





Oplegnotitie Advies De student op de fiets

Student Advies Commissie

Samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar

Oplegnotitie bij de verslaggeving en resultatenweergave van het onderzoek naar de bereikbaarheid van Groningse hogeronderwijsinstellingen.

COLOFON

- Titel** : De student op de fiets – Oplegnotitie Advies
- Omschrijving** : Oplegnotitie bij de verslaggeving en resultatenweergave van het onderzoek naar de bereikbaarheid van Groningse hogeronderwijsinstellingen.
- Datum** : Onderzoekperiode september 2013 – april 2014
Oplevering adviesrapport juni 2014
Publicatie adviesrapport september 2014
- Versie** : Revisie 2, 25 september 2014
- Auteurs** : Student Advies Commissie (SAC) te Groningen, in de personen van:
J.R. (Jasper) Homrighausen BSc, voorzitter
M.R. (Robin) Neef BSc, vicevoorzitter
L. (Luuk) van Dijk BSc, algemeen lid
K.G. (Klaas) Hommes, algemeen lid
- Begeleiding** : Thomas Faber, Groningen Bereikbaar
Ing. Sjoerd Hoekstra, Groningen Bereikbaar
Dr. Ir. Terry van Dijk, Rijksuniversiteit Groningen
- Contact** : studentadviescommissie@gmail.com
www.groningenbereikbaar.nl/sacgroningen
[Facebook.com/sacgroningen](https://www.facebook.com/sacgroningen)
[Twitter.com/sacgroningen](https://twitter.com/sacgroningen)
[Linkedin.com/company/sac-bg](https://www.linkedin.com/company/sac-bg)
- 
- Contact** : Samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar
Oosterstraat 56a
9722 BT Groningen
info@groningenbereikbaar.nl
www.groningenbereikbaar.nl
- 

De inhoud van dit rapport is eigendom van de SAC en Groningen Bereikbaar en mag alleen met toestemming van deze partijen vereenvoudigd, dan wel verder verspreid worden.

VOORWOORD

De Groningse onderwijsinstellingen staan de komende jaren voor een belangrijke uitdaging. Grote infrastructurele projecten in en om Groningen bedreigen de bereikbaarheid van onder meer duizenden docenten, medewerkers en studenten. Om de bereikbaarheid van met name het hoger onderwijs in Groningen in deze periode te waarborgen, zijn verschillende themadagen georganiseerd. Op 7 maart 2013 vond naar aanleiding van een werkbezoek van de minister van Infrastructuur & Milieu de eerste themadag Onderwijs & Bereikbaarheid plaats. Tijdens deze dag waren wij als studenten planologie te gast en konden een nuttige bijdrage leveren aan de gevoerde discussie. Naar aanleiding van deze ontmoeting ontstond het idee voor een adviserende rol vanuit studenten ten aanzien van bereikbaarheid in de stad. Per 1 september 2013 heeft dit geleid tot het oprichten van de Student Advies Commissie, kortweg de SAC.

In dit rapport doen we verslag van het door ons uitgevoerde onderzoek naar de bereikbaarheid van de diverse vestigingen van de Rijksuniversiteit Groningen en de Hanzehogeschool. We verschaffen inzicht in de vervoerstromen van studenten, analyseren de bereikbaarheid van de verschillende onderwijslocaties en presenteren daarnaast onze adviezen voor het verbeteren van deze bereikbaarheid. Dit onderzoek heeft ons de mogelijkheid gegeven opgedane theoretische kennis toe te passen in de Groningse praktijk. Bovendien zijn we als student ervaringsdeskundige en probleemeigenaar van de bedreigde bereikbaarheid waardoor het onderzoek een grote empirische waarde kent. Onze rol is daarmee in de verbetering van de bereikbaarheid onmisbaar voor een allesomvattende oplossing. We zijn blij hieraan mee te hebben gewerkt en trots op het onderzoek en rapport wat er nu voor u ligt.

Tijdens het uitvoeren van dit onderzoek zijn we bijgestaan door onze opdrachtgever Groningen Bereikbaar en de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen, waarvoor onze hartelijke dank. Ook willen wij ons studentenpanel bedanken voor hun tomeloze enthousiasme om op meerdere gelegenheden met ons mee te denken. Wij hadden dit advies niet kunnen presenteren zonder één van jullie.

Klaas Hommes, Luuk van Dijk, Robin Neef en Jasper Homrighausen

Groningen, Juni 2014



ADVIES

Dit advies gaat vooraf aan het onderzoeksrapport van de SAC. In dit advies worden de belangrijkste conclusies samengevat en concrete adviezen gepresenteerd. De onderbouwing en argumentatie hiervan is echter terug te lezen in het onderzoeksrapport.

In dit advies doet de SAC aanbevelingen hoe de stad Groningen zo moet worden ingericht dat:

- 1. Zoveel mogelijk studenten met de fiets naar hun onderwijsinstelling gaan**
- 2. De stad in deze fietsdruk kan faciliteren**

Het advies bestaat uit 7 onderdelen:

- I** De noodzaak en relevantie van het uitbrengen van dit advies en het opsommen van de randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden om bovenstaande doelen te realiseren.
- II** Beschrijving van het gebied waar onze focus op is gericht en dat de verhoogde fietsdruk aankan: gelegen tussen het centrum en het westelijk gelegen Jaagpad.
- III** Presentatie van onze vijf strategieën om de fietsbereikbaarheid van het Zernike te vergroten. Een combinatie van de randvoorwaarden en het gebied van focus met concrete maatregelen.
- IV** Beschrijving van de overige *Quick Wins*: concrete, goedkope en gemakkelijk door te voeren maatregelen om fietsgebruik onder studenten te verhogen.
- V** Inzicht in de gevolgen van het afschaffen van de huidige OV-studentenkaart op basis van de Groningse situatie
- VI** Benutting en doorvoeren van de geleverde adviezen: promotie.
- VII** Fietsvisie: generalisering en in kader plaatsing van het advies als input voor algemeen beleid.

I Noodzaak en relevantie

Met ruim 55.000 studenten en een inwoneraantal van bijna 200.000 is Groningen een echte studentenstad. Gezien dit grote aandeel studenten, focust dit advies zich op de rol van bereikbaarheid van de studenten. Dit advies beschrijft hoe de hogeronderwijsinstellingen bereikbaar moeten worden gehouden. Aanleiding voor dit advies is ontstaan doordat de bereikbaarheid van Groningen onder druk staat door de werkzaamheden aan de Groningse Zuidelijke Ringweg. Om deze druk op te vangen hebben wij een strategie uiteengezet.

Deze strategie is samen te vatten als de focus op één deelgebied, namelijk op het westelijk stadsdeel, op de vervoerwijze fiets en op concrete fysieke aanpassingen en benuttingmaatregelen. Dit advies is dus relevant voor de verantwoordelijkheden van verkeer, vervoer en duurzame mobiliteit binnen de grenzen van de gemeente Groningen. Deze aanpak is het hart van dit advies.

De binnenstedelijke bereikbaarheid van het Zernike moet worden verbeterd. Meer dan 20.000 studenten reizen dagelijks met de bus of fiets vanaf het hoofdstation, station Noord en uit de stad naar het Zernike. Een uitkomst voor de fiets is de Slimme Route, geïnitieerd door de gemeente Groningen. Slimme Routes zijn gestimuleerde fietsroutes naar het Zernike die de fietsdruk aankunnen. De SAC wil deze gebruiken, verbeteren en uitbreiden.

Het doel van de SAC is het stimuleren van een *modal shift* van de bus naar de fiets en het beter verdelen van de fietsdruk van de Zonnelaan en het centrum naar de Slimme Routes.

Om deze doelen handen en voeten te geven, hebben we eerst randvoorwaarden en algemene aanbevelingen opgesteld. Deze voorwaarden en aanbevelingen zijn belangrijk voor iedereen die zich bezig houdt met de ruimtelijke inrichting en de benutting van die inrichting van de stad Groningen. Randvoorwaarden zorgen voor het slagen van de strategie. Algemene aanbevelingen maken de strategie efficiënter, maar zijn niet noodzakelijk. Aanbevelingen gaan zowel over het continueren van huidig beleid als nieuw beleid dat volgt uit dit onderzoek.

Randvoorwaarden strategie

1. Uniformiteit van infrastructuur is van groot belang. Verschillende ondergronden, kleuren en voorrangssituaties van de infrastructuur leiden tot een verwarrend verkeersbeeld.
2. Een monotone omgeving leidt tot een negatieve fietservaring. De rit lijkt langer te duren. Een te drukke omgeving ervaart men ook als negatief. Een afwisselende omgeving, prikkelen op drukke momenten en ontprikkelen op rustige momenten, is belangrijk. De route creatief aankleden draagt bij aan een positieve beleving van de route. Het gebruik van symbolen voor de Slimme Route is een voorbeeld, mits functioneel en duidelijk.
3. De combinatie van samenkomende en wisselende modaliteiten, gecombineerd met een hoge benuttingsgraad moet worden gereduceerd. Routes met deze kenmerken worden gemeden door de fietser.
4. Waar veel meer fietsers zijn dan ander verkeer, moet de fietser ook de meeste fysieke ruimte krijgen. Het stimuleert fietsgebruik maar kost andere modaliteiten ruimte. Uit ons onderzoek blijkt dat dit leidt tot een optimalere ruimtebenutting. Het verlies van ruimte voor andere modaliteiten is dus niet erg.

5. Fietsenstallingen op het hoofdstation moeten toegankelijker zijn voor studenten die aankomen met de bus. Bij aankomst met een streekbus is de overstap op een stadsbus dermate gemakkelijk dat voor studentenbusreizigers de fiets niet eens als alternatief wordt gezien.
6. Fietsinfrastructuur moet overal en te allen tijde goed zijn verlicht.
7. Eenduidige informatie over de reis is van zeer groot belang voor een optimale verdeling van routes en modaliteiten. Het gaat hier over de reistijd van de fiets t.o.v. de bus binnen de stad, een schatting van de drukte in bussen op specifieke tijdstippen, stallingdrukke en te gebruiken infrastructuur.
8. De afstand naar fietsenstallingen of routes moet overal minstens gelijk zijn aan die naar de bus. Afstand kan feitelijk, visueel en perceptueel worden benaderd. De perceptie van afstand is sterk afhankelijk van verkeerde aannames onder de Groningse student. Zo heerst het idee dat de route vanaf het hoofdstation dwars door het centrum naar het Zernike sneller is dan over het Jaagpad terwijl dit niet zo is.

Algemene aanbevelingen

- Zet pijlen, rode lopers of bepaalde kleuren op de grond richting de fietsstalling en de fietsroutes.
- Zet direct bij het uitstappen uit de trein een bord neer die de stallingen en routes aanwijzen. Zet bij dat bord: *'Fiets x aantal minuten naar het Zernike, bus y aantal minuten naar het Zernike.'*
- De beschikbaarheid van fietsenstallingen en de perceptie daarvan is van groot belang voor het gebruik van de stalling en dus voor het gebruik van de fiets. De communicatie over de beschikbaarheid van stallingen kan beter. De huidige complexe nummers, zoals J17, zijn erg onduidelijk. Een groen lampje dat gaat branden bij het vrijkomen van een stalling is duidelijker. Ook opgelichte routes naar vrije plaatsen kunnen worden overwogen.
- Maak de Zernike fietsroute(s) dezelfde kleur als de Zernike buslijnen.
- OV-fietsen moeten openbaar worden vertoond in, op en rondom het station. Dit zijn zogenaamde *visual ques* die studenten prikkelen om te gaan fietsen.

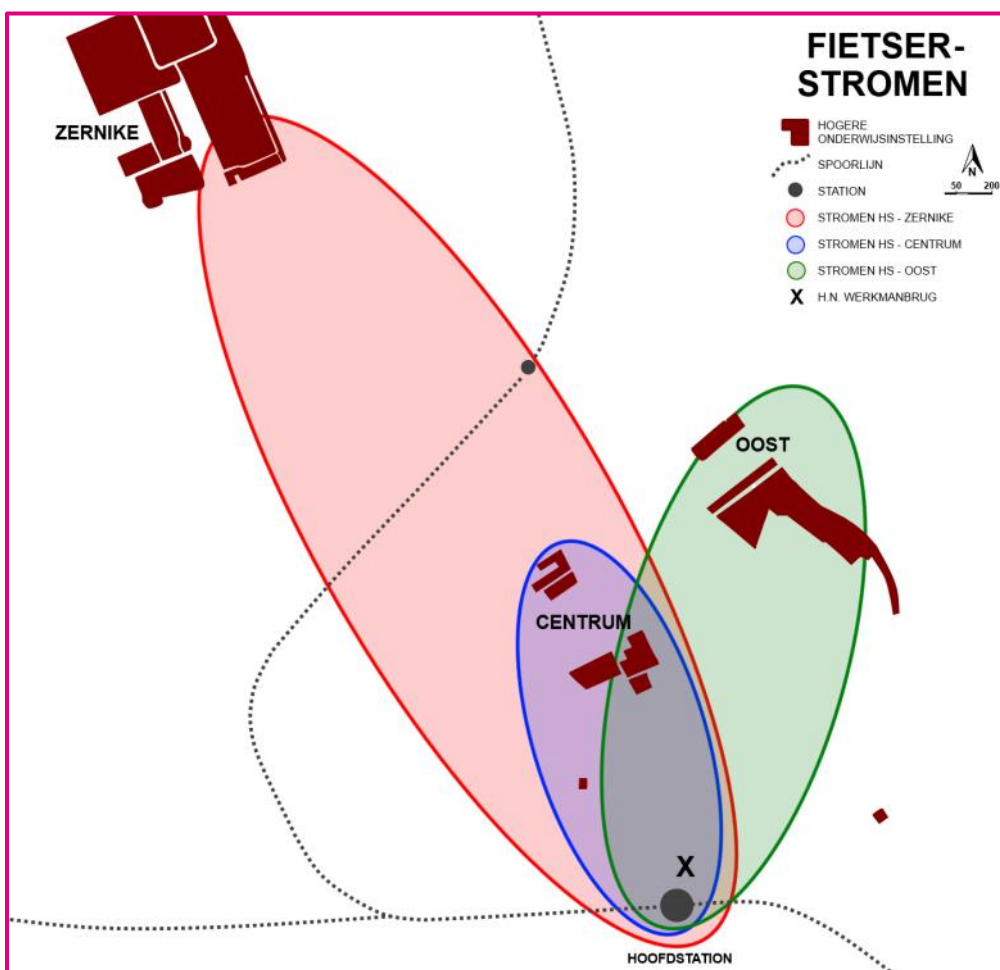
FIGUUR 1: DE GELE ROUTE?



II Focus op West

In figuur 2 is te zien dat alle stromen fietsers vanaf het hoofdstation naar de verschillende onderwijslocaties in het centrum overlappen. Veel studenten kiezen voor een route over de H.N. Werkmanbrug, terwijl deze de druk van de verschillende vervoerstromen nauwelijks aan kan. Ondanks dat dit niet de snelste en rustigste route naar het Zernike is, kiezen studenten toch deze route. Dit komt mede doordat de verkeerslichten vanaf het stadsbalkon het gemakkelijk maken over te steken richting de H.N. Werkmanbrug. Bovendien denken studenten dat het Zernike ten noorden van het centrum ligt en dat de route door het centrum daardoor de meest logische is. Groepsgedrag leidt daarna tot het vervolgen van de route door het centrum en dat hier nauwelijks van afgeweken wordt. De student baseert zijn/haar gedrag op dat van anderen, want *wat anderen doen zal wel goed zijn, immers, anders zouden zij het ook niet doen.*

FIGUUR 2 – FIETSERSTROMEN TUSSEN HET HOOFDSTATION EN DE ONDERWIJNSINSTELLINGEN – BRON: AUTEUR

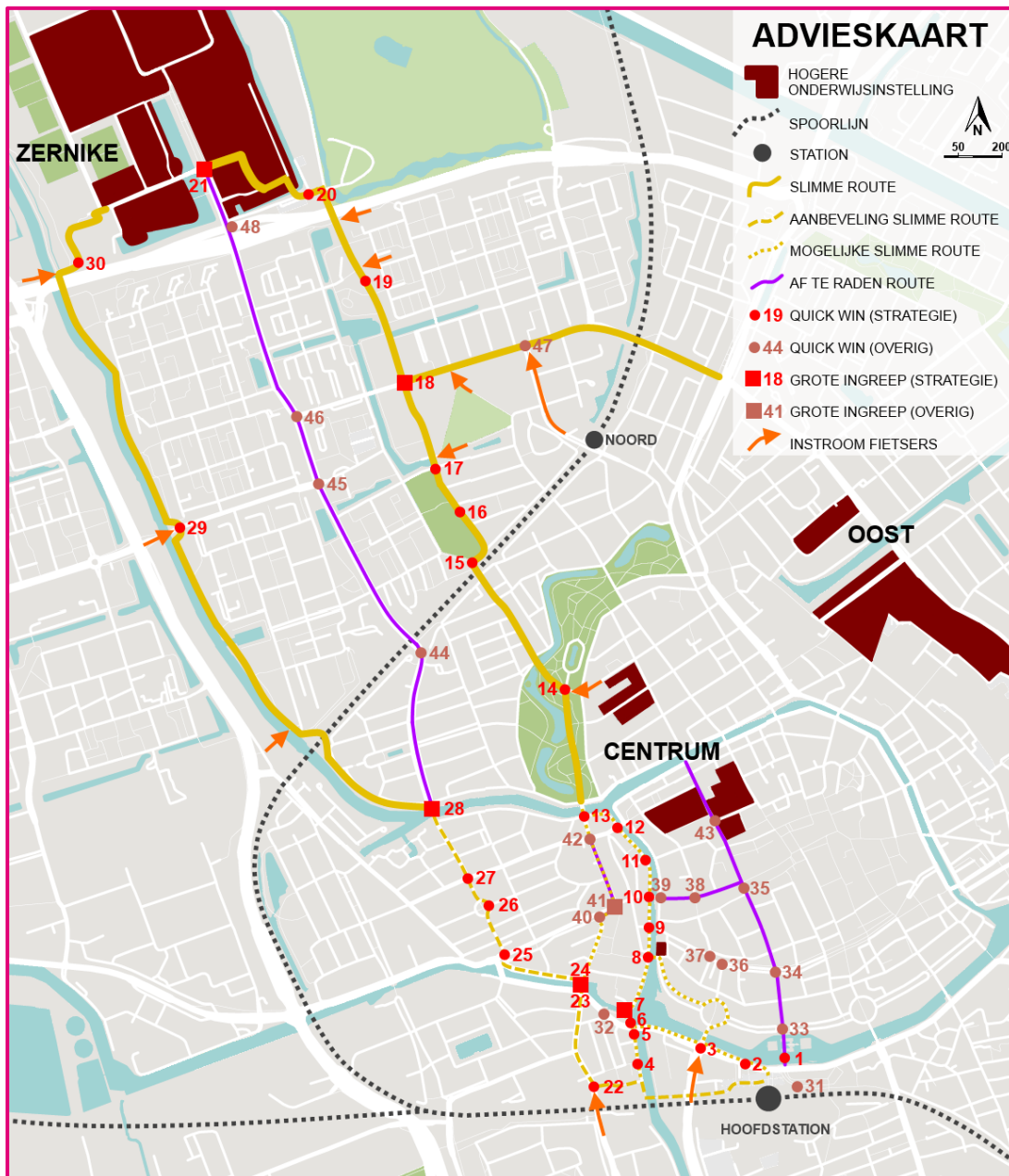


Om de druk van studenten richting het Zernike in het centrum te verlichten, is gekozen voor een focus op het westen van de stad: het noorden van de Zeeheldenbuurt en de Schildersbuurt. Via deze buurten kan worden aangesloten op de huidige Slimme Routes. Echter, in de huidige situatie is er onvoldoende capaciteit van de infrastructuur en geen gericht beleid. Wij focussen ons niet op de Zonnelaan, omdat fietsers daar kruisen met auto's komende van de afslag van de Noordelijke Ringweg wat leidt tot veel congestie op de ringweg. Door te focussen op de Slimme Routes wordt veel congestie op de noordelijke ringweg vermeden.

III Strategieën


Op het hoofdstation starten studenten hun reis richting het Zernike. Dit gebeurt met de bus of de fiets. Indien de fiets wordt gekozen, op dit moment dagelijks door ruim 3000 studenten, moet daarna een route worden gekozen. Vanaf hier kan de student al worden gestuurd. Er zijn drie mogelijkheden om de fietsende student uit het centrum te weren en via een westelijke route aan te laten sluiten op de Slimme Routes: aansluiting op de westelijke Jaagpadroute (1) of aansluiting op de oostelijke Plantsoenroute via of de Marwixkade (2a) of de Westersingel (2b). In totaal zetten we vijf strategieën uiteen met bijbehorende concrete en fysieke maatregelen. Al deze maatregelen zijn te zien in de advieskaart, figuur 3. De nummers corresponderen met de strategieën en *Quick Wins*, de oranje pijlen met de instroommomenten (3 en 4) en de gele stippellijnen met de routes van strategie 1, 2a en 2b.


FIGUUR 3 – ADVIESKAART



Strategie 1. Nieuwe Slimme Route, aansluiting op Jaagpadroute


 4.4 km, 16 minuten naar Zernike, gele stippellijn in figuur 3

 Professor H.C. van Hallpad – Theodorus Niemeyerstraat – Paterswoldseweg – Eendrachtskade Noordzijde – Rotonde Aweg – Herman Colleniusstraat – Wilhelminakade – Jaagpad (Slimme Route).

 Alternatief: Emmasingel – Eendrachtskade Noordzijde – enzovoorts. Probleem is kruising Emmaviaduct en Stationsweg, die is erg druk. Het is echter nog steeds beter dan de H.N. Werkmanbrug.

 Naast enkele quick wins zullen het kruispunt bij de **Wilhelminakade** (knooppunt 28) en het Jaagpad moeten worden aangepast om meer te sturen op het Jaagpad in plaats van de Prinsessenweg (geen Slimme Route). Een mogelijkheid is om de fietsers, in beide richtingen, te scheiden van het gemotoriseerde verkeer aan de linkerkant van de Herman Colleniusstraat. Met deze aanpassing is een aansluiting op het Jaagpad vanuit het zuiden gegarandeerd.

Om de situatie te verbeteren zal ook moeten worden gekeken naar de verkeerssituatie bij de **Eendrachtskade** (knooppunt 23 en 24). Om de doorstroom en overzichtelijkheid te verbeteren moeten de volgende ingrepen worden gedaan:

- 
- Het fietspad in noordelijke richting aan de linkerkant van de Eendrachtbrug in laten voegen.
 - Langs de hele Westerhaven het fietspad verbreden voor de fietsers richting noord. Hierdoor wordt het fietsverkeer gescheiden van het gemotoriseerd autoverkeer en wordt de afslag van gemotoriseerd verkeer naar de Steenhouwerskade ook verduidelijkt.
 - Bij de afslag naar de Eendrachtskade Noordzijde zal de nieuwe Slimme Route voorrang moeten krijgen op het fietspad vanuit de Westerhaven in zuidelijke richting.

Knooppunten route

Quick Wins

1. H.N. Werkmanbrug

- Wegmarkering aanbrengen, duidelijkheid over wie voorrang heeft op wie;
- Haaiantanden voor verkeer komend van de H.N. Werkmanbrug richting het hoofdstation.

2. Stationsweg-West

- Verwijderen van fietsopstelvak door volledige blokkade te verwijderen.

3. Knooppunt Emmaviaduct x Stationsweg x Emmabrug x Emmasingel

- Uitvoegstrook rechts afslaand verkeer aanleggen;
- Scheiden van fietsstromen, alleen tegenovergestelde richtingen gelijk groen.

22. Kruising Paterswoldseweg x Theodorus Niemeyerstraat

- Verlagen drempel;
- Bocht voor invoegen flauwer maken en daarmee geleidelijkere instroom creëren.

23. Kruispunt Eendrachtskade Zuid

- Stroomen fietsers niet te gelijk groen, alleen tegenovergestelde stromen;
- Markering van de fietspaden op de kruising door laten lopen.

25. Rotonde Aweg

- Verbeteren wegmarkering.

26. Kruising Herman Colleniusstraat

- Verbreden van de doorgangen voor fietsers;
- Plaatsen van paaltjes ter voorkoming van het gebruik van de route door gemotoriseerd verkeer.

27. Kruising Kraneweg x Herman Colleniusstraat


- Verlagen van de drempels.


28. Herman Colleniusbrug


- Openingstijden waarbinnen bruggen geopend worden beter laten aansluiten op de tijden waarop studenten zich naar hun onderwijsinstelling verplaatsen;
- Van 8.00 uur tot 9.00 uur geen bruggen open;
- Van 10.15 uur tot 11.00 uur geen bruggen open.

Strategie 2a. Aansluiting op Plantsoenroute, via Lage der Aa

 4.1 km, 14 minuten naar Zernike, gele stippellijn in figuur 3

 Professor H.C. van Hallpad - Marwixkade – Sluiskade – Lage der Aa – Reitdiepskade – Leliesingel (Slimme Route).

 Alternatief: Emmasingel – Sluiskade of Emmasingel – Praediniussingel - Sluiskade . Probleem is kruising Emmaviaduct en Stationsweg, die is erg druk. Echter, dit blijft een beter alternatief dan de Werkmanbrug.

 De capaciteit van de **Sluisbrug** (knooppunt 7) zal aanzienlijk vergroot moeten worden, of er moet een fietsbrug aangelegd worden om deze aansluiting te verwezenlijken. De rol van de auto zal hier ook moeten veranderen om het een Slimme Route te maken voor de fietser.

Knooppunten route

Quick Wins





1. H.N. Werkmanbrug	<ul style="list-style-type: none"> ■ Wegmarkering aanbrengen, duidelijkheid over wie voorrang heeft op wie; ■ Haaiantanden voor verkeer komend van de H.N. Werkmanbrug richting het hoofdstation.
2. Stationsweg-West	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verwijderen fietsopstelvak door volledige blokkade te verwijderen.
3. Knooppunt Emmaviaduct x Stationsweg x Emmabrug x Emmasingel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Uitvoegstrook rechts afslaand verkeer aanleggen; ■ Scheiden van fietsstromen, alleen tegenovergestelde richtingen gelijk groen.
4. Wegblokkade Marwixkade	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verwijderen van de blokkade voor fietsers, zorgen voor een doorstromende fietsroute.
5. Kruising Marwixkade x Eeldersingel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verwijderen fietsopstelvak tussen banen gemotoriseerd verkeer.
6. Bij de Sluis	<ul style="list-style-type: none"> ■ Weg met klinkers opnieuw leggen. Wortels bomen verwijderen.
8. Kruising Sluiskade x Westerkade x Pottebakkersrijge	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aanbrengen van markeringen op de weg; ■ Drempel richting Westerhaven verhogen, meer benadrukken.
9. Pottebakkersrijge	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verwijderen van parkeervakken aan de kant van het water; ■ Weg met klinkers opnieuw leggen.
10. Kruising Pottebakkersrijge x Brugstraat x Lage der Aa	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagen drempels; ■ Meer geleidelijke verhoging richting de kruising
11. Lage der Aa	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbreden van de weg aan de kant van het water; ■ Weg met klinkers opnieuw leggen.
12. Kruising Lage der Aa x Verlengde Visserstraat x Reitdiepskade	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verlagen drempels; ■ Soorten ondergronden gelijk maken.
13. Kruising Reitdiepskade x Westersingel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Drempel verlagen; ■ Bocht voor invoegen flauwer maken en daarmee meer geleidelijke instroom creëren.

Een alternatief is strategie 2b: een aansluiting via het Stripmuseum en de Westersingel. Echter denkt de SAC dat er niet moet worden gestreefd naar veel contact tussen fietsers en grote stromen gemotoriseerd verkeer, zoals nu op de Westersingel het geval is. Met het oog op de doorstroming en veiligheid is het voor een grote stroom fietsers beter om zo min mogelijk in contact te zijn met gemotoriseerd verkeer. Wanneer er wel wordt gekozen voor dit alternatief, zal deze verkeerssituatie sterk verbeterd moeten worden (knooppunt 40 en 41).




De SAC ziet geen uitkomst in een aansluiting op de Jaagpadroute via de Friesestraatweg omdat dit in de perceptie van de student een langere route is, er een druk kruispunt met verkeerslichten in de route zit en omdat de bovengenoemde alternatieven beter zijn. De weg zou dus niet benut worden door studenten. Fysieke aanpassingen zouden daarmee niet in lijn zijn met het doel van dit advies.

Instream Slimme Routes

Dagelijks fietsen er ongeveer 10.000 studenten, woonachtig in de stad, naar het Zernike. Deze studenten wonen verspreid over de hele stad en kiezen verschillende routes. Richting het Zernike komen steeds meer verschillende routes samen en neemt de concentratie fietsers toe. De twee Slimme Routes zijn de ideale verbindingen naar het Zernike als ook de autobereikbaarheid van Groningen in acht wordt genomen. Beleid, zowel in fysieke ingrepen als benutting, moet zich er niet op richten de drukke Zonnelaan nog drukker te maken.

Strategie 3. Instream op Plantsoenroute (Slimme Route)	
	Deze route is geschikt voor studenten die ten oosten of direct ten westen van deze route wonen.
	De fietsende studenten stromen hoofdzakelijk in bij de Leliesingel, de Kerklaan, de Wilgenlaan, de Eikenlaan (Slimme Route), park Selwerd en voor de tunnel onder de Plataanlaan.
	Bij de T-splitsing van de Kerklaan met de Dierenriemstraat (knooppunt 15) is er uitstroom van fietsers op de Slimme Route naar west. Deze haken verder aan op de Zonnelaan. Deze uitstroom moet beperkt worden.
	Naast enkele quick wins op de route en instroomplekken moet de aansluiting en kruising van de Eikenlaan (knooppunt 18 en 47) ingrijpend verbeterd worden om de Plantsoenroute een sterk alternatief te laten zijn voor de Zonnelaan. Naast de fietsers uit de Korrewegwijk stromen hier ook de fietsers uit station Noord in. Wanneer er door aanpassingen van het treinennet meer studenten naar station Noord komen, zal deze instroom groeien.
Knooppunten route	Quick Wins
14. Kruising Leliesingel x Kerklaan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haaiantanden verwijderen en terugplaatsen op het einde van de kruising.
15. Kruising Kerklaan x Dierenriemstraat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Plaatsen van een drempel in de richting van de Dierenriemstraat; ■ Overgang vanaf de Kerklaan richting de Bessemoerstraat een voorrangsrouten van maken; ■ De bocht richting de Bessemoerstraat verleggen en meer naar rechts verplaatsen, hierdoor wordt de focus op de Slimme Route beter benadrukt en de Dierenriemstraat minder aantrekkelijk.
16. Bessemoerstraat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verwijderen van drempels en kasseien; ■ Zijstraten voorzien van haaiantanden.
17. Kruising Bessemoerstraat x Wilgenlaan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parkeerplaatsen taxi's verplaatsen richting de Wilgenlaan; ■ Taxi's laten keren op de kruising Wilgenlaan x Dierenriemstraat.
18. Kruising Wilgenpad x Eikenlaan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verwijderen fietsopstelvak; ■ Verplaatsen van de haaiantanden naar de fietsroutes die worden gepasseerd, hierdoor krijgen fietsers vanuit op het Wilgenpad voorrang op fietsers van de Eikenlaan.
19. Wilgenpad	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbreden van het fietspad; ■ Invoegstroken maken voor stromen die willen invoegen op de Slimme Route.
47. Eikenlaan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Plekken waar fietsers vanuit verschillende zijstromen kunnen invoegen op de Eikenlaan verbreden.

Strategie 4. Instroom op Jaagpadroute (Slimme Route)

-  Deze route is geschikt voor studenten die woonachtig zijn ten westen van het Hoornsediep, de Westersingel, de Westerhaven, en aan weerszijden van het Reitdiep.
-  De fietsende studenten stromen hoofdzakelijk in bij de **Wilhelminakade**, Donghornsterpad, de Pleiadenlaan en het Blauwbrugje. De route heeft veel capaciteit over.
-  Naast enkele quick wins op de instroomplekken moet de eerder genoemde aansluiting bij de **Wilhelminakade** ingrijpend verbeterd worden om de Jaagpadroute een sterk alternatief te laten zijn voor de Zonnelaan.

Knooppunten route




Quick Wins

- | Knooppunten route | Quick Wins |
|--|--|
| 29. Kruising Jaagpad x Pleiadenlaan | ■ Verwijderen fietsopstelvak. |
| 30. Jaagpad ter hoogte van ACLO | ■ Verbreden fietspad;
■ Onderhoud en schoonmaak frequenter. |

Finish op het Zernike

Ruim 20.000 studenten eindigen dagelijks hun reis op het Zernike. Hier komen alle stromen samen: de fietsers van de Jaagpadroute, de Plantsoenroute, de Zonnelaan en alle buslijnen op de Zernikelaan.

Strategie 5. Aankomst op Zernikecomplex

-  De kruising van de Zernikelaan met Blauwborgje blijft een ingewikkelde verkeerssituatie. Enkele quick wins kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeerssituatie op deze plek.
-  De Zonnelaan – Plataanlaan-kruising is een bekend verkeersprobleem. Door voorrang te geven aan de auto's op de fietsers wordt de Slimme Route interessanter en kan de afrit van de Plataanlaan beter benut worden als alternatief voor de Ring Zuid.
-  Belangrijk is dat de fietsers op de terugweg op het Zernike ook kiezen voor de Slimme Routes, hoewel deze stroom veel breder verspreid is over de tijd. Echter, als de routes in beide richtingen aantrekkelijk zijn, verbeterd dit het imago van de Slimme Route. Dit imago kan bijdragen aan de keuze die de studenten maken op de heenreis.

Knooppunten route

Quick Wins

- | Knooppunten route | Quick Wins |
|--|---|
| 20. Crematoriumlaan | ■ Vervolg van de Slimme Route beter aangeven met markering. |
| 21. Kruising Nijenborgh x Zernikelaan | ■ Verwijderen paaltjes;
■ Verwijderen hekje;
■ Verschillende ondergronden gelijk maken;
■ Invoegstrook maken richting het noorden voor een meer geleidelijke instroom;
■ Paaltjes bij parkeerplaats WSN-gebouw verwijderen;
■ Uitgang parkeerplaats WSN-gebouw verplaatsen naar rechts waardoor er meer ruimte ontstaat voor het fietspad;
■ Verbreden fietspad naast parkeerplaats WSN gebouw. |

IV Overige Quick Wins

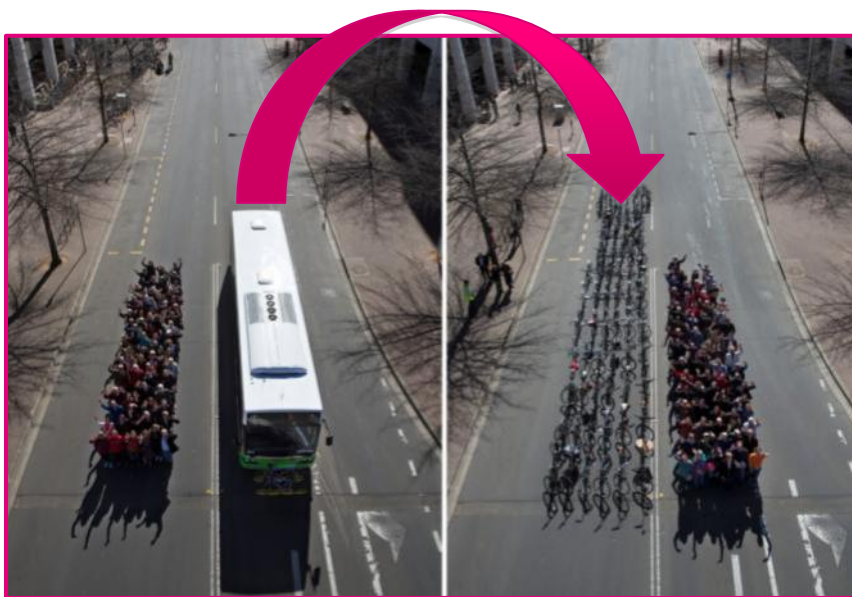
Knooppunt	Quick Win
31. Blauwe voetpaden	<ul style="list-style-type: none"> ■ Veranderen/aanbrengen kleur of markering; ■ Borden plaatsen.
32. Kruising Eelderstraat x Eeldersingel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verwijderen fietsopstelvak.
33. Kruising H.N. Werkmanbrug/Ubbo Emmiusstraat x Ubbo Emmiusingel	<ul style="list-style-type: none"> ■ Verschillende ondergronden gelijk maken; ■ Verhogen van de fietspaden op de Ubbo Emmiusingel waardoor het verschil in hoogtes op de Ubbo Emmiusstraat minder groot wordt en de Ubbo Emmiusstraat minder gevaarlijk wordt; ■ Aanbrengen van wegmarkeringen op de fietspaden van de Ubbo Emmiusingel, voorrang voor verkeer op de Ubbo Emmiusstraat.
34. Kruising Ubbo Emmiusstraat x Zuiderdiep	<ul style="list-style-type: none"> ■ Haaientanden plaatsen op de Ubbo Emmiusstraat op het punt waar het Gedempte Zuiderdiep wordt gepasseerd; ■ Beter overgang ondergrond van fietspad Gedempte Zuiderdiep en de Folkingestraat.
35. Kruising Folkingestraat x Vismarkt x Akerkhof	<ul style="list-style-type: none"> ■ Beter scheiding van de Vismarkt en het fietspad tussen de Vismarkt en de Korenbeurs; ■ Wegmarkeringen aanbrengen; ■ De scheiding tussen stoep en weg zoals in de Stoeldraaiersstraat aanwezig is, doortrekken tot aan het begin van de doorgaande weg Akerkhof x Vismarkt.
36. Kruising Stationsstraat x Gedempte Zuiderdiep	<ul style="list-style-type: none"> ■ Doortrekken markering fietsstrook tot aan de haaientanden.
37. Kruising Gedempte Zuiderdiep x Munnekeholm	<ul style="list-style-type: none"> ■ Scheiden van stroom rechtdoor en rechtsaf; ■ Doortrekken fietserstrook als invoegstrook voor Munnekeholm waardoor geen onduidelijkheid ontstaat tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer.
38. Kruising Brugstraat x Akerkhof	<ul style="list-style-type: none"> ■ Aanleggen drempel richting Akerkhof om de snelheid van verkeer in deze richting te verlagen.
39. Abrug	<ul style="list-style-type: none"> ■ Openingstijden waarbinnen bruggen geopend worden beter laten aansluiten op de tijden waarop studenten zich naar hun onderwijsinstelling verplaatsen; ■ Van 8.00 uur tot 9.00 uur geen bruggen open; ■ Van 10.15 uur tot 11.00 uur geen bruggen open.
42. Kruising Westersingel x Verlengde Visserstraat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fietsers apart van gemotoriseerd verkeer groenlicht.
43. Kruising Oude Kijk in 't Jatstraat x Broerstraat	<ul style="list-style-type: none"> ■ Markeringen aanbrengen.
44. Kruising Prinsesseweg x Zonnelaan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stoeptegels vervangen door asfalt; ■ Putdeksels beter verwerken in de ondergrond.
45. Kruising Zonnelaan x Pleiadenlaan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Frequentie van groenlicht verhogen; ■ Periode van groenlicht verlengen; ■ Beter aansluiten op kruising Zonnelaan x Eikenlaan.
46. Kruising Zonnelaan x Eikenlaan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Voor fietsers frequentie van groenlicht verhogen; ■ Voor fietsers periode van groenlicht verlengen; ■ Beter aansluiten op kruising Zonnelaan x Pleiadenlaan.
47. Eikenlaan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Punten waar fietsers vanuit verschillende zijstromen kunnen invoegen op de Eikenlaan verbreden.
48. Kruising Zonnelaan x Plataanlaan	<ul style="list-style-type: none"> ■ Auto's in plaats van fietsers voorrang geven; ■ Verkeerslichten plaatsen voor een betere en veiligere doorstroming van zowel het gemotoriseerde verkeer als het fiets verkeer.

V OV-studentenkaart: bus of fiets?

Het lijkt er op dat de SOV voorlopig behouden blijft. Toch is het goed om rekening te houden met het scenario dat de SOV verandert en de gevolgen die deze verandering heeft voor de bereikbaarheid van de onderwijsinstellingen. Uit onze enquête blijkt dat veel studenten de bus niet meer zullen gebruiken maar met de fiets zullen gaan wanneer de SOV verdwijnt. Van de 5.000 studenten die nu per dag binnen de stad met de bus naar het Zernike reizen, zullen ruim 2.200 studenten potentiële fietsers worden. Nog eens 2.200 studenten zijn bereid maximaal de huidige kortingsprijs te betalen: 2 euro voor een retour hoofdstation – Zernike. De fietsende studentenpopulatie zal door een wijziging van de SOV stijgen met ruim 15%, met de grootste toename voor fietsers vanaf het hoofdstation. Deze uitspraken zijn gebaseerd op huidige studenten.

Optimale situatie

FIGUUR 4 – HOE VER GAAT DE MODAL SHIFT VAN DE BUS NAAR DE FIETS?



Het ideaalbeeld is een optimale verdeling van de studenten over het OV en de fiets. Fietsgebruik onder studenten kan zeker worden gestimuleerd, maar dan moet daar ook ruimte voor zijn. Als meer studenten fietsen, vraagt dat meer capaciteit van de fietsroutes in Groningen. Bij de vraag hoe er meer ruimte in het OV gemaakt kan worden hoort in dit geval ook de vraag waar de capaciteit van de fietsroutes vergroot kan worden. Zonder deze tweede stap is de eerste slechts een bezuinigingsmaatregel.

Wat kan de Groningse situatie dan voor lessen aanreiken met betrekking tot de inrichting van de SOV? Dit verschilt met betrekking tot korte en lange termijn gevolgen. We gaan in eerste instantie uit van een situatie waarin de SOV geheel wordt afgeschaft. Op de korte termijn zullen er studenten zijn die gaan fietsen in plaats van de bus te gebruiken. Er ontstaat dan een tijdelijk piek in het aantal fietsende studenten. Op langere termijn treedt het studentgeheugen in werking: een periode van 5 jaar is verstreken en niemand van de nieuwe generatie studenten heeft een gratis reisproduct gekend. De modal shift zal zich weer hebben hersteld in de richting van de tijd zoals voor de wijziging van de SOV. Er gaan dus weer meer studenten fietsen. Er valt te verwachten dat minstens de helft van de studenten die zegt te gaan fietsen, ook daadwerkelijk gaan fietsen. Wij verwachten dat dit ook geldt voor de komende generaties studenten en dus dat de modal split in deze vorm stabiel is. Wat zijn de gevolgen van deze scenario's?

De korte termijn gevolgen kenmerken zich door een sterk verhoogde druk op de nu al drukke fietspaden, fietsstallingen en tijden. Dit zou een te kort aan stallingen en dus verslonzing van de omgeving tot gevolg hebben. Uit ons onderzoek blijkt dat met name op het stadsbalkon door de geparkeerde fietsen een chaos zal ontstaan. Vanaf hier zullen namelijk de meeste studenten overschakelen van de bus naar de fiets. Bovendien zou de congestie op de Noordelijke Ringweg nog verder toenemen door een nog hogere bezetting van de Zonnelaan. Zeker ten tijde van de verbouwing van de Zuidelijk Ringweg, kan Groningen zijn verkeer dan niet meer afhandelen. Groningen is niet klaar voor de gevolgen van de kortere termijn effecten van het afschaffen van de SOV.

De lange termijn gevolgen kenmerken zich door een lichte verschuiving naar de fiets in de modal shift van Groningen. Dit is exact wat dit rapport beoogt. Er is dan ruimte ontstaan in het OV voor forensen en met de maatregelen uit dit rapport, die uit te voeren zijn binnen de periode waarop de lange termijn gevolgen hun effect uitoefenen, is Groningen in staat deze toegenomen fietsdruk af te handelen. De leefbaarheid van studenten is hierbij echter nog niet genoemd. Het verder op kosten jagen van studenten door afschaffing van de SOV is een gevoelig onderwerp. Dit geldt in het kader van een weer aantrekkende huizenmarkt en daarmee stijgende huurprijzen, en ook de beslissing van het verdwijnen van de basisbeurs uit de studiefinanciering. Een absolute afschaffing van de SOV lijkt de student te hard in de portemonnee te treffen.

Kortom, voor de Groningse verkeerssituatie lijkt de SOV afschaffing op lange termijn wenselijk, alleen niet met betrekking tot de leefbaarheid van de student. Op korte termijn lijkt de afschaffing van de SOV zeer onwenselijk. Daartoe beveelt de SAC één van de volgende alternatieven aan:

- Een gefaseerde afschaffing van de SOV, waarin de periode minstens vijf jaar beslaat. De afschaffing moet lineair lopen met het realiseren van de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg.
- Het niet geheel afschaffen van de SOV, maar het aanbieden van een kortingskaart. De korte termijn effecten zullen daarmee niet dermate dramatisch zijn dat de Groningse situatie deze niet het hoofd kan bieden. Tevens werken zij dan de lange termijn voordelen in de hand.

VI Promotie

Benutting van de infrastructuur is essentieel om de strategie te kunnen verwezenlijken. We noemen deze benuttingsmaatregelen promotie. Promotie is subjectiever dan de onder I en II genoemde infrastructuurle ingrepen. In promotie speelt de perceptie van de student een grote rol, hieronder wordt uiteengezet hoe hierop moet worden ingespeeld.

Eerstejaarsstudenten

De focus van de promotie moet liggen op de eerstejaars studenten. Bij deze studenten is het gewoontegedrag met betrekking tot de vervoerwijze en route nog niet zodanig ontwikkeld dat dit gedrag moeilijk te sturen is. In onderstaand kader worden de adviezen voor promotie samengevat.

- Uitbreiding van de huidige Slimme Routes richting het hoofdstation.
- Naam verbinden aan route, bijvoorbeeld de Plantsoenroute en Jaagpadroute.
- Er moet vaak worden bevestigd dat men op de Slimme Route fietst, door bijvoorbeeld borden of schilderijen op de weg zoals in de huidige situatie. Het verschil met het oude concept is dat de frequentie van die bevestiging omhoog moet. Het tegenovergestelde kan ook worden gedaan: *Je rijdt niet op de Slimme Route*.
- Het concept van de Slimme Route moet mee veranderen naar de snelle of korte route. Het panel gaf aan dat de term *slim* minder wervend zou zijn.
- De KEI-week moet wederom als promotiemoment vol worden benut en wel op de volgende wijze:
 - De hoofddoelgroep moet wederom de eerstejaars zijn;
 - Een gadget in de KEI-goodybag versterkt de promotie.
- Plaatsing van opvallende borden op routekeuzemomenten. Vooral op locaties waar de infrastructuur er zo bijligt dat studenten onbewust in een bepaalde richting worden gestuurd. De locaties zijn uitgelicht in de strategieën.
- Het Zernike moet ook voor niet-Zernike studenten duidelijk worden aangegeven. Ten tijde van de grootste piekdruk, namelijk tentamentijd, weten zij dan hoe ze moeten fietsen.
- Evenementen en activiteiten organiseren langs of in de buurt van de Slimme Routes, zoals sportwedstrijden. De gemeente zou bijvoorbeeld kunnen aansturen op een het gebruiken van dit soort locaties wanneer een vergunning voor een evenement wordt aangevraagd. Een actievere houding kan worden aangenomen door de organisatoren van terugkomende evenementen aan te schrijven met het voornemen om op deze locaties een evenement te willen houden. Wanneer de evenementen komen, groeit bekendheid van de routes, zoals het Jaagpad of net ten westen van het station. Indien bij het Jaagpad een dergelijk evenement wordt georganiseerd, kan de Jumbo bij de acquisitie worden betrokken. Zij profiteren immers ook van de promotie op die plek en ze profiteren ervan als er meer passanten komen.
- Groningen moet algemene promotie meer benadrukken, meer bewustzijn van Groningen als *city of cycling talent*. Daarbij hoeft niet per se één doelgroep worden gekozen. Fietsstad Groningen wil JOU op de fiets. NU.nl/Groningen kan bijvoorbeeld wellicht helpen in deze beeldvorming. Campagneleuzen en slogans kunnen hier een rol in spelen.
- Het gebied ten zuidwesten van de binnenstad, ten westen van het stationsgebied, moet aantrekkelijker worden voor fietsers, niet alleen fysiek maar ook in de beeldvorming.
- Een *het Zernike ligt links* campagne kan helpen het westen van de stad meer toegankelijk te maken. Een kaart waarop de het centrum/de Martinitoren ver ten oosten van het station ligt draagt hieraan bij.
- Tijdens werkzaamheden moet, net zoals bij gebouwen, duidelijk zijn waarvoor die werkzaamheden zijn. Als duidelijk is dat die voor de *City of Cycling* zijn en er een mooie artist impression op het bord staat, helpt dit de student zich er bewust van te maken dat zij onderdeel zijn van een geheel waarin iedereen fietst. Veranderingen moeten groot zijn in verhaal als ze klein zijn in ingreep.

VII Een fietsvisie, de noodzaak

Groningen is een fietsstad. Binnen de stadsgrenzen van deze compacte stad moet er dan ook maximaal gebruik worden gemaakt van de fiets. Fietsen in Groningen is snel, duurzaam, geluidsvriendelijk, gezond en neemt minder ruimte in dan andere modaliteiten. Het doorkruisen van de hele stad op de fiets duurt maximaal een half uur, binnen de ring een kwartier. Het devies luidt dan ook: *In deze stad, iedereen op het fietspad!*

De SAC heeft haar onderzoek gericht op de student. De positie van de fietsende student wordt momenteel onderbelicht. In de voorgaande paragrafen geeft de SAC aan wat de gemeente moet veranderen, aanpassen en toevoegen om deze positie te verbeteren.

De student deelt de infrastructuur binnen de stad met andere doelgroepen. Het motto van de nota Duurzame Mobiliteit is: "Met de fiets of het OV waar het kan, met de auto als het moet." Deze nota focust zich op de externe bereikbaarheid van de stad. Voor de SAC is het uitgangspunt voor de interne bereikbaarheid van de stad: "Met de fiets of lopend waar het kan, met het OV als het moet, en met de auto als het niet anders kan." Dit betekent echter niet dat het OV of de auto verder beperkt moeten worden, maar het fietsgebruik vooral gestimuleerd dient te worden onder alle doelgroepen. Ondanks dat fietsers gemiddeld minder ruimte gebruiken is het wel de belangrijkste weggebruiker in de stad. Het is het dan ook waard om hier fors in te investeren.

Ambieer een hoogwaardig fietsnetwerk waar de fietsinfrastructuur niet per definitie wordt gekoppeld aan infrastructuur voor andere modaliteiten. Juist routes uitsluitend voor de fiets onderscheiden zich door middel van hun ligging en verhogen het comfort. Comfort is dan namelijk groter door weinig interactie met overig verkeer, weinig stopmomenten, duidelijke voorrangregels en vooral: een beetje rust. Bij een modaliteitwissel zoals op de treinstations en de P+R locaties moet de fiets het beste en gemakkelijkste alternatief zijn.

Een realistische beschouwing van fietsers tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg met alternatieve routes, het inspelen op de inrichting van het nieuwe stationsgebied voor wat betreft het voor- en natransport en het verbinden van de hotspots, biedt serieuze kansen voor fietsen in Groningen. Betrek de psychologie in de beleidsvorming: welke *incentives* werken nu echt? Leg ook uit aan burgers waarom het huidige beleid wordt gevoerd: valt de route onder het hoogwaardige fietsnetwerk of investeren we op een andere locatie? Luister ook naar de gebruikers, niet alleen studenten, ook ouderen en kinderen die alleen naar school fietsen. Wat zijn hun wensen, wat betekent veiligheid en hoe houden we het duidelijk?

Groningen is een fietsstad. Durf te experimenteren, wees niet bang te ambitieuze aanpassingen te doen en maak van Groningen een fietshoofdstad!

