

De Groninger Fietsenstandaard

Aanzetten voor nieuw fiets(parkeer)beleid in de binnenstad
Discussienota



stad.



De Groninger Fietsenstandaard

Aanzetten voor nieuw fiets(parkeer)beleid in de binnenstad
Discussienota

Inhoud

- | | |
|-----------------------------------|-------|
| 1. Inleiding | p. 5 |
| 2. Fietsparkeren in de binnenstad | p. 7 |
| 3. Doel, visie en strategie | p. 15 |
| 4. Uitwerking en maatregelen | p. 21 |
| 5. Op weg naar nieuw beleid | p. 29 |



Ruimte voor de binnenstad

Het nieuwe fietsparkeerbeleid voor de binnenstad is een onderdeel van het nieuwe integrale beleidsprogramma voor de binnenstad 'Ruimte voor de binnenstad', zoals we dat onlangs (augustus 2011) hebben gepresenteerd. Ruimte voor de binnenstad integreert beleid op het gebied van bereikbaarheid, de publieke ruimte, economie en leefbaarheid.

Meer informatie op groningen.nl/binnenstad

15 september 2011

“If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic.
If you plan for people and places, you get people and places.”



1. Inleiding

Groningen is een echte fietsstad. Iedereen die voor het eerst in onze stad komt verbaast zich over hoe ontzettend veel fietsers en fietsen je hier ziet. In Groningen is het goed fietsen. Daar zijn we trots op. Want al jaren voert Groningen beleid ter bevordering van het fietsgebruik in de stad. Dat beleid heeft succes: meer dan de helft van alle verkeersbewegingen in de stad doen we op de fiets. En 70% van de bezoekers aan de binnenstad komt op de fiets. Op drukke zaterdagen staan er tussen de 8 en 10 duizend fietsen in de binnenstad.

Groningen is dus een echte fietsstad. Maar... het succes heeft ook een schaduwzijde: die fietsende binnenstadsbezoekers en ook de ongeveer tienduizend bewoners van onze binnenstad moeten hun fiets ergens kwijt. Dat is een toenemend probleem: voor bewoners en bezoekers die een stallingsplek zoeken, maar ook voor de andere gebruikers van de binnenstad. De hinder van (onhandig) geparkeerde fietsen neemt toe. Aan beide problemen moeten we wat doen. In deze nota geven we daarvoor een aanzet.

De binnenstad van Groningen noemen we vaak de huiskamer van onze stad; een mooi beeld. Maar op sommige momenten en op sommige plaatsen krijgt onze huiskamer te veel het karakter van een fietsenstalling. Natuurlijk, fietsers en fietsen horen bij de binnenstad. Maar dat geldt minstens evenzeer voor voetgangers, rolstoelers, kindervagens, winkeliers, marktlieden, uitgaanders en stappers. De binnenstad is er voor iedereen. De ruimte in de binnenstad is beperkt. Het gaat dus om de goede balans.

De centrale vraag van deze nota luidt daarom als volgt:

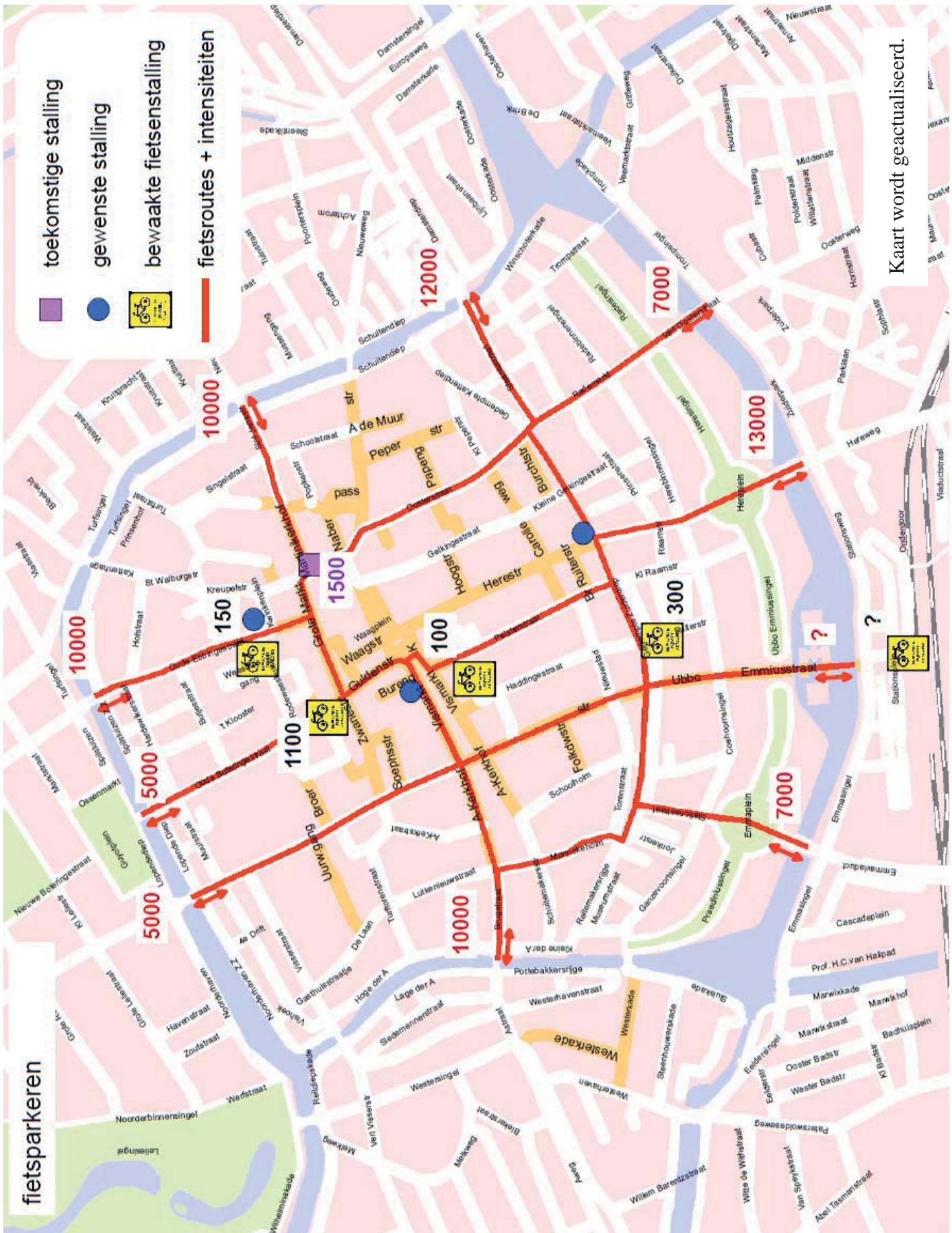
Hoe houden we de binnenstad blijvend aantrekkelijk voor iedereen (inclusief fietsers), zonder van onze huiskamer een fietsenstalling te maken.

In hoofdstuk 2 schetsen we in woord, beeld en cijfers de problematiek waar we het in deze nota over hebben. Daarbij wordt duidelijk dat het evenwicht verstoord is geraakt. Daar willen we wat aan doen. Om daarbij doelgerichte en samenhangende keuzes te kunnen maken, formuleren we in hoofdstuk 3 onze visie op de plaats van de fiets en de fietser in de binnenstad; in relatie tot andere gebruikers en functies. In hoofdstuk 4 presenteren we dan de hoofdlijnen van ons nieuwe fietsparkeerbeleid, met wat we concreet willen gaan doen; zo snel mogelijk en op langere termijn.

Visie, beleid en maatregelen samen vormen ons voorstel voor een nieuwe 'standaard' voor het fietsparkeren in de binnenstad, waarover we in de komende periode met alle betrokkenen zullen overleggen. We hopen dat we op die manier een voor iedereen bruikbare en duurzame Groninger fietsenstandaard zullen construeren!

Karin Dekker
wethouder Verkeer

Opmerking:
Deze nota gaat *niet* over het fietsparkeren in het stationsgebied.
Daarvoor loopt een apart beleidstraject.



fietsparkeren

- toekomstige stalling
- gewenste stalling
- bewaakte fietsenstalling
- fietsroutes + intensiteiten

Kaart wordt geactualiseerd.



2. Fietsparkeren in de binnenstad

Groeiende behoefte aan fietsparkeerplekken

Al jaren is het verkeersbeleid van de gemeente Groningen gericht op het bevorderen van het fietsgebruik. Hierdoor, en ook door het nog altijd groeiende aantal studenten en bezoekers, is de behoefte aan fietsparkeerruimte in de binnenstad de laatste jaren fors gestegen.

De piek van het aantal geparkeerde fietsen is 's middags. Er staan dan op werkdagen 8100 fietsen geparkeerd en op zaterdagen 8400. 's Ochtends en 's avonds staan er veel minder fietsen geparkeerd.



Huidige voorzieningen

In de binnenstad zijn momenteel de volgende fietsparkeervoorzieningen:

VOORZIENING	CAPACITEIT
<u>Bewaakte fietsenstallingen</u>	
Boteringestraat	700
Zuiderdiep (Pathé)	250
Kleine Pelsterstraat	75
Peperstraat	200
<u>Permanente fietsenrekken</u>	3000
<u>Mobiele fietsenrekken</u>	700
op drukke plekken (GrMarkt OZ en NZ; Guldenstraat) en drukke dagen (do-avond t/m za-nacht)	
<u>Rode lopers</u>	
Een bijzonder soort fietsparkeervoorziening is de rode loper, die juist bedoeld is om fietsparkeren tegen te gaan. De rode loper rollen we uit op plekken waar veel fietsers de neiging hebben hun fiets neer te zetten, maar waar dat beslist niet gewenst is.	6 locaties
<u>Fietsparkeergarage Forum</u>	
Onder het Forum komt een grote fietsparkeerkelder. We verwachten dat deze kelder in 2016 in gebruik genomen kan worden.	1300-1500

In het overzicht zijn *niet* opgenomen particuliere stallingen van universiteit, scholen, bewoners, winkels en kantoren.









Bovenstaande overzichten maken duidelijk dat zelfs bij 100% bezetting/gebruik van de voorzieningen, er altijd een grote hoeveelheid fietsen los gestald zal worden. De foto's op de volgende bladzijden laten zien hoe dat in de praktijk gebeurt.

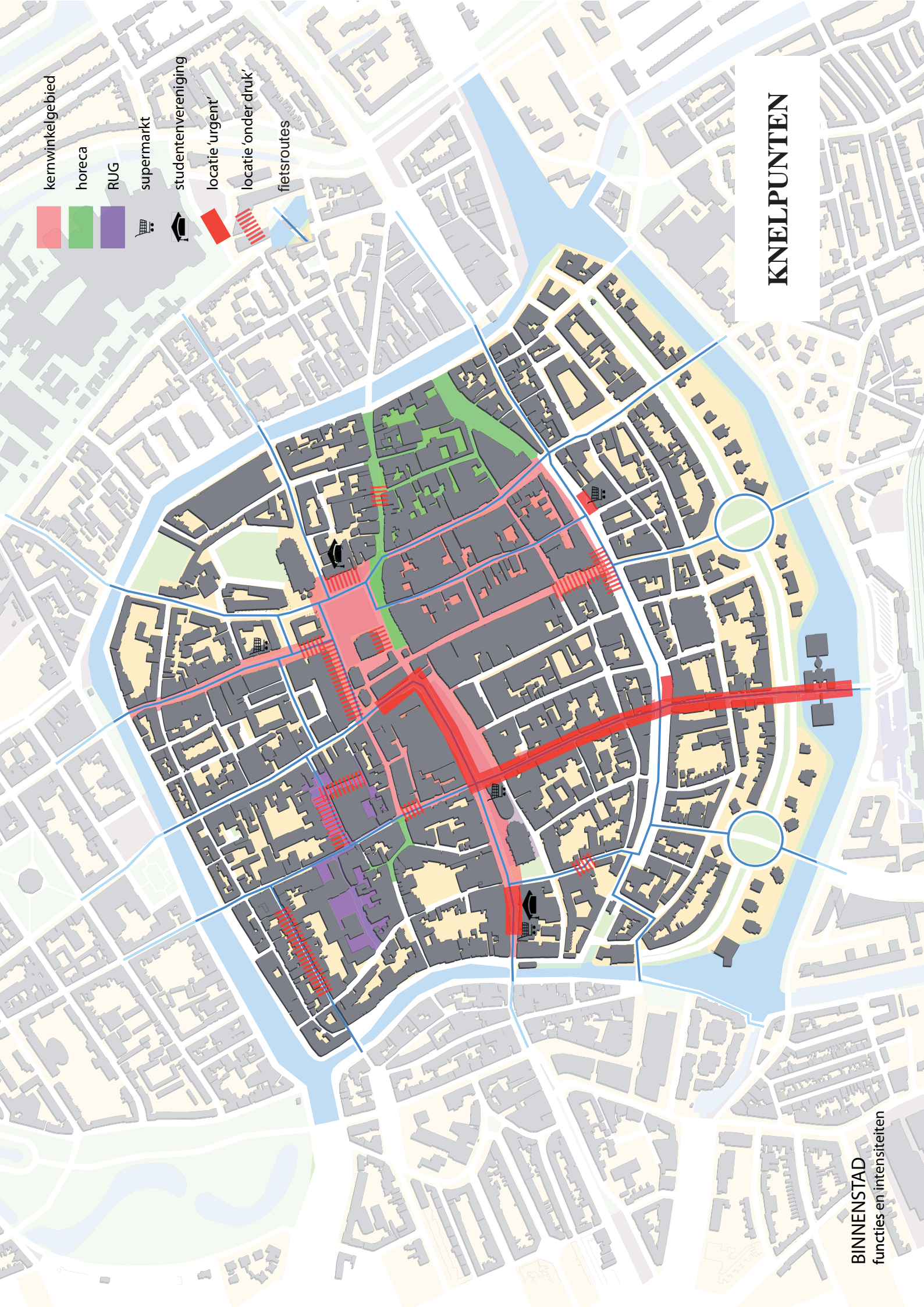


Dommeke
Wijn

Boekhandel
Boomker & Savenij



-  kernwinkelgebied
-  horeca
-  RUG
-  supermarkt
-  studentenvereniging
-  locatie 'urgent'
-  locatie 'onder druk'
-  fietsroutes



KNELPUNTEN

BINNENSTAD
functies en intensiteiten

Knelpunten

De getallen en de foto's maken duidelijk dat de grote fietsparkeerbehoefte in onze binnenstad tot knelpunten leidt.

De belangrijkste zijn de volgende:

1. Los geparkeerde fietsen belemmeren de doorgang voor wandelaars en de entree van de winkels. Dat is in het bijzonder bezwaarlijk voor mensen in een rolstoel of met andere fysieke beperkingen; en in strijd met ons gemeentelijk toegankelijkheidsbeleid.
2. Een (te groot) gedeelte van de in principe voor kortparkeerders bedoelde fietsenrekken wordt gebruikt door langparkeerders (bewoners en werknemers)
3. Fietsen horen bij een levendige binnenstad, maar we willen ook een fraaie en aantrekkelijke binnenstad. Als het te druk wordt met geparkeerde fietsen gaat dit niet goed meer samen. Als fietsen omvallen (als dominanten) is de fysieke en visuele overlast nog eens extra groot.
4. Bovenstaande knelpunten worden versterkt door het groot aantal weesfietsen in de binnenstad; (meestal defecte) fietsen die door de eigenaar zijn achtergelaten.

De meeste overlast is op de volgende locaties:

- Guldenstraat, Tussen Beide Markten
- Vismarkt Noordzijde
- Vismarkt, bij de Korenbeurs
- Brugstraat; bij AH-supermarkt
- Westerhaven
- Oude-Ebbingestraat; bij AH-supermarkt
- Poelestraat
- Hereweg/Zuiderdiep
- Zuiderdiep; bij AH-supermarkt
- Broerplein

Fietsers nader beschouwd

Van belang is de mens en zijn gedag als uitgangspunt voor het te ontwikkelen beleid te nemen. Daarom werpen we nu eerst een blik te werpen op de fietser en wat hij of zij in de binnenstad komt doen.

*“If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic.
If you plan for people and places, you get people and places.”*

(Project for Public Spaces. <http://www.pps.org>)





Gebruiksprofielen

Profiel	Reden bezoek binnenstad	Fietsparkeerbehoefte
Bewoner	wonen; vooral in appartementen en op kamers; grotendeels in woningen zonder fietsenshuur	veilig; in of heel dichtbij de woning; overdag en 's nachts
Werknemer	werken	veilig, nabij het werk, overdag
Bezoeker kort	boodschap doen; gericht bezoek aan één winkel/instelling	gemak; vlakbij de winkel, overdag
Bezoeker lang	combinatiebezoek: gezellig verpozen, winkelen en wandelen	veilig; aan/vlakbij de aanrijroute; overdag
Avondbezoeker	bezoek aan bioscoop, schouwburg, debat e.d.; over het algemeen voor 23.00 weer naar huis	veilig; niet te ver van de te bezoeken locatie; 's avonds
Stapper	'stappen', meerdere kroegen bezoeken; tot diep in de nacht	gemak; vlakbij de eerste kroeg; 's avonds en 's nachts

Veilig of gemak

In de gebruiksprofielen komen twee verschillende basis-behoeften naar voren: veiligheid of gemak. Bij veilige plekken denken we vooral aan overdekte stallingen, bij gemakplekken aan parkeren in de openbare ruimte. Deze twee parkeerbehoeften helpen ons om richting te geven aan ons fietsparkeerbeleid, zoals we dat in het volgende hoofdstuk uiteenzetten. Tot slot vestigen we hier kort de aandacht op enkele ontwikkelingen die ook op een of andere manier van invloed (kunnen) zijn op het te ontwikkelen fietsparkeerbeleid. Bij de verdere uitwerking moeten we er dus rekening mee houden.

Steeds duurdere fietsen

Veel mensen hebben tegenwoordig een luxe, dure fiets. Ook komen er steeds meer elektrische fietsen. Deze fietsers hechten meer dan gemiddeld belang aan een veilige stalling, waarvoor ze waarschijnlijk ook wel wat willen betalen.

De fiets als wegwerpartikel

Aan de andere kant is er ook een grote groep (studenten) die de fiets beschouwt als wegwerpartikel. Brikjes van een paar tientjes, die als er iets aan kapot gaat, gewoon worden achtergelaten. Betalen voor een stallingsplek is voor deze groep geen optie.

Meer afwijkende formaten

De laatste jaren verschijnen er meer aparte fietsen op de markt; met extreem brede sturen en dikke banden. Deze fietsen passen vaak niet in de gangbare fietsenrekken.





3. Doel, visie en strategie

In dit hoofdstuk formuleren we ons doel en onze visie op het fietsparkeren in de binnenstad en aansluitend daarop onze strategische keuzes. De concrete beleidsvoorstellen volgen dan in het volgende hoofdstuk. Maar eerst zetten we op een rijtje welk ander beleid mede kaderstellend is.

Kaderstellend beleid

Met het te ontwikkelen fietsparkeerbeleid willen we diverse doelen bereiken. Die doelen vloeien mede voort uit besluiten op andere beleidsterreinen. De relevantste brengen we hier kort in beeld.

Binnenstad.nu (2009)

Binnenstad.nu is onze actuele visie op de binnenstad, met het accent op maatregelen waarmee we onze binnenstad in de komende jaren - tijdens de uitvoering van grote bouwprojecten - aantrekkelijk willen houden. Daarnaast gelden nog steeds onze uitgangspunten van Binnenstad Beter en Ruimte voor Ruimte, die gericht zijn op hoge visuele kwaliteit en maximale flexibiliteit in het gebruik van de (schaarse) ruimte in de binnenstad.

Ruimte voor de binnenstad (2011)

Het nieuwe fietsparkeerbeleid voor de binnenstad is een onderdeel van het nieuwe integrale uitvoeringsprogramma voor de binnenstad, zoals we dat onlangs in de nota 'Ruimte voor de binnenstad' (augustus 2011) hebben geschetst.

Ruimte voor de binnenstad integreert beleid op het gebied van bereikbaarheid, de publieke ruimte, economie en leefbaarheid.

Stap op! Fietsmaatregelen 2009-2010 (2009)

De nota Stap op! geeft uitvoering aan ons fietsbeleid, dat gericht is op het verder verhogen van het aandeel van de fiets in de stedelijke mobiliteit. Onderdeel daarvan is het aanleggen en verbeteren van doorgaande fietsroutes vanuit alle windstreken naar het centrum. Ons fietsbeleid betreft ook de fietsenstallingen. In de begroting van 2011 is nieuw fietsparkeerbeleid voor de binnenstad aangekondigd.

G-kracht: Gastvrij Groningen (2009)

G-kracht: City of Talent (2009)

Twee belangrijke sporen in ons economisch meerjarenprogramma G-kracht zijn het versterken van de aantrekkelijkheid van Groningen voor toeristen én voor studenten. We willen graag meer bezoekers en meer studenten. Ons fietsparkeerbeleid moeten we daarop afstemmen.

Parkeren in Stad: Duurzaam bereikbaar (2010)

In onze parkeernota van 2010 is het fietsparkeren onderdeel geworden van het parkeerbeleid. Dat wil zeggen dat ook het fietsparkeerbeleid in beginsel door ons parkeerbedrijf zal worden uitgevoerd.





Doel

Als we het hebben over fietsparkeren in de binnenstad, hebben we het over twee zaken: het fietsparkeren en de binnenstad. Het is nuttig ze te onderscheiden, want wat voor het ene goed is, hoeft dat voor het andere niet te zijn. De kunst is om zowel het fietsparkeren maximaal te faciliteren als de kwaliteit van de binnenstad te versterken. Of, zoals we het eerder stelden:

Hoe houden we de binnenstad blijvend aantrekkelijk voor iedereen (inclusief fietsers), zonder van onze huiskamer een fietsenstalling te maken.

Het is duidelijk dat de twee deel-doelen niet in alle gevallen tegelijk gediend kunnen worden; als keuzes nodig zijn doen we dat op basis van de volgende visie en uitgangspunten.



Visie en uitgangspunten

De binnenstad noemen we ‘de huiskamer’ van de stad. De binnenstad is er voor iedereen. De binnenstad heeft vele functies, waarvan de belangrijkste is dat je er aangenaam kunt verblijven: wandelen, winkelen, slenteren, uitgaan en op een terrasje zitten. De verblijfsfunctie van de binnenstad staat op nummer één. Fietsers hebben in Groningen een streepje voor, maar in de binnenstad komen de voetgangers op de eerste plaats. Dit betekent dat we het fietsparkeren in de binnenstad moeten reguleren ten gunste van de verblijfskwaliteit.

Een goed bereikbare binnenstad voor fietsers betekent vooral dat fietsers snel en comfortabel via doorgaande fietsroutes *naar* de binnenstad kunnen rijden. Daar werken we op allerlei manieren aan en dat blijven we doen. Maar het betekent niet dat ze ook snel en gemakkelijk overal *in* de binnenstad kunnen rijden en dat fietsen overal neergezet moeten kunnen worden.

In de binnenstad gebeurt van alles; of in beleidsjargon: de binnenstad herbergt vele verschillende functies. Om al die verschillende functies, op verschillende momenten, mogelijk te maken, is het belangrijk dat de openbare ruimte in de binnenstad maximaal flexibel is. Voor het fietsparkeren betekent dit, dat we heel voorzichtig moeten zijn bij het permanent bestemmen van openbare ruimte voor het stallen van fietsen.

Kort samengevat leiden deze uitgangspunten ertoe dat het fietsparkeren in de binnenstad meer in (bewaakte) stallingen, en minder op straat zou moeten (dus meer ‘veilige’ plekken en minder ‘gemaksplekken’). Anders gezegd: *meer in de schuur en minder in de huiskamer*.

Van belang is hierbij op te merken dat het niet de bedoeling is om van onze huiskamer een toonkamer te maken. Een beetje rommelig met hier en daar wat geparkeerde fietsen mag best. Dat hoort bij een levendige binnenstad. Het gaat om de balans, die willen we herstellen.



Strategie

De keuze van de maatregelen wordt niet alleen bepaald door *wat* we willen bereiken, maar ook door *hoe* we dat willen, de strategie:

• Faciliteren en verleiden

Fietsparkeeroverlast zou je - in theorie - snel kunnen oplossen met meer parkeerverboden en stringente handhaving. Daarvoor kiezen we nadrukkelijk niet zondermeer. Om twee redenen: het past niet bij Groningen als fietsvriendelijke stad en - nog belangrijker- het is geen oplossing voor de reële fietsparkeerbehoefte. We kiezen dus een andere aanpak: faciliteren en verleiden.

Faciliteren betekent dat we er voor moeten zorgen dat er voldoende goed bereikbare (veilige) fietsparkeerplekken beschikbaar zijn. Voor de inwoners en stadsbewoners zo dicht mogelijk bij hun woning en voor bezoekers aan of vlakbij de belangrijkste aanrijroutes.

Verleiden is het tweede spoor: het moet voor fietsers aantrekkelijk zijn om van de fietsparkeervoorzieningen gebruik te maken. Verleiden betekent niet alleen gemakkelijk, comfortabel en goedkoop, maar ook inspelen op natuurlijke gedrag. Iemand die een plekje voor zijn fiets zoekt, kijkt eerst om zich heen om te zien of er vlakbij een logische stallingplek is: een paaltje, een boom, een hoekje, een vak, een plek waar al andere fietsen staan, markeringen in het plaveisel... Door bewuste inrichting van de openbare ruimte is langs deze weg-der-verleiding het fietsparkeergedrag te sturen.

We verwachten dat met 'faciliteren en verleiden' de behoefte aan gemakplekken zal afnemen, die we dan voldoende kunnen bieden op locaties waar andere binnenstadsgebruikers er zo min mogelijk hinder van hebben.

• Samenwerken

Een aantal van de drukste fietsparkeerplekken bevinden zich momenteel vlakbij drukbezochte winkels. Op deze locaties gaan samen met de betrokken ondernemers, op basis van een gedeelde verantwoordelijkheid, aan goede oplossingen werken.

• Communiceren

Voor fietsparkeerbeleid geldt hetzelfde als voor alle andere beleid: zonder draagvlak werkt het niet. Daar gaan we actief aan werken. In de eerste plaats door te zorgen voor voldoende fietsparkeercapaciteit op goede plekken en fietsers daar op te wijzen en ze te verleiden er gebruik van te maken. Maar ook door onze uitgangspunten over het primaat van de voetganger actief te communiceren en op fietsers een appèl te doen mee te werken om de binnenstad voor iedereen aantrekkelijk te houden.

• Handhaven

Als laatste noemen we hier handhaven. Want ook dat is de taak van de gemeente. Zeker in situaties van ernstige en/of herhaalde overlast. Onze inzet is om met faciliteren en communiceren de noodzaak tot handhaven zoveel mogelijk te beperken en de acceptatie ervan - in situaties waarin het nodig is - te vergroten.

Hoofddijnen van beleid

Samenvattend luiden de hoofddijnen van ons beleid als volgt:

- 1 Logische hoofdfietsroutes door de binnenstad
- 2 Meer inpanninge fietsenstallingen; m.n. voor bewoners
- 3 Minder vaste rekken
- 4 Samenwerken met ondernemers
- 5 Communicatie
- 6 Handhaven

Met welke maatregelen we dit beleid willen realiseren, leest u in het volgende hoofdstuk.

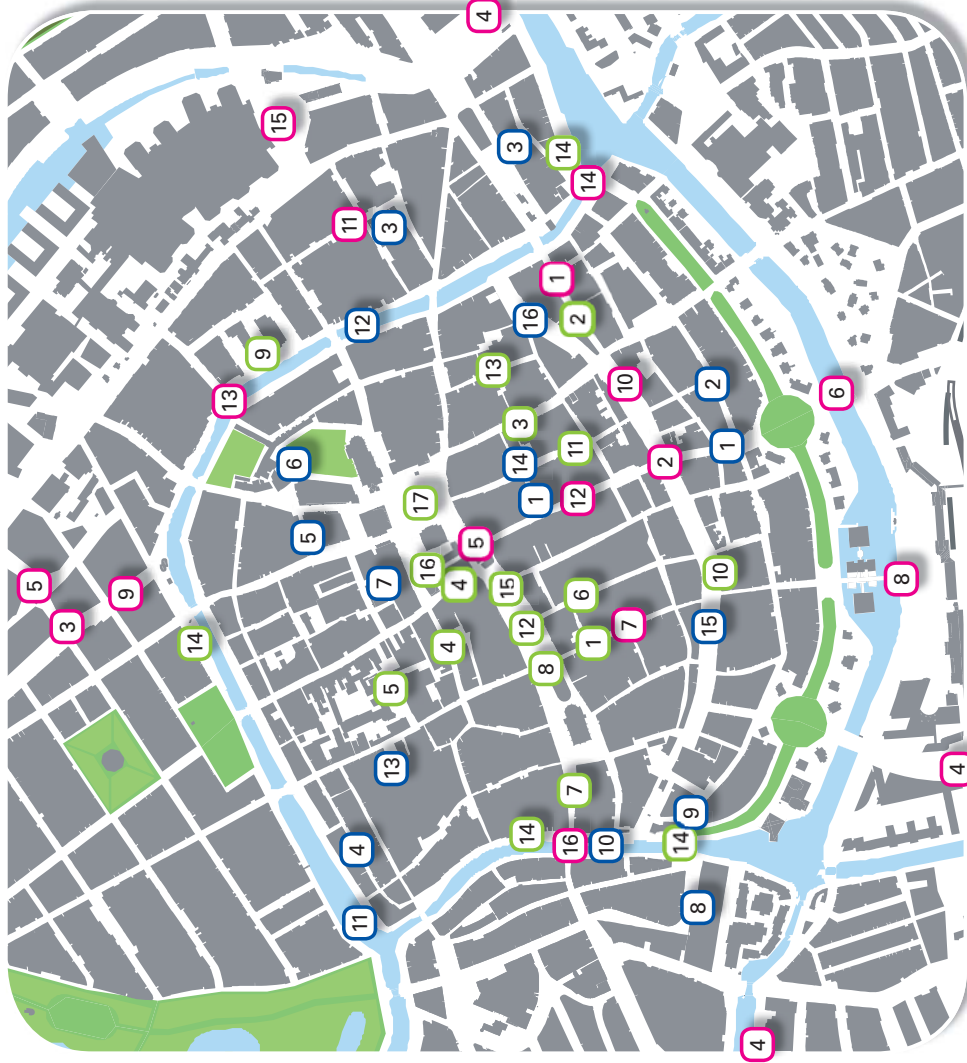
Ruimte voor de Binnenstad

De bereikbare binnenstad

- 1 Proef versvenster
- 2 Bevoorradingsverkeer mag over sector-grens busbaan
- 3 Betere bewegwijzering p-garages
- 4 Dynamisch parkeer informatiesysteem
- 5 Boterdiepgarage als aantrekkelijk alternatief
- 6 Alternatieve routes stad-in en stad-uit bij komst tram
- 7 Folkingsstraat afsluiten fietsers, ruimte voor uitstallingen
- 8 Knip Stationsweg
- 9 Routes vanaf p-garages aankleden, mogelijk met kunstprojecten
- 10 Belemmeringen opheffen mindervaliden
- 11 Verbeteren toegankelijkheid binnenstad oost
- 12 Voetgangersgebieden na 1800 uur openstellen voor fietsers
- 13 Fietsbrug Walstraat
- 14 Fietsbrug bij de Oosterhaven
- 15 Onderzoek fly-over
- 16 Doorstroming bussen A-Straat / Brugstraat

De economische binnenstad, leefbaarheid

- 1 Uitbreiden winkelstraatmanagement
- 2 ZZP-hub-initiatief in Pentascope
- 3 Herinrichting Binnenstad-Oost (en Eiland/Oosterkade)
- 4 Beëindigen prostitutie A-Kwartier
- 5 Schoolpleinen inzetten als openbare speelgelegenheid
- 6 Stimuleren 4 en 5 sterrenhotels
- 7 Met initiatiefnemers / eigenaren praten over plannen Grote Markt-Noordzijde
- 8 Opknappen Westershaven
- 9 Opknappen Museumkwartier
- 10 Locatie museumboot
- 11 Herinrichting Diepenring / Noorderhaven
- 12 Herinrichting rest Diepenring in toekomst
- 13 Upgraden uurwerkersplein
- 14 Stegenplan Gelkingestraat
- 15 Mogelijkheden banieren verruimen
- 16 Differentiatie straatmeubilair



De publieke ruimte

- 1 Chauffeurs die zich aan de venstertijden houden op een positieve manier benaderen
- 2 Zakpaaltjes aanbrennen (pollers)
- 3 Proef voor de Oosterstraat: max. 5 ontheffingen per dag
- 4 Proef Vismarkt-NZ/Guidenstraat afsluiten voor fietsers, Zwanestraat openstellen
- 5 Overlast fietsen bespreken met RuG e.a.
- 6 Buurtstallingen als fietsparkeerplaats
- 7 Bij AH's Brugstraat en Zuiderdiep experimenteren met fietsparkeervakken
- 8 Bij de Korenbeurs tijdelijke fietsenstalling
- 9 Overleg met Praediniusgymnasium over co-gebruik stallingvoorzieningen
- 10 Handhaving wildparkeerders (fiets)
- 11 Verwijderen wrakken binnenstad
- 12 Ondergrondse fietsenstalling Vismarkt
- 13 Plaatsen uriliften, uitbreiding toiletvoorzieningen
- 14 Meer terrassen langs de Diepenring
- 15 Meer bankjes in het centrum
- 16 Experiment: tijdelijke speelvoorziening.
- 17 Grote Markt vaker inzetten voor evenementen

4. Uitwerking en maatregelen

Hieronder geven we aan hoe we de hoofdlijnen van beleid de komende tijd willen uitwerken en welke maatregelen er dan denkbaar zijn.

De maatregelen die we hier vermelden zijn verschillend van aard. Sommigen kunnen we direct uitvoeren, voor anderen geldt dat er nog veel moet worden voorbereid en weer andere zijn nog niet veel meer dan ideeën waarvan we de haalbaarheid nog moeten onderzoeken. Wat we precies gaan doen weten we nu nog niet. Dat hangt mede af van wat anderen van deze *discussienota* vinden.

Parallel aan de brede discussie over deze nota, willen we dit jaar en volgend jaar starten met diverse pilot-projecten, om op die manier direct in de praktijk te ervaren hoe bepaalde onderdelen van het nieuwe beleid uitpakken. De ervaringen van alle betrokkenen in de pilots zullen dan een belangrijke bijdrage leveren aan het definitief bepalen van het nieuwe beleid.

Logische hoofdfietsroutes door de binnenstad

Fietsen *naar* de binnenstad faciliteren we maximaal; fietsen *door* de binnenstad gaan we beter reguleren. Uitgangspunt daarbij is dat de binnenstad in veel gevallen ook onderdeel is van doorgaande fietsroutes; bijvoorbeeld vanuit woonwijken naar het station, naar Zernike en Kardinge. Er zullen dus altijd grote aantallen fietsers door de binnenstad rijden. Dat kan prima als we voor logische hoofdfietsroutes zorgen.

Daaraan werken we in ons fietsbeleid Stap op!

Een kaart met daarop hoofdfietsroutes, ontbrekende schakels en drukke straten waar je minder fietsverkeer wilt wordt ontwikkeld.

Het intensieve fietsverkeer door de binnenstad leidt op sommige plekken tot (te veel) hinder en knelpunten. We zullen onderzoeken of en hoe we daar met aanpassingen in de hoofdfietsroutes wat aan kunnen doen. Hiermee in samenhang moeten we dan bepalen wat de beste lokaties zijn voor fietsenstallingen en fietsparkeerplaatsen. In dit verband zijn ook de komende veranderingen door de nieuwbouw aan de Grote Markt en de komst van de tram van belang.

Wat gaan we doen?

- > Proef Folkingerstraat afsluiten voor fietsers (proef loopt inmiddels)
- > Proef Vismarkt NZ/Guldenstraat afsluiten voor fietsers (via Zwanestraat)
- (zie nota Ruimte voor de Binnenstad)

Meer inpandige fietsenstallingen

Ons doel is om zoveel mogelijk fietsers hun fiets te laten stallen in inpandige fietsenstallingen. We willen bevorderen dat er daar meer van komen, bij voorkeur direct aan de doorgaande fietsroutes. Naast de door de gemeente geëxploiteerde fietsenstallingen (waaronder de nieuwe aan de Grote Markt) denken we ook aan stallingen in particuliere panden. Speciale aandacht besteden we aan voldoende inpandige stallingsruimte voor binnenstadsbewoners en werknemers.

Wat gaan we doen?

- > Garage Centrum in de Haddingestraat ombouwen tot bewonersfietsgarage [Pilot 1]
- > Zoeken naar geschikte inpandige locaties [Pilot 3]
- > Buurtstallingen als fietsparkeerplaats (zie nota Ruimte voor de Binnenstad)
- > Opnemen fietsparkeereisen in bestemmingsplannen en bouwvergunningen [Pilot 5]
- > Bouwen fietsparkeerkelder onder het Groninger Forum; met aantrekkelijke entrees



BEWAARTE
RIJWIEL
STALLING

INGANG
↓

GRATIS
BIJZONDER VERBODEN TOEGANG

MEIJS

Pilot 1

Parkeergarage Haddingestraat deels ombouwen tot bewonersstalling voor fietsen

Een deel van de begane grond zal geschikt worden gemaakt voor fietsen. Het is waarschijnlijk nodig om een aparte ingang te maken.

Duur pilot: 4 maanden

Pilot 3

Zoeken naar geschikte inpandige locaties

Nagegaan wordt of er geschikte panden op goede plekken beschikbaar zijn als inpandige fietsparkeervoorziening voor de langbezoekers.

Duur pilot: 3 maanden

Pilot 5

Fietsparkeren oplossen binnen de planologisch/juridische kaders

In de bouwregelgeving wordt per 1 januari 2012 opgenomen dat woningen moeten zijn voorzien van een ruimte om fietsen te stallen. Ook voor winkels en bedrijven is dat geregeld.

Nagegaan wordt of dit voldoende resultaat op zal leveren.

Duur pilot: 2 maanden

Minder vaste rekken (Van rek naar plek)

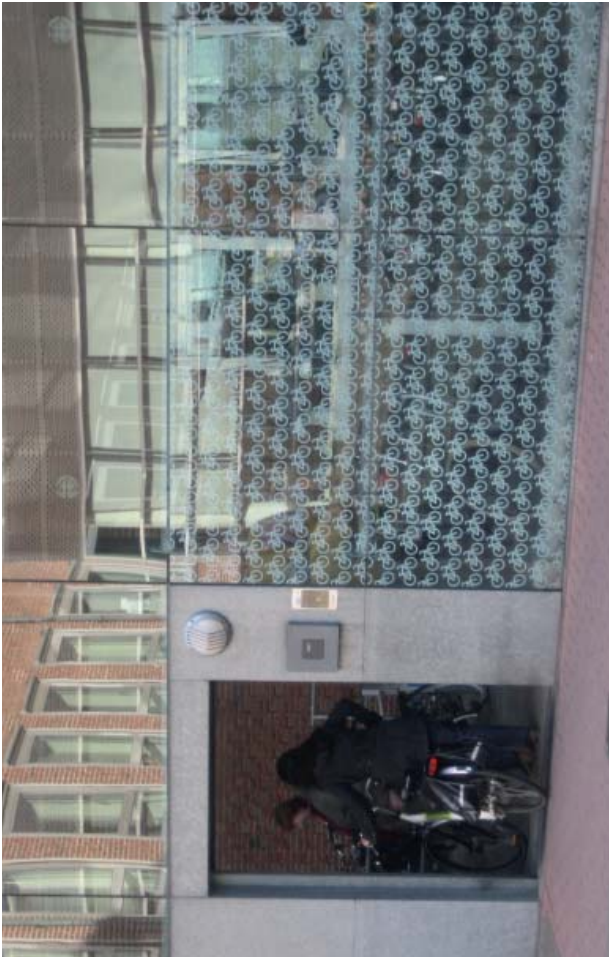
In de Groninger binnenstad bevinden zich momenteel op tal van plaatsen vaste fietsenrekken, waarin de binnenstadsbezoeker zijn fiets gemakkelijk kan stallen en met een ketting kan vastmaken. Handig dus. Maar er kleven ook nadelen aan: vaste rekken nemen ook ruimte in als er geen fietsen in staan. Het zijn verzamelplekken voor zwerfvuil en zwerffietsen zijn minder gemakkelijk te verwijderen. Hier komt bij dat vaste rekken ook (te veel) worden gebruikt door bewoners en werknemers. Samengevat maken vaste fietsenrekken het gebruik van de openbare ruimte minder flexibel.

Om deze nadelen te beperken maken we ook gebruik van mobiele fietsenrekken; die op drukke dagen 's ochtends worden geplaatst en 's avonds weer worden weggehaald. Dat is veel werk. Vooral als er 's avonds nog vastgeketende fietsen in het rek staan.

Er is ook een derde variant: geen rek, maar een plek. In de praktijk blijkt dat mensen die hun fiets ergens willen stallen bijna altijd om zich heen kijken op zoek naar een logische plek; buiten de loop, maar wel dichtbij. Door dergelijke plekken te definiëren en zichtbaar te maken - bijvoorbeeld in de bestrating - kunnen we dus het fietsparkeren op de gewenste plek stimuleren, zonder de openbare ruimte minder flexibel te maken.

Wat gaan we doen?

- > Minder vaste klemmen; klemmen verwijderen Vismarkt ZZ en Westerhaven
- > Andere klemmen, zonder aanbindmogelijkheid
- > Experimenteren met fietsparkeervakken [Pilot 4]
- > Met belijning/bestrating natuurlijk fietsparkeergedrag uitlokken
- > Tijdelijke fietsparkeermatten
- > Specifieke herinrichtingsplannen maken bij grote/drukke winkels (zie ook Pilot 5)
- > Bij AH's Brugstraat en Zuiderdiep experimenteren met fietsparkeervakken (zie nota Ruimte voor de Binnenstad)
- > Bij de Korenbeurs tijdelijke fietsenstalling (zie nota Ruimte voor de Binnenstad) [Pilot 6]



Pilot 4

Fietsparkeervakken aanbrengen voor de kort-bezoekers

Omdat het bewonersparkeren steeds meer inpandig wordt opgelost komen plekken beschikbaar om vakken te maken waar kort-bezoekers hun fietsen op de standaard kunnen neerzetten. Omdat er geen vastbindvoorzieningen meer zijn zullen mensen hun fiets hier niet een nachtje laten staan. Op bepaalde plekken worden proefvakken aangelegd.

Duur pilot: (ijs en weder dienende) 4 maanden.

Wat gaan we doen?

- > Bevorderen fietsparkeervoorzieningen op eigen erf/inpandig [Pilot 2]
- > Specifieke herinrichtingsplannen maken bij grote/drukke winkels/publiekstrekkers? (zie ook Pilot 3)
- > Winkelier/eigenaar rol geven in beheer? [Pilot 5]
- > Overlast fietsers bespreken met RUG e.a. (zie nota Ruimte voor de Binnenstad)

Pilot 6

Mobiele fietsenstalling Korenbeurs

De markt op de Vismarkt trekt zeer veel bezoekers aan. Die bezoekers komen meestal met de fiets. Voor deze bezoekers plaatsen we spitsrekken of een mobiele bewaakte fietsenstalling met flexibele capaciteit, afgestemd op de behoefte; in de praktijk te ervaren wat het beste werkt.

Duur pilot: 5 maanden

Start: april 2012 (tot en met september)

Pilot 2

Werkgevers zorgen voor een fietsparkeerplek voor hun werknemers

Er wordt een gesprek met binnenstad-ondernemers gestart met de inzet dat niet de gemeente, maar zij zich verantwoordelijk weten voor het aanleggen van fietsparkeervoorzieningen op hun eigen grondgebied.

Duur pilot: 3 maanden

Samenwerken met ondernemers

De drukste fietsparkeerplekken bevinden zich momenteel vlakbij drukbezochte winkels.

De problemen die hierdoor ontstaan zijn niet alleen problemen van de gemeente. Daarom gaan we op deze locaties samen met de betrokken ondernemers, op basis van een gedeelde verantwoordelijkheid, werken aan goede oplossingen.

Een bijkomend argument op de problemen rond de winkels gezamenlijk op te lossen is dat de fietsparkeerverlast ook de toegankelijkheid van de winkel in kwestie vermindert en het dus ook in het belang van de winkelier is om er wat aan te doen.

Wat we hier opmerken over winkels en ondernemers, geldt vanzelfsprekend ook voor andere fietsmagneten en hun eigenaren (studentenverenigingen, diverse locaties van de universiteit, uitgaansgelegenheden enz).

Communicatie

Zoals gezegd, zonder draagvlak kan beleid geen succes hebben. Dat draagvlak willen we verwerven en vergroten door actief over onze visie en uitgangspunten in gesprek te gaan met alle betrokkenen. De bewoners (en de huiseigenaren) van de binnenstad, die niet alleen voor hun eigen fietsen goede stallingmogelijkheden nodig hebben, maar ook de overlast van andermans fietsen ervaren, zijn daarbij een belangrijke doelgroep. Ook bij het ontwikkelen, uitvoeren en evalueren van de pilots zullen we aan communicatie zorgvuldig aandacht besteden.

Wat gaan we doen?

- > Deze nota bespreken met alle belanghebbenden. [Pilot 8]
- > Een communicatiecampagne uitvoeren
- > City-stewards/stadswachten een rol geven

Bron: Dagblad van het Noorden

Harde aanpak gestalde fietsen werkt

NIEUWS FIETSENOVERLAST

- Gemeente Groningen neemt minder rijwielen in beslag
- Maar 34 procent haalt in beslag genomen fietsen op

Door Sjoerd Jansen

Groningen De harde aanpak door de gemeente Groningen van fout gestalde fietsen werkt. Voor de aanscherping van de regels werden wekelijks 250 rijwielen in beslag genomen. Dat is gedaald naar 50 tot 100 per week.

De regels voor geparkeerde fietsen werden vorig jaar september aangescherpt. De bedoeling was om de toenemende overlast in vooral het stationsgebied aan te pakken. Zo lieten reizigers hun rijwielen te lang in het Stadshoek staan, waardoor deze populaire fietsenstalling te snel vol raakte.

Vandaar dat B en W besloten om het stallen van fietsen in het stationsgebied niet langer dan 12 dagen achtereen toe te staan. Ook worden de rijwielen, die foutief en vaak hinderlijk buiten de stallingen en rekken zijn neergezet, niet meer getoleerd.

De fout en te lang geparkeerde fietsen worden door de gemeentelijke milieudienst verwijderd en afgevoerd naar een groot opslagterrein aan de Travertijnstraat. Daar kunnen eigenaren hun fiets tegen betaling van 25 euro ophalen.

Opmerkelijk veel eigenaren blijken niet de moeite te nemen om hun rijwielen tegen betaling weer in bezit te nemen. Volgens Elly Werkman van de Milieudienst gebeurt dat maar bij 34 procent van het totaal in beslag-



▲ Het gemeentelijke opslagterrein aan de Travertijnstraat telt een grote hoeveelheid in beslag genomen fietsen. Foto: Peter Wassing

In 2009 werden in het stationsgebied 617 fietsen door de gemeente verwijderd. Daarvan werden er slechts 2089 bij de op-

slag door de eigenaren opgehaald.

Van de rijwielen, die niet meer werden opgeëist, werden er vorig jaar 1481 door de gemeente publiekelijk verkocht. Dat gebeurde in de bewaakte fietsenstalling in de Oude Boteringestraat. Daar staat twee keer per maand een fietsenverkoop op het programma. Eerst was dat

maandlijks slechts één keer, maar de gemeente heeft uit praktische overwegingen het aantal verkoopdagen uitgebreid. "De fietsen die voor de verkoop klaar stonden nemen veel ruimte in beslag. Met meerdere verkooptijden kan je ze sneller kwijt", zegt woordvoerder Werkman.

Van de in beslaggenomen fietsen ging de gemeente in 2009 1258 slechte staats dat ze alleen nog rijp waren voor de schroot. De verkoop van verwijderde rijwielen leverde de gemeente vorig jaar 37.000 euro aan inkomsten op.

De gemeente heeft het gebied, waarin de strenge stallingre-

gels gelden, begin vorige maand uitgebreid. Ze gelden sindsdien ook voor de Werkmanbrug en het Groninger Museum en directe omgeving en de Achterweg achter het NS-hoofdstation. Volgens Werkman gaat de gemeente de nieuwe lichte studenten tijdens de komende KEI-week actief voorlichten over het fietsenbeleid

Pilot 8

BinnenstadsMonopoly

Van wie is de openbare ruimte? Waar doe je wat? Is fietsparkeren alleen het probleem van de overheid? Zijn de grenzen van de mogelijkheden die er zijn in de binnenstad bereikt? Houden we voldoende rekening met alle gebruikers van de binnenstad? Hoe komen we tot een betere en breed gedragen gebruik van 'onze huiskamer'? Deze vragen gaan we bespreken met alle betrokkenen en belangstellenden.

De andere pilots bevatten allemaal elementen van deze vragen. Daarom gaan we ook de resultaten uit de pilots in brede kring bespreken: met bewoners en bezoekers, de gehandicaptenraad, de fietsersbond, GCC, het midden- en kleinbedrijf, de RUG, studentenorganisaties, de marktsector, politie, Werkpro e.d. Het doel is om zo gezamenlijk te komen tot een 'vernieuwde Groningse fietsenstandaard' voor het fietsparkeren in de binnenstad.

Duur pilot: 6 maanden

Handhaven

Handhaven is het laatste spoor. Niet omdat we dit het minst van belang zouden vinden, maar omdat ons beleid er op gericht is de noodzaak van handhavend optreden zoveel mogelijk te beperken. Zoals gezegd willen we dat doen door het fietsparkeren in de eerste plaats goed te faciliteren, mensen verleiden er gebruik van te maken, en ze ervan te overtuigen dat een toegankelijke binnenstad voor iedereen ook de verantwoordelijkheid van iedereen is. Op deze manier werken we aan minder noodzaak tot handhaven en tegelijk aan een groter draagvlak voor handhaven in situaties waar dat nodig is.

Wat gaan we doen?

- > Actiever optreden tegen hinderlijk geparkeerde fietsen (zie nota Ruimte voor de Binnenstad) [Pilot 7]
- > Zwerf fietsen sneller verwijderen (zie nota Ruimte voor de Binnenstad)
- > Zo mogelijk city-stewards/stadswachten een rol geven
- > Waar nodig nieuw juridisch instrumentarium ontwikkelen



Pilot 7

Handhaving hinderlijk geparkeerde fietsen

Op het Broerplein en in de Uurwerkersgang blokkeren fietsen regelmatig de toegangen en de weg/trottoir. Samen met de RUG wordt dit probleem opgelost. Er is geconstateerd dat er voldoende voorzieningen zijn. Daarom wordt een plan gemaakt zodat gehandhaafd kan worden.

Duur pilot: 3 maanden

5. Op weg naar nieuw beleid

In deze nota hebben we aandacht besteed aan de problemen rond het fietsparkeeren in de binnenstad en beschreven op basis van welke visie en met welk soort maatregelen we de binnenstad voor iedereen toegankelijk willen houden, zonder daarbij iets af te dingen op de fietsvriendelijkheid van Groningen.

Sterker nog: we denken dat we met de voorgestelde maatregelen de binnenstad aantrekkelijker wordt voor alle gebruikers; voor bewoners, bezoekers, ondernemers en ook voor fietsers.

In de komende maanden zullen we onze voorstellen voorleggen aan een brede kring van betrokkenen en belanghebbenden, en hen daarbij uitnodigen erop te reageren en ze aan te vullen.

Een belangrijke vraag die we met samen met deze betrokkenen willen beantwoorden gaat over de eigendom van de ruimte in de binnenstad. Hoe ervaren we die?

De binnenstad is van iedereen, zeggen we steeds.

Maar die stellingname is ook riskant: ze kan er toe leiden dat verantwoordelijkheden niet meer helder zijn of niet voldoende worden ervaren. Daarover willen we het gesprek gaan voeren. Dit gesprek willen we voeren op een bijzondere manier; dat is onze achtste pilot.

Na iedereen gehoord te hebben willen we dan in de loop van 2012 een meer definitieve versie van deze nota maken en ter besluitvorming voorleggen aan de raad. In die nota zullen we dan ook aangeven hoe en op welk moment de ervaringen uit de pilots in het nieuwe beleid een plaats moeten krijgen.



**Hier géén
FIETSEN
plaatsen**

