen. De totale investering hiervoor bedraagt circa €90.000,=. We vragen hiervoor ook een bijdrage van de gemeente Groningen en mogelijk Groningen Bereikbaar

Op dit moment wordt er daarnaast op ca. 50 punten in onze provincie elke twee jaar geteld door middel van slangen over het fietspad gedurende vier weken (ook bekostigd uit het onderzoeksbudget). Op basis van het geactualiseerde fietsnetwerk willen we hier nog 32 telpunten aan toevoegen. Op die manier dekt het telpuntennetwerk onze provincie beter. Hierin is meegenomen dat we de komende jaren tellen op de belangrijkste fietsroutes tussen kernen waar we op termijn een Regionale Hoofd fietsroute willen realiseren. De extra kosten hiervoor bedragen ongeveer €8.800,= per jaar.

Om inzicht te krijgen in de intensiteiten en om te kunnen bepalen welke maatregelen noodzakelijk zijn op de Regionale Basisfietspaden (uitvoering in combinatie met Groot Onderhoud, zie paragraaf 2.4.3/project I1) is het noodzakelijk om - in het jaar voorafgaand aan het Groot Onderhoud - te tellen op de betreffende wegvakken. In dit uitvoeringsprogramma gaan we ervan uit dat we hiervoor jaarlijks op vier punten moeten tellen. De kosten die hiermee gemoeid zijn bedragen ongeveer €1.600,=.

Tot slot is het ten behoeve van de prioritering van aan te pakken fietsoversteken (uitvoering in combinatie met Groot Onderhoud, zie paragraaf 2.4.3/project I4) noodzakelijk om inzicht te hebben in de grootte van de stroom fietsers die onze provinciale weg op een aantal specifieke punten oversteekt. Mede op basis van het aantal fietsers dat oversteekt wordt bepaald of een oversteek in aanmerking komt om verbeterd te worden. In dit uitvoeringsprogramma gaan we ervan uit dat we hiervoor jaarlijks op een aantal kruispunten moeten tellen. De kosten die hiermee gemoeid zijn bedragen ongeveer €2.400,=.

Strategie: 2

Doelstelling:

Uitwerking: 2 0 1 7

Realisatie: continu

D2 Metingen ketenmobiliteit

Om snel in te kunnen spelen om een groeiende behoefte aan fietsenstallingen is het wenselijk om inzicht te hebben in het gebruik van de stallingen. Daarom gaan we regelmatig tellingen te doen op de overstappunten. ProRail/NS telt al regelmatig op de treinstations en de gemeente Groningen op de P+R rondom de stad, maar op de andere overstappunten wordt niet geteld. Voorgesteld wordt om op de hubs (die geen treinstation of P+R bij de stad Groningen zijn) twee keer per jaar te tellen en bij de bushaltes één keer per jaar. We schatten in dat de kosten die hiermee gemoeid zijn ongeveer €15.000,= per jaar bedragen.

Daarnaast willen we binnen de visie op ketenmobiliteit (zie paragraaf 2.3) een uitgebreide 0-meting en 1-meting te doen. In deze meting gaat het zowel om objectieve zaken (bijvoorbeeld de bezetting van de fietsenstallingen) als om subjectieve zaken (mening van de gebruikers over de voorzieningen). We gaan er voorsnog vanuit dat de kosten voor deze 0-meting en 1-meting kunnen worden gedekt uit beschikbare middelen voor ketenmobiliteit (hubs/bushaltes).

Strategie: ① **Doelstelling:** **Uitwerking:** ② ① ① ⑦ **Realisatie:** *continu*

D3 Belevingsonderzoek(en) fietspaden

Eén jaar en drie jaar na de realisatie van een Fietsroute Plus of een Regionale Hoofd fietsroute onderzoeken we de beleving van de gebruikers door middel van een enquête. Dit geeft ons inzicht in de zaken die door fietsers als positief worden beoordeeld, maar ook in de verbeterpunten op de betreffende fietsroute. Daarnaast geeft het een indicatie van het effect op de doelstelling om meer mensen op de fiets te krijgen. Op basis van de huidige plannings van Fietsroutes Plus is de planning voor aanstaande belevingsonderzoeken:

Fietsroute	Realisatie	Na 1 jaar	Na 3 jaar
Groningen-Zuidhorn	2011	2012	-
Groningen-Bedum	2015	2016	2018
Groningen-Ten Boer	2019	2020	2022
Groningen-Winsum	2019	2020	2022
Groningen-Haren	2018	2019	2021
Groningen-Leek	2019	2020	2022
Groningen-Assen	2019	2020	2022

Strategie: ② ③ ④ **Doelstelling:** ② **Onderzoek:** *zie tabel* **Realisatie:** *nvt*

D4 Onderzoek aard en ernst fietsongevallen (UMCG)

Sinds 2000 is er sprake van een stijgende trend in het aantal fietsers dat ernstig gewond raakt in het verkeer. Een goed beeld voor onze provincie van aantal/aard/aanleiding van ongevallen is er helaas niet. We ondersteunen het UMCG bij een onderzoek naar de oorzaken en ernst van fietsongevallen, om zo beter te kunnen inspelen op de verkeersveiligheid van onze wegen. Door samenwerking en subsidiëring ontstaan er mogelijkheden voor een verdere uitbreiding van het onderzoek met informatie van de andere ziekenhuizen in de provincie met behulp van patiëntgegevens aangevuld met ongevalsgegevens. In het MUP Verkeersveiligheid is ook geld gereserveerd voor dit onderzoek.

Strategie: ② ④ **Doelstelling:** ③ **Onderzoek:** ② ① ① ⑦ / ⑧ **Realisatie:** *nvt*

D5 Dataplatform fiets

Het is belangrijk dat alle data die wordt verzameld op een overzichtelijke manier ontsloten wordt. In eerste instantie voor eigen gebruik, maar mogelijk ook als open data zodat andere partijen de data kunnen gebruiken cq. door ontwikkelen. We onderzoeken de mogelijkheden om aan te sluiten bij dataplatforms die al bestaan, of die in ontwikkeling zijn, zoals het dataplatform fiets dat het CROW Fietsberaad beheert of het dataplatform dat de provincie Drenthe wil opzetten. Daarnaast kijken we ook wat de mogelijkheden zijn om zelf intern een dataplatform op te zetten.

Strategie: 1 2 3 4

Doelstelling:

Onderzoek: 2 0 1 7

Realisatie: 2 0 1 8

D6 Onderzoek nieuwe technieken

We onderzoeken de mogelijkheden van de verschillende nieuwe technieken op het gebied van monitoring, zoals Floating Bike Data, Nationale Fietstelweek, data van andere aanbieders (zoals Strava), data uit apps, etc.

Strategie: 1 2 3 4 5

Doelstelling: 1 2 3 4 5

Onderzoek: 2 0 1 7

Realisatie: 2 0 1 8

Op het moment dat er binnen andere projecten specifieke monitoring noodzakelijk is, dan zal dit worden meegenomen in dit project.

2.2.5 Samenwerking (E)

Voor dit thema reserveren we jaarlijks een bedrag van:

€10.000,=

De doelen in onze fietsstrategie bereiken we niet alleen; daarvoor hebben we vele anderen nodig. We nemen het voortouw om de 'brede' wereld van fiets in de provincie Groningen en ook daarbuiten in kaart te brengen en jagen dit aan. Dit betekent dat we actief contact leggen met andere partijen die zich bezig houden met de fiets (en aanpalende onderwerpen), zowel binnen onze eigen organisatie, als daar buiten. Indien nodig en/of gewenst brengen wij de partijen bij elkaar en beslissen vervolgens op welke manier we kunnen samenwerken. Bij voorkeur benutten we hiervoor huidige samenwerkingsverbanden, maar het is ook mogelijk om specifieke netwerkbijeenkomsten te organiseren over een specifiek thema.

E1 Netwerkbijeenkomsten

We streven ernaar om elk jaar twee netwerkbijeenkomsten te organiseren voor alle (relevante) partijen in ons fietsnetwerk over een nadere te bepalen (actueel) thema. De bijeenkomsten hebben twee doelen: verbindingen tot stand laten komen tussen de verschillende partijen (netwerken) en inhoudelijk brainstormen/bijpraten over een specifiek thema.

Strategie: 1 2 3 4 5

Doelstelling: nvt

Onderzoek: nvt

Realisatie: jaarlijks

E2 Werkveld gezondheid verkennen

We zetten ons in voor meer beweging en dus meer vitale en gezonde inwoners en dit doen wij door de samenwerking aan te gaan. Om beweging te realiseren komen we dan ook letterlijk in beweging: we gaan het werkveld verkennen en leggen waar mogelijk verbindingen. Samen wordt gekeken in hoeverre nieuwe

ideeën en toepassingen kunnen worden opgenomen. Denk aan partijen als het HANNN, UMCG, GGD en Sportplein Groningen.

Strategie: 5 Doelstelling: 1 Verkennen: continu Realisatie: nvt

Ondersteuning van gemeenten

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

E3 Fietsmakelaar

De fietsmakelaar ondersteunt de gemeenten actief met de volgende zaken:

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

We schatten in dat de fietsmakelaar ongeveer twee dagen per week kan besteden aan de functie. Mogelijk kunnen de kosten hiervoor worden gedekt vanuit de subsidieregeling voor fietsknelpunten die binnen de DuVV beschikbaar is (mits het VVB hiermee instemt).

Strategie: 5 Doelstelling: 1 2 3 4 5 Werving: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 8

2.3 Ketenmobiliteit (F)

Voor dit thema reserveren we voor de gehele periode een bedrag van: €620.000,=

Op 17 mei 2017 is in de stuurgroep van het Verkeer- en Vervoerberaad een notitie met het wensbeeld voor ketenmobiliteit gepresenteerd. Het is onze gezamenlijke ambitie dat de reiziger in de provincie Groningen gemakkelijk kan 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 gezamenlijk 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. De fiets speelt uiteraard een belangrijke rol in de keten. Concreet voor de fiets willen wij de reizigers het volgende bieden:

- Thuis kan de reiziger de gehele ketenreis gemakkelijk voorbereiden met behulp van een enkele reisplanner. Hiermee kan de reiziger ook een beveiligde fietsparkeerplaats, fietskluis of deelfiets reserveren en betalen. Het OV-bureau Groningen-Drenthe werkt dit op dit moment verder uit.

- De reiziger kan bij het fietsen van en naar overstappunten gebruik maken van een samenhangende infrastructuur en een zo direct mogelijke, veilige, comfortabele en aantrekkelijke route.
- Bij aankomst op het overstappunt kan de reiziger zijn/haar fiets veilig stallen in de door hem/haar gereserveerde fietskluis of in een reguliere stalling met voldoende (het liefst overdekte en eventueel bewaakte) plekken met aanbindmogelijkheid die passen bij de fiets van de reiziger (groot, klein, fietsen met een krat, bakfietsen etc).
- De reiziger heeft toegang tot voldoende natransportmogelijkheden. Dit betekent onder andere dat we inzetten op (slimme) deelfietsen (die de reiziger allemaal kan gebruiken met één pasje en één inschrijving).

De komende periode wordt het wensbeeld samen met gemeenten concreet uitgewerkt tot een totale opgave voor onze provincie. Om die reden kan op dit moment nog niet worden aangegeven welke concrete opgave er voor de provincie (als wegbeheerder en regisseur) ligt.

F1 De basis op orde (fietsenstallingen)

We hebben de ambitie om op alle overstappunten voldoende, kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen te realiseren. In 2018 gaan we een grote slag slaan en zorgen we ervoor dat bij de belangrijkste overstappunten de basis op orde is.

Strategie: ① ③ Doelstelling: ① ④ ⑤ Uitwerking: ② ⑦ ① ⑦ Realisatie: ② ⑦ ① ⑧

F2 Veilig stallen (fietskluizen)

Gelet op de grotere afstand tot sommige overstappunten (strekken van buslijnen) en het toenemende gebruik van (dure) elektrische fietsen, neemt naar verwachting de behoefte naar een veilige fietsenstalling toe. Op treinstations zijn vaak al fietskluizen (NS Fiets) aanwezig, maar deze kunnen niet incidenteel gebruikt worden (ze moeten per jaar worden gehuurd). De verwachting is dat flexibelere systemen, zoals de chipkluis een waardevolle toevoeging is op overstappunten. In de kluizen moet het mogelijk zijn om je elektrische fiets op te laden.

In 2017 gaan we op twee hubs (station Zuidhorn en bushalte Boltbrug in Ten Boer) testen met chipkluizen (op elke locatie vier kluizen). Parallel aan dit traject gaan we in kaart brengen op welke locaties in onze provincie behoefte is aan fietskluizen. In dit uitvoeringsprogramma reserveren we geld om - naast de twee hubs - in ieder geval op nog veertien locaties vier fietskluizen te realiseren.

Strategie: ① ③ Doelstelling: ① ④ ⑤ Uitwerking: ② ⑦ ① ⑦ Realisatie: ② ⑦ ① ⑧ / ⑧

F3 Fiets in het natransport (deelfietsen)

In het voortransport van het Openbaar Vervoer is het gebruik van de fiets erg hoog, terwijl er in het natransport nog veel winst te behalen is. Het aanbieden van deelfietsen biedt kansen op de potentie te benutten. Het afgelopen jaar hebben wij geïnvesteerd in OV-fietsen op negen stations in onze provincie. Hierdoor zijn er nu op 11 van de 29 stations in onze provincie OV-fietsen beschikbaar. Ook op andere locaties dan treinstations kan een deelfiets interessant zijn, bijvoorbeeld op de P+R's rondom de stad of op (andere) hubs in onze provincie.

Op dit moment loopt er een pilot met een slim deelfietsstelsel in de stad Groningen onder de naam Bikeshare050. De pilot loopt nog tot 1 september 2017. Doel van de pilot is meer inzicht krijgen in aspecten zoals techniek, gebruik, promotie, belanghebbenden en financiën. Aanvullend aan deze pilot gaan wij een onderzoek doen naar de potentie van een dergelijk deelfietsstelsel op verschillende locaties in de provincie, in combinatie met een marktverkenning.

Op basis van de pilot en het aanvullend onderzoek zal een voorstel worden gemaakt voor de realisatie van deelfietsen in onze provincie.

Strategie: 1 3 Doelstelling: 1 4 5 Onderzoek: 2 0 1 7 Realisatie: ntb

F4 Aanpak fietsendiefstal

Onze rol in de aanpak van fietsendiefstal is beperkt. We zorgen bij overstappunten voor fietsenstallingen waar je je fiets aan vast kunt binden (project F1) en bieden fietskluizen aan (project F2). Daarnaast zorgen we dat de overstappunten zo sociaal veilig mogelijk zijn.

We bespreken samen met politie en andere relevante partijen de mate waarin fietsendiefstal voorkomt en op welke wijze dit verder nog voorkomen kan worden.

Strategie: 1 2 3 5 Doelstelling: 1 5 Uitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 8

F5 Bereikbaarheid van overstappunten

Bij het te fiets reizen van en naar de halte is de (fiets)infrastructuur van belang. Goede infrastructuur is (volgens de hoofdeisen voor fietsvriendelijke infrastructuur van het CROW) samenhangend en biedt de reiziger steeds een zo direct mogelijke en comfortabele route. De infrastructuur is aantrekkelijk vormgegeven en waarborgt de (verkeers)veiligheid (CROW, 2016a).

In het kader van de regie op ketenmobiliteit gaan we per cluster van gemeenten verder uitwerken welke opgave er ligt op het gebied van ketenmobiliteit. In deze uitwerking nemen we ook de fietsbereikbaarheid van de overstappunten mee, hiermee zal duidelijk worden welke opgave er voor de provincie ligt. Op dit moment nemen we hiervoor nog geen middelen op in het uitvoeringsprogramma.

We onderzoeken de mogelijkheden om via de DuVV subsidie te geven aan projecten van gemeenten die bijdragen aan de bereikbaarheid van overstappunten.

Strategie: 1 2 3 4 Doelstelling: 1 2 Uitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: ntb

2.4 Fietsnetwerk

Voor het bereiken van de doelen uit de fietsstrategie is een goede infrastructuur belangrijk. De fietsinfrastructuur moet verder op orde gebracht worden, goed onderhouden worden en op de juiste manier gebruikt worden.

In het uitvoeringsprogramma hebben we de infrastructurele projecten in een aantal categorieën onderverdeeld:

- Fietsroutes Plus (G)
- Regionale Hoofd fietspaden (H)
- Regionale Basis fietspaden (I)
- Overige infrastructurele projecten (J)

Van de beschikbare middelen gaan wij zo veel mogelijk projecten en activiteiten uitvoeren die in 2017 en 2018 gerealiseerd kunnen worden (*bedragen in het oranje*). Daarnaast zijn er projecten vermeld die op dit moment nog niet kunnen worden uitgevoerd (*bedragen in het grijs*). Hiervoor zal in de toekomst nog apart middelen voor moeten worden vrijgemaakt.

2.4.1 Fietsroutes Plus (G)

Voor dit thema reserveren we voor de gehele periode een bedrag van: €1.240.500,=

Fietsroutes Plus zijn brede en comfortabele routes die op drukke trajecten de fietsers goed faciliteren, zodat op afstanden tot 15 kilometer meer mensen kiezen voor de fiets in plaats van de auto. We gaan Fietsroutes Plus realiseren vanuit de stad Groningen naar alle belangrijke regionale kernen rondom de stad. Inmiddels zijn de Fietsroutes Plus op drie trajecten al (grotendeels) gerealiseerd. Namelijk tussen Groningen en Zuidhorn, Groningen en Bedum en Groningen en Ten Boer. Hieronder wordt ingegaan op de Fietsroutes Plus die op dit moment in planvorming zijn of die nog wenselijk zijn.

Wij zien het als provincie als onze taak om het gedeelte buiten de bebouwde kom te realiseren en dat de gemeente Groningen zorgt voor een goede aanlanding op het fietsnetwerk van de stad. Indien deze aanlanding in de stad echter op grote (provinciale) obstakels stuit, die de kwaliteit van de totale fietsroute in gevaar brengt, gaan wij in overleg met de stad om te kijken naar mogelijkheden om dit op te lossen.

Qua prioritering hanteren we de volgende volgorde:

- Hoogste prioriteit (5 sterren): Groningen-Leek en Groningen-Assen
- Hoge prioriteit (4 sterren): Groningen-Harkstede en Groningen-Haren-Zuidlaren
- Gemiddelde prioriteit (3 sterren): Groningen-Hoogezand

G1 Fietsroute Plus Groningen-Leek



Sinds eind 2014 wordt er gewerkt aan de Fietsroute Plus Groningen-Leek. Op 20 december 2016 is door Provinciale Staten een planuitwerkingsbesluit genomen. Op dit moment worden de twee hoofdalternatieven langs de A7 (noordzijde en zuidzijde) verder uitwerkt en worden varianten uitgewerkt voor de aanlanding van de Fietsroute Plus aan de zijde van Leek en Groningen. De verwachting is dat begin 2018 een realisatiebesluit kan worden genomen door Provinciale Staten. In dit uitvoeringsprogramma nemen wij geen middelen op voor dit project.

€4.000.000,=
tot
€7.000.000,=

De kosten worden op dit moment geschat op 11 tot 14 miljoen euro. Op dit moment is er 6,25 miljoen euro beschikbaar en is er de mogelijkheid om de uitname van €872.000,= ongedaan te maken. Dat betekent dat er nog ongeveer een bedrag nodig is van tussen de 4 en 7 miljoen euro.

Strategie: 2 Doelstelling: 1 2 3 Planuitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 9

G2 Fietsroute Plus Groningen-Assen

☆☆☆☆

Dit najaar realiseren wij het eerste gedeelte van de fietssnelweg tussen Groningen en Assen, namelijk een 4 meter breed betonpad langs de oostzijde van het Noord-Willemskanaal tussen de Van Ketwich Verschuurlaan en tunnel onder de A28 bij P+R Haren. In 2018 volgt het gedeelte tussen deze tunnel en de Witte Molen. Dit jaar wordt naar verwachting ook de eindbeeldstudie voor de totale fietssnelweg afgerond. Op basis van deze eindbeeldstudie kan bepaald worden welke maatregelen er nog zullen moeten worden getroffen in onze provincie. De denken valt aan:

- Kruisingsoplossingen (o.a. Meerweg)
- Nieuw stuk fietspad tussen de Witte Molen en de Drentse grens (ca. 750 meter)
- Aanvullende maatregelen op het gehele traject om de fietssnelweg aantrekkelijker te maken, danwel om een icoon te realiseren

€2.000.000,=

De aanlanding van deze Fietsroute Plus in de stad Groningen is hierin nog niet meegenomen. Hier moet nog nader onderzoek naar plaatsvinden en met de gemeente verder afspraken gemaakt worden.

Strategie: 2 Doelstelling: 1 2 Uitwerking: 2 0 1 7 / 8 Realisatie: 2 0 1 9

G3 Fietsroute Plus Groningen-Haren-Zuidlaren

☆☆☆☆

Vorig jaar heeft de gemeente Haren al het eerste gedeelte van deze Fietsroute Plus opgeleverd: de fietsstraat op de Jachtlaan. Dit jaar realiseert de gemeente Haren nog het gedeelte van de Fietsroute Plus tussen de Kerklaan en de gemeentegrens met Groningen. De gemeente Groningen realiseert naar verwachting in 2018 het gedeelte van de Fietsroute Plus tussen de gemeentegrens met Haren en de Helperzoomtunnel. Het is een wens van de gemeente Haren, de provincie Drenthe en de provincie Groningen om deze Fietsroute Plus door te trekken tot Zuidlaren.

€6.000.000,=

Strategie: 2 Doelstelling: 1 2 3 Onderzoek: ntb Realisatie: ntb

G4 Fietsroute Plus Groningen-Harkstede

☆☆☆☆

Met de realisatie van een vrijliggend fietspad langs de Driebondsweg en de nieuwe Sontbrug is een deel van deze route al op orde. Het is een wens van de gemeente Groningen en de provincie Groningen om deze fietsroute door te trekken tot Meerstad (gemeente) en Harkstede (provincie). De totale kosten voor het project worden geschat op ongeveer 4 miljoen euro.

€4.000.000,=

Strategie: 2 Doelstelling: 1 2 3 Onderzoek: ntb Realisatie: ntb

G5 Fietsroute Plus Groningen-Hoogezand

☆☆☆

Op deze route investeren we op dit moment al in het kader van het project '3E-aanpak fietsroute Hoogezand-Groningen' met als doel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op termijn zouden we dit traject willen opwaarderen tot een Fietsroute Plus, om daarmee het netwerk van Fietsroutes Plus rondom de stad Groningen compleet te maken.

€7.200.000,=

Strategie: 2

Doelstelling: 1 2 3

Onderzoek: ntb

Realisatie: ntb

G6 Doortrekken Fietsroute Plus Groningen-Winsum in de stad

☆☆☆☆☆

De gemeente Groningen is gestart met een project om een fietspad aan te leggen in het verlengde van de Fietsroute Plus die wij tussen Groningen en Winsum gaan aanleggen. In de huidige situatie is de (provinciale) Noordelijke Ringweg een barrière voor fietsers van en naar de regio die de kwaliteit van de totale fietsroute in gevaar brengt. Doortrekken van de fietsroute langs het spoor (in ieder geval) tot aan station Groningen Noord leidt tot een aanzienlijke verkorting van de fietsroute (van ongeveer 500 meter) en daarmee een kortere reistijd. Daarnaast leidt het tot een logischere, comfortabelere en grotendeels conflictvrije fietsroute. Wij zijn bereid een bijdrage te leveren om dit project mogelijk te maken.

€1.000.000,=

Strategie: 2 4

Doelstelling: 1 2 3

Planvorming: 2 0 1 7

Realisatie: 2 0 1 8 / 9

G7 Herkenbaarheid Fietsroutes Plus en hoofdfietsroutes (maatregelen)

☆☆☆☆☆

De provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Groningen willen de Fietsroutes Plus naar de steden Groningen en Assen en de hoofdfietsroutes in de stad Groningen herkenbaarder inrichten. In project A1 staat beschreven wat we hiermee willen bereiken en welke kosten zijn gemoeid met het laten ontwikkelen van een strategie voor de herkenbaarheid. De kosten voor de daadwerkelijke maatregelen worden ingeschat op ongeveer €200.000,=.

€200.000,=

Strategie: 2 5

Doelstelling: 1 2

Strategie: 2 0 1 7

Realisatie: 2 0 1 8

G8 Lobby snelfietsroutes door Fietsersbond

☆☆☆☆☆

De Fietsersbond heeft opdracht gekregen van een aantal overheden (waaronder de provincie Groningen) om in Den Haag te lobbyen voor extra middelen voor snelfietsroutes.

€4.000,=

Strategie: 2

Doelstelling: 1 2 3

Lobby: 2 0 1 7

Realisatie: nvt

G9 Fietsnelweg Groningen-Assen: verlichting

☆☆☆☆☆

Op 31 mei 2017 is door Provinciale Staten ingestemd met de voordracht over de realisatie van de eerste fase van de fietsnelweg tussen Groningen en Assen (Van Ketwich Verschuur-Witte Molen). Onderdeel van de voordracht was het aanpakken van de verlichting op het fietspad. Deze nieuwe verlichting wordt gefinancierd uit het fietsbudget.

€11.500,=

Strategie: 2

Doelstelling: 1 2 3

Lobby: 2 0 1 7

Realisatie: 2 0 1 7 / 8

G10 Fietssnelweg Groningen-Assen: inhuur

☆☆☆☆☆

De komende periode wordt het eindbeeld voor de totale fietssnelweg Groningen-Assen verder uitgewerkt. Ten behoeve van een aantal specifieke expertises (landschap, natuur en vormgeving, stedenbouw, innovatie en fietssnelwegen) wordt externe expertise ingehuurd. De kosten hiervoor worden gedekt door de beide provincies en een subsidie vanuit Vervolg Beter Benutten.

€25.000,=

Strategie: 2

Doelstelling: 1 2 3

Lobby: 2 0 1 7

Realisatie: nvt

2.4.2 Regionale Hoofdfietspaden (H)

Voor dit thema reserveren we voor de gehele periode een bedrag van:

€0,=

In onze fietsstrategie hebben wij de ambitie uitgesproken Regionale Hoofdfietsroutes te willen realiseren op verbindingen naar belangrijke regionale kernen die door de krimp een steeds belangrijkere rol krijgen voor het ommeland. Bij de realisatie volgen we zo veel mogelijk de richtlijnen voor Fietsroutes Plus. Als provincie nemen we de regie voor realisatie, maar we vragen de betreffende gemeenten wel om een financiële bijdrage.

Het grootste gedeelte van deze fietsroutes gaat over gemeentelijke infrastructuur. De routes H1 Winschoten - Pekela en H6 Winschoten - Scheemda gaan grotendeels ook over provinciale fietspaden. De route Winschoten - Pekela is daarnaast ook een erg druk bereden route. Voorgesteld wordt om naar deze route een eerste verkenning op te starten.

Voor de overige routes wordt samen met de gemeenten o.a. onderzocht of we 'werk met werk' kunnen maken (bijv. combinatie met groot onderhoud), welke gebiedsontwikkelingen er zijn en zal door het aanbrengen van extra telpunten (zie onderdeel monitoring) de intensiteiten in kaart worden gebracht. Op basis hiervan kan de prioritering en kansen voor realisering beter bepaald worden.

H1 Regionale Hoofdfietsroute Winschoten-Pekela

☆☆☆☆☆

In onze fietsstrategie hebben wij de ambitie uitgesproken om belangrijke regionale kernen beter bereikbaar te maken per fiets vanuit de omgeving. De verbinding tussen Winschoten en Pekela is een van deze verbindingen. Een groot gedeelte loopt langs de provinciale weg in de vorm van een fietspad van ca. 2,5 m. breed. Daarnaast is er een gedeelte binnen de bebouwde kom. Hier zijn soms fietsstroken aanwezig en in sommige gevallen is er geen fietsvoorziening. De totale route is ca. 6,5 km. We gaan voor deze verbinding een verkenning starten.

€2.500.000,=

Strategie: 2 4

Doelstelling: 1 2 3

Planvorming: ntb

Realisatie: ntb

H2 Regionale Hoofdfietsroute Hoogezand-Harkstede

☆☆☆

De verbinding tussen Hoogezand en Harkstede gaat voor een gedeelte langs de provinciale weg. Op een groot gedeelte is een fietspad aanwezig die niet voldoet aan de kwaliteitseisen voor Hoofdfietsroutes. De totale route is ongeveer 8,5 km lang.

€4.200.000,=

Strategie: 2 4

Doelstelling: 1 2 3

Planvorming: ntb

Realisatie: ntb

H3 Regionale Hoofdfietsroute Appingedam-Delfzijl

☆☆☆

De fietsroute tussen Appingedam en Delfzijl gaat in zijn geheel over gemeentelijke infra (lengte 6,5 km). Dit is nu al een vrij intensief bereden route en de gemeente heeft plannen voor een te bouwen scholencampus waardoor er waarschijnlijk nog meer fietsers komen.

€2.100.000,=

Strategie: 2 4 Doelstelling: 1 2 3 Planvorming: ntb Realisatie: ntb

H4 Regionale Hoofdfietsroute Veendam-Muntendam

☆☆☆

De verbinding tussen Veendam en Muntendam is ongeveer 4,5 km lang en gaat in zijn geheel over gemeentelijke infra. Op dit moment zijn hier geen goede fietsvoorzieningen aanwezig.

€1.200.000,=

Strategie: 2 4 Doelstelling: 1 2 3 Planvorming: ntb Realisatie: ntb

H5 Regionale Hoofdfietsroute Veendam-Pekela

☆☆☆

De fietsroute tussen Veendam en Pekela is ca. 9 km lang en gaat over gemeentelijke infra. Grotendeels is hier een fietspad aanwezig. In het kader van de opwaardering van de N366 wordt er een fietspad aangelegd langs de Drieborgsweg te Veendam.

€4.200.000,=

Strategie: 2 4 Doelstelling: 1 2 3 Planvorming: ntb Realisatie: ntb

H6 Regionale Hoofdfietsroute Winschoten-Scheemda

☆☆☆

De route tussen Winschoten en Scheemda (6,5 km) is deels voorzien van een smal fietspad en deels is er geen fietsvoorziening aanwezig.

€3.000.000,=

Strategie: 2 4 Doelstelling: 1 2 3 Planvorming: ntb Realisatie: ntb

H7 Regionale Hoofdfietsroute Stadskanaal-Musselkanaal

☆☆☆

De verbinding (6,5 km) tussen Stadskanaal en Musselkanaal (9 km) is een belangrijke schoolroute en van belang voor woon-werkverkeer. Op deze route is gedeeltelijk een fietsvoorziening aanwezig.

€4.200.000,=

Strategie: 2 4 Doelstelling: 1 2 3 Planvorming: ntb Realisatie: ntb

H8 Regionale Hoofdfietsroute Stadskanaal-Nieuw Buinen

☆☆☆

De gemeentelijke route tussen Stadskanaal en Nieuw-Buinen is een belangrijke schoolroute en van belang voor woon-werkverkeer. Door de komst van een P+R bij de mogelijk nieuwe stationslocatie zal de intensiteit waarschijnlijk verder toenemen.

€1.800.000,=

Strategie: 2 4 Doelstelling: 1 2 3 Planvorming: ntb Realisatie: ntb

2.4.3 Regionale basisfietspaden (I)

Voor dit thema reserveren we voor de gehele periode een bedrag van:

€904.500,=

Op het moment dat provinciale fietspaden toe zijn aan groot onderhoud grijpen wij de gelegenheid aan om de verkeersveiligheid op het betreffende fietspad te vergroten. Hierbij hanteren wij het principe dat de infrastructuur geen reden mag zijn voor onveiligheid. In de praktijk zal dit betekenen dat we het fietspad zo veel mogelijk conform de richtlijnen gaan inrichten. Per situatie wordt bekeken welke maatregelen getroffen zullen worden. Hierbij valt te denken aan het verbreden van het fietspad, het herinrichten van kruispunten, het vergevingsgezind inrichten van wegvakken en het verwijderen van obstakels. Uitgangspunt bij het vergevingsgezind inrichten is de realisatie van een duidelijke asmarkering (1-2-markering) en een kantmarkering. Vaak vergt het compleet inrichten van het fietspad volgens de richtlijnen aanzienlijk grote investeringen (o.a. door grondaankoop, kappen van bomen, kabels & leidingen etc.) dat maatwerk gezien het beschikbare budget noodzakelijk is.

In dit uitvoeringsprogramma reserveren we in eerste instantie geld voor de fietspaden die in 2017 en 2018 in groot onderhoud gaan. In onderstaand overzicht worden daarnaast ook de fietspaden benoemd die in 2019 of 2020 in groot onderhoud gaan.

Ditzelfde geldt voor de aanpak van fietsoversteken op het moment dat een provinciale weg in groot onderhoud komt.

De ontbrekende schakels in het fietsnetwerk geven wij, gezien de grote investeringen, op dit moment geen prioriteit.

I1 Regionale basisfietsroutes: combinatie met groot onderhoud

In de periode 2017-2020 gaan de volgende fietspaden in groot onderhoud. Wij liften mee met deze werkzaamheden en richten de fietspaden gelijk in volgens de richtlijnen.

Fietspad	Belangrijkste maatregelen	Globale kosten	Planning
N355 tussen Noordhorn en Niezijl	Vergevingsgezind maken (o.a. aanbrengen belijning, aanpassen bermen)	€100.000,=	2017
N388 tussen Grijpskerk en 't Hoekje	Aanbrengen belijning	€4.500,=	2017
N860 tussen Dr. Ebelsweg en Borgweg	project 3E Aanpak (zie lopende projecten, paragraaf 2.1, blz. 7)	Apart project	2017
N964 tussen Winschoten en Scheemda	Eenduidige breedte en belijning	Gefinancierd uit DV-slag BO	2017
N355 tussen Groningen en Aduard	Meenemen in planvorming N355	Apart project	2018
N363 tussen Roodeschool en Oosteinde	Vergevingsgezind maken (o.a. aanbrengen belijning, aanpassen obstakels, bermen) (Meenemen in planvorming Roodeschool)	€500.000,=	2018
N386 Hoogezand – de Groeve	Maatregelen nader te bepalen	Nader te bepalen	2019
N996 N46 – Tolweg	Maatregelen nader te	Nader te	2019

€604.500,=
€ ntb,=

	bepalen	bepalen	
N997 Holwierde	Maatregelen nader te bepalen	Nader te bepalen	2019
N360 Ringweg - Ruischerbrug	Maatregelen nader te bepalen	Nader te bepalen	2020
N966 Winschoten - Beerta	Maatregelen nader te bepalen	Nader te bepalen	2020

Strategie: 2 4 Doelstelling: 1 3 Planvorming: varieert Realisatie: varieert

I2 Regionale basisfietsroutes: ontbrekende schakels

In de fietsstrategie is een netwerk van regionale basisfietspaden benoemd. Op een deel van dit netwerk is geen vrijliggend fietspad aanwezig. In veel gevallen gaat de fietsverbinding over een goede rechtstreekse alternatieve route over rustige gemeentelijke (parallel)wegen. Op vier trajecten is geen (goed) alternatief beschikbaar.

De vier ontbrekende schakels zijn op volgorde van prioriteit weergegeven in onderstaande tabel (waarbij 1 de hoogste prioriteit is). De trajecten waar de fietsers de weg moeten delen met autoverkeer krijgen prioriteit boven het enige traject waar wel een alternatieve route is, maar die niet rechtstreekse is (de doorgaande fietser moet nu door een woonwijk). De overige ontbrekende schakels zijn geprioriteerd op basis van intensiteit van het autoverkeer. Voor een aantal ontbrekende schakels is voor de kosten een bandbreedte aangegeven aangezien hier kunstwerken in zitten waar nog nader naar moet worden gekeken.

€11.200.000
tot
€17.750.000

Prioriteit	Weg	Alternatief?	Intensiteit auto (mvt/etmaal)	Kosten
1	N978 Leek - Zuidhorn (deel van 3,3 km)	nee, fiets op weg	3580	€3.500.000,=
2	N865 Ten Post - Schildwolde (deel van 2,9 km)	nee, fiets op weg	2331-3104	€2.500.000,= tot €4.250.000,=
3	N983 Oldehove - Wehe den Hoorn (6,5 km)	nee, fiets op weg	2214 - 1654	€3.500.000,= tot €7.300.000,=
4	N980 langs Zuidhorn (3,0 km)	ja, route door woonwijk	nvt, fiets nu niet op provinciale weg	€1.800.000,= tot €2.900.000,=

Strategie: 2 4 Doelstelling: 1 3 Planvorming: nvt Realisatie: nvt

I3 Regionale basisfietsroutes: fietspaden van gemeenten

In de fietsstrategie is een netwerk van regionale basisfietspaden benoemd. Een deel van deze regionale basisfietspaden lopen over/langs gemeentelijke wegen. Op dit moment is er een financiële regeling voor gemeenten die bedoeld is voor het oplossen van kleine fietsknelpunten (zoals paaltjes). We gaan aan het VVB voorstellen om deze regeling breder inzetbaar te maken, zodat deze ook inzetbaar is voor het opwaarderen van fietspaden in het regionale basisfietsnetwerk. Het gaat echter maar om een klein bedrag (maximaal ongeveer 40.000 euro per gemeente), dus we gaan onderzoeken of er in de DuVV mogelijkheden zijn om een grotere bijdrage te leveren aan deze fietspaden.

Onbekend

Strategie: 2 4 Doelstelling: 1 3 Onderzoek: 2 0 1 7 e.v. Realisatie: ntb

I4 Fietsoversteken

Omdat het oversteken van provinciale wegen niet altijd even gemakkelijk en veilig is, gaan we maatregelen treffen op belangrijke fietsoversteken. Denk aan middengeleiders voor een kortere oversteek en attentieverhogers zoals markering of verlichting. Om te bepalen welke fietsoversteken in aanmerking komen hanteren we als criterium dat het een oversteek over een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg met meer dan 3.500 mvt/etmaal moet zijn. Daarnaast moet er regelmatig overgestoken worden. Op basis van een eerste inschatting van de intensiteit op de oversteken komen we voor de periode 2017-2020 tot de volgende potentiële fietsoversteken.

Weg	Oversteek	Cat. weg	Intensiteit auto	Planning	Opmerking	Kosten
N363	hm 20,7 Tuinbouwweg- Schaperweg	GOW	4473	2017	In project Roode- school	€100.000,=
N996	hm 13,0 Weesterweg- Bredeweg	ETW	5569	2017		€75.000,=
N996	hm 13,8 Laan van Nittersum	ETW	5521	2017		€100.000,=
N372	hm 15,3 Oude Zuiderweg	GOW	17947	2018	In project HOV Leek	nvt
N363	hm 3,3 Meijmaweg- Andelsterweg	GOW	3800	2019		€175.000,=
N363	hm 10,0 Wadwerderweg	GOW	3861	2019	Basis fietsroute	€175.000,=
N363	hm 11,3 Zijlsterweg	GOW	3861	2019		€150.000,=
N363	hm 12,2 Streeksterweg	GOW	4413	2019	Basis fietsroute	€175.000,=
N980	hm 16,2 Haaimaweg	ETW	5501	2019		€200.000,=
N996	hm 11,4 Ubbensweg	ETW	5713	2019		€175.000,=
N372	Bij nieuwe fietsbrug bij Friesland Campina	ETW	3885	2020	Mogelijk meenemen in project ontsluitings weg Bedum	nvt
N993	hm 4,0 Stedumerweg	ETW	3314 (wordt meer)	2020	Mogelijk meenemen in project ontsluitings weg Bedum	nvt

€300.000,=
2017 uit MUP
verkeers-
veiligheid

€1.050.000
2018-2020

GOW = gebiedsontsluitingsweg, ETW = erftoegangsweg

Binnenkort zullen we op bovenstaande locaties kruispunttellingen uitvoeren om te bepalen hoeveel fietsers er oversteken. Op basis hiervan gaan we bepalen welke fietsoversteken we daadwerkelijk gaan aanpakken. Uitgangspunt is dat we de beschikbare €300.000,= uit het MUP Verkeersveiligheid inzetten voor de aanpak van 3 à 4 fietsoversteken in 2017 en 2018. Dit betekent dat we voor de locaties op wegen die in 2019 en 2020 in groot onderhoud gaan voorlopig nog geen geld kunnen opnemen.

Strategie: 2 4 Doelstelling: 1 3 Onderzoek: 2 0 1 7 e.v. Realisatie: ntb

2.4.4 Overige infrastructurele projecten (J)

Voor dit thema reserveren we voor de gehele periode een bedrag van:

€45.000,=

Hiervan gaan wij onderstaande projecten en activiteiten uitvoeren.

J1 Pilot met CycleRAP

CycleRAP is een methodiek ontwikkeld door de ANWB en het SWOV die aan de hand van een inventarisatie kijkt of de inrichting van de fietspaden past bij de kenmerken van de weg, het fietspad en het gebruik ervan. We brengen hiermee ongevalsrisico's op het wegennet in beeld.

We hebben een adviesbureau opdracht gegeven om de methodiek als pilot toe te passen op vijf fietspaden in onze provincie. Op basis van de resultaten zullen we bepalen of de methodiek ons voldoende inzicht geeft in de problematiek op onze fietspaden en of deze dus geschikt is om ook op andere fietspaden toe te passen.

€30.000,=

De pilot loopt al.

Strategie:	4	Doelstelling:	3	Pilot:	2 0 1 7	Realisatie:	nvt
-------------------	----------	----------------------	----------	---------------	----------------	--------------------	------------

J2 Onderzoek verkeersveiligheid rotondes

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

€15.000,=

Strategie:	4	Doelstelling:	1 3	Onderzoek:	2 0 1 7	Realisatie:	nvt
-------------------	----------	----------------------	------------	-------------------	----------------	--------------------	------------

J3 Communicatie rondom wegwerkzaamheden

Soms is het niet te vermijden dat een fietspad tijdelijk moet worden afgesloten als gevolg van wegwerkzaamheden. Voor wegwerkzaamheden hanteren wij de CROW-publicatierreeks WIU 96a/b. Met het volgen van deze systematiek is de veiligheid geborgd, is de doorstroming optimaal en is de procedure voor communicatie geregeld. We proberen de hinder voor fietsers zo veel mogelijk te beperken, bijvoorbeeld door werkzaamheden bij Fietsroutes Plus zoveel mogelijk buiten de spits uit te voeren en we besteden meer aandacht aan tijdelijke fietsvoorzieningen, zodat een fietser minder vaak hoeft af te stappen. Sowieso 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. Soms is het mogelijk om met kleine acties (zoals recent het uitdelen van ijsjes op de omleidingsroute van de N360) de pijn wat te verzachten.

Nader te bepalen

Ook binnen Groningen Bereikbaar is een aanpak ontwikkeld voor omleidingen voor fietsers. Voor ons volledig areaal aan fietspaden zitten in deze aanpak bruikbare zaken die in voorkomende gevallen toegepast kunnen worden. Bijvoorbeeld het vermelden van een website met meer informatie op de

vooraankondigingsborden en de extra fietsafstand als gevolg van een omleiding aangeven op de routeaanduiding.

Strategie: 2 Doelstelling: 1 Uitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 8 e.v.

J4 Extra aandacht voor beheer en onderhoud fietspaden

We geven extra aandacht aan het beheer en onderhoud van onze fietspaden. Dit doen wij onder andere door vaker te maaien. In eigenbeheer vegen we fietspaden ongeveer zes keer per jaar. Dit jaar is een nieuwe veegzuigauto (speciaal voor fietspaden) in gebruik genomen wat het rijcomfort voor fietsers zal verbeteren. Voor het borgen van een goede afwatering verwijderen we 'overgroeiing nu structureel eens per drie jaar.'

De provincie gaat over van het "droog zout strooien naar nat zout strooien" van fietspaden. De komende winter zetten we vier nieuwe natzoutstrooiers in en geleidelijk worden alle zoutstrooiers vervangen. Dit betekent een kwaliteitsverbetering omdat het dooimiddel beter te doseren is en beter blijft liggen. In het nog op te stellen Uitvoeringsplan Gladheidsbestrijding (2017/2018) gaan we de werkwijze beschrijven voor de gladheidsbestrijding op fietspaden.

Nader te bepalen

Daarnaast werken we aan een simpel systeem waarmee onze inwoners knelpunten in onze fietspaden kunnen melden. Knelpunten die vaak erg irritant zijn voor de fietser, maar die snel op te lossen zijn op het moment dat we hiervan op de hoogte zijn.

Tot slot onderzoeken we de manier waarop we de tevredenheid van onze inwoners met de onderhoudssituatie kunnen laten meewegen bij de beoordeling welke fietspaden we de komende periode gaan onderhouden.

Strategie: 2 3 4 Doelstelling: 1 2 3 5 Uitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: 2 0 1 8 e.v.

J5 Meer aandacht voor handhaving fietsers

Naast aanpassingen aan de infrastructuur en educatie/voorlichting is handhaving ook een belangrijk onderdeel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Bij de 3E-aanpak wordt deze combinatie van middelen al ingezet. Handhaving vindt vooral plaats op verlichting, afleiding op de fiets en snelheid van bromfietzers. Meer aandacht voor handhaving van fietsers zou dus de verkeersveiligheid verbeteren. We stellen voor om de fiets standaard te bespreken tijdens het handhavingsoverleg en te kijken welke mogelijkheden er voor extra handhaving zijn.

€0,=

Strategie: 4 Doelstelling: 3 Uitwerking: 2 0 1 7 Realisatie: continu

2.5 Onvoorzien (K)

Voor dit thema reserveren we jaarlijks een bedrag van: €25.000,=

Binnen de structurele thema's is ruimte om onvoorzien activiteiten uit te voeren, aangezien er voor deze thema's een vast bedrag per jaar wordt gereserveerd dat niet van tevoren compleet wordt ingezet. Binnen de andere thema's is deze ruimte er niet.

3 Financiën en planning

In dit hoofdstuk gaan we in op het beschikbare budget (paragraaf 3.1) en de manier waarop we het budget verdelen over de verschillende projecten (paragraaf 3.2).

3.1 Beschikbaar budget

De ambities vanuit de nieuwe fietsstrategie zijn hoog. In het kader van de fietsstrategie is becijferd dat er in totaal ongeveer 80 miljoen euro nodig is om alle ambities te realiseren. Dit komt neer op 8 miljoen euro per jaar. Bij de behandeling van de fietsstrategie in Provinciale Staten is aangegeven dat een inzet op ambitieniveau middel (3 tot 4 miljoen euro per jaar) realistisch is.

Voor de jaren 2017 t/m 2019 is er structureel per jaar €250.000,= beschikbaar voor de fiets. Via de Voorjaarsnota 2017 (VJN2017) is een eerste extra impuls gegeven aan de uitvoering van de fietsstrategie 2016-2025 door het beschikbaar stellen van een bedrag van €3.000.000,=.

In het meerjarenuitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2017-2020 (MUP 2017-2020) is €300.000,= opgenomen voor de aanpak van fietsoversteken op provinciale wegen.

In totaal is er dus **€4.050.000,=** beschikbaar voor het uitvoeringsprogramma fiets 2017-2020.

Met de beschikbare middelen kunnen we in ieder geval de structurele thema's in gang zetten. Daarnaast zijn er een aantal infrastructurele projecten waar geld beschikbaar voor komt. Bij toekomstige herbestemming van vrijvallende middelen en bij kansen door bijdragen van derden zal aan de hand van dit uitvoeringsprogramma een nieuw voorstel voor op te pakken projecten en activiteiten worden gemaakt.

3.2 Inzet financiële middelen

In onderstaande tabel staat weergegeven op welke manier we de beschikbare middelen zijn verdeeld over de genoemde structurele thema's, ketenmobiliteit, het fietsnetwerk en onvoorzien.

	2017	2018	2019	2020	Totaal
Structurele Thema's					
A Fietsstimulering	€100.000,=	€100.000,=	€100.000,=	€100.000,=	€400.000,=
B Verkeerseducatie	€25.000,=	€25.000,=	€25.000,=	€25.000,=	€100.000,=
C Duurzaamheid en innovatie	€75.000,=	€75.000,=	€75.000,=	€75.000,=	€300.000,=
D Onderzoek en monitoring	€75.000,=	€75.000,=	€75.000,=	€75.000,=	€300.000,=
E Samenwerking	€10.000,=	€10.000,=	€10.000,=	€10.000,=	€40.000,=
Ketenmobiliteit					
F Ketenmobiliteit	€30.000,=	€590.000,=	€0,=	€0,=	€620.000,=
Fietsnetwerk					
G Fietsroutes Plus	€40.500,=	€1.200.000,=	€0,=	€0,=	€1.240.500,=
H Regionale Hoofd fietsroutes	€0,=	€0,=	€0,=	€0,=	€0,=
I Regionale Basis fietsroutes	€204.500,=	€700.000,=	€0,=	€0,=	€904.500,=
J Overige projecten	€30.000,=	€15.000,=	€0,=	€0,=	€45.000,=
Onvoorzien					
K Onvoorzien	€25.000,=	€25.000,=	€25.000,=	€25.000,=	€100.000,=
Totaal	€615.000,=	€2.815.000,=	€310.000,=	€310.000,=	€4.050.000,=

