



Aan de Gemeenteraad van de gemeente Groningen en het College van B&W

Groningen, 6 mei 2019

Geachte Raad en College,

De Fietsersbond afdeling Groningen heeft kennis genomen van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2019-2022 (MVV) en het begeleidend raadsvoorstel (RV) die woensdag 8 mei besproken worden in de raadscommissie Beheer en Verkeer. Graag wil de Fietsersbond enkele overwegingen met u delen naar aanleiding van deze stukken. Wij verzoeken u deze overwegingen mee te nemen in uw besprekingen en oordeelsvorming.

De belangrijkste fietsonderwerpen die volgens het meerjarenprogramma in 2019 opgepakt worden (zie pagina 10) hebben vrijwel alle te maken met de bereikbaarheid van de stad met de fiets. Op zich is de Fietsersbond heel blij met de aandacht voor deze onderwerpen, maar aan de andere kant merken de fietsers op straat maar weinig van de standpunten dat ingezet wordt op “[...] fietsen [...] wanneer het kan” (MVV pagina 3) en dat “de fiets in de compacte stad het vervoersmiddel is voor de binnenstedelijke verplaatsingen” (MVV pagina 4).

De ervaring van veel fietsers is namelijk:

- Fietsroutes zijn vaak overvol.
- Fietspaden zijn vaak niet breed genoeg en worden niet consequent doorgezet in de wegmarkering.
- De beschikbare tijd voor fietsers bij verkeerslichten is beperkt ten opzichte van het autoverkeer, waardoor wachttijden lang zijn en het aantal fietsers dat van 4 kanten tegelijk moet oversteken groot is.
- In routes die bedoeld zijn om als fietser door te kunnen fietsen, zitten soms situaties waar de fietser - heel inconsequent, en dus gevaarlijk - opeens geen voorrang heeft.
- Alternatieve fietsroutes (handige doorsteekjes en omzeilingen van lastige of tijdrovende situaties) die het hoofdfietsnetwerk kunnen ontlasten bevatten vaak nog stukken die formeel illegaal zijn.
- Op de opening van de fietsparkeerkelder bij het Forum na is er weinig te merken van voortgang in de realisatie van fietsparkeervoorzieningen, hetgeen met name in de westelijke binnenstad tot veel overlast leidt.
- Omleidingen voor fietsers zijn nog steeds niet altijd goed aangegeven en duren soms onacceptabel lang, bijvoorbeeld bij de doorfietsroute naar Ten Boer en de Paddepoelsterbrug.
- Fietsverbindingen zijn niet tijdig gereed voor stadsuitbreidingen, bijvoorbeeld bij het Suikerfabriekterrein, of vervallen soms zomaar, bijvoorbeeld aan de noordzijde bij de realisatie van het Topsportzorgcentrum.

Dit leidt er toe dat veel fietsers zich niet aan de regels houden en zij:

- door rood rijden of ‘me rijden’ met andere niet-interfererende verkeersstromen,
- tegen de richting inrijden op fietspaden of rijden op andere plaatsen waar ze dat niet mogen,
- fietsparkeerchaos veroorzaken,

dit vaak tot ergernis van andere verkeersdeelnemers en op het oog lang niet altijd goed voor de verkeersveiligheid.

Voor fietsers is het van belang dat zij keuzevrijheid hebben in de route die zij gebruiken, zodat zij die route nemen die het best bij hen past: snelle routes voor de verplaatsingen tussen huis en school of werk, verkeersluwe routes voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, verkeerslichtvrije routes voor de doorfietsers, brede routes voor cargo-bikes en soortgelijken, etc.

Ook is van belang dat het verkeersbeeld consequent is, bijvoorbeeld dat bij alle rotondes binnen de bebouwde kom de fietser op de rotonde voorrang heeft en dat voorrangsroutes voor fietsers consequent voorrangswegen blijven. De studie naar de kruising Bornholmstraat-Kotkastraat baart ons bijvoorbeeld zorgen, omdat hierin ook alternatieven worden overwogen waarin de fietser op de Bornholmstraat zijn voorrang zou verliezen bij dit kruispunt. In dit geval zou de ene onveiligheid vervangen worden door de andere en dat is niet de bedoeling, er moet creatief naar een consequente benadering gezocht worden die recht doet aan de keuze vóór de fiets.

Cruciaal in deze lijkt de werkwijze die, zoals aangegeven in het RV onderaan pagina 2, georganiseerd wordt op projectniveau en niet programmaniveau. Naar de mening van de Fietsersbond dienen de uitgangspunten in het beleid die door de Raad op programmaniveau worden vastgesteld, op projectniveau gevolgd te worden. Naar onze mening dienen daarom ook ogenschijnlijke 'details' door de Raad als dwingend beleid vastgesteld te worden:

- Fietsers dienen bij alle-richtingen-groen tweemaal per cyclus groen te krijgen.
- Fietsers dienen op alle rotondes binnen de bebouwde kom op de rotonde voorrang te krijgen; bij eventuele bypasses ook op deze eventuele bypasses.
- Fietsers dienen op doorgaande fietsroutes op alle kruisingen consequent voorrang te krijgen.
- Door fietsers gebruikte slimme doorsteekjes dienen fietsvriendelijk ontworpen en uitgevoerd te worden; hierbij dient vaker gefaciliteerd te worden dat fietspaden in twee richtingen te gebruiken zijn.

Wij hopen dat de Raad de bovenstaande uitgangspunten als ontwerpprincipes vast wil leggen en kijken met belangstelling uit naar uw reactie. Uiteraard zijn wij desgewenst bereid het bovenstaande nader toe te lichten.

Tot slot grijpen wij deze gelegenheid graag aan om de nieuwe portefeuillehouder Verkeer en Vervoer een grote hoeveelheid inspiratie, ambitie en plezier in het fietsbeleid toe te wensen.

Met vriendelijke fietsgroet,
Wim Borghols
Fietsersbond Groningen
Voorzitter
[groningen@fietsersbond.nl](mailto: groningen@fietsersbond.nl)

De Fietsersbond Groningen streeft naar plezier in het fietsen voor iedereen op de fiets.