

Groningen

welcome to the cycling paradise



LE VÉLO à la conquête DES VILLES Européennes – 16 octobre 2014

Representative ville de Groninque
working for the Province of Groninque

Cor van der Klaauw



Content of this presentation

- 🚲 Impression
- 🚲 Groningen – The City in the Region
- 🚲 Groningen – Capital of the North
- 🚲 7 keys to success:
 - 🚲 Politics
 - 🚲 Traffic circulation
 - 🚲 Compact city
 - 🚲 Traffic congestion
 - 🚲 Bicycle infrastructure
 - 🚲 Bicycle traffic lights
 - 🚲 Communication & Promotion
- 🚲 Bicycles at the rail way station
- 🚲 Traffic safety around schools
- 🚲 Finances









DE KORENBEURS

RESTAURANT

HUIS

RS

RS







© Aheroy / 2013



Location of Groningen

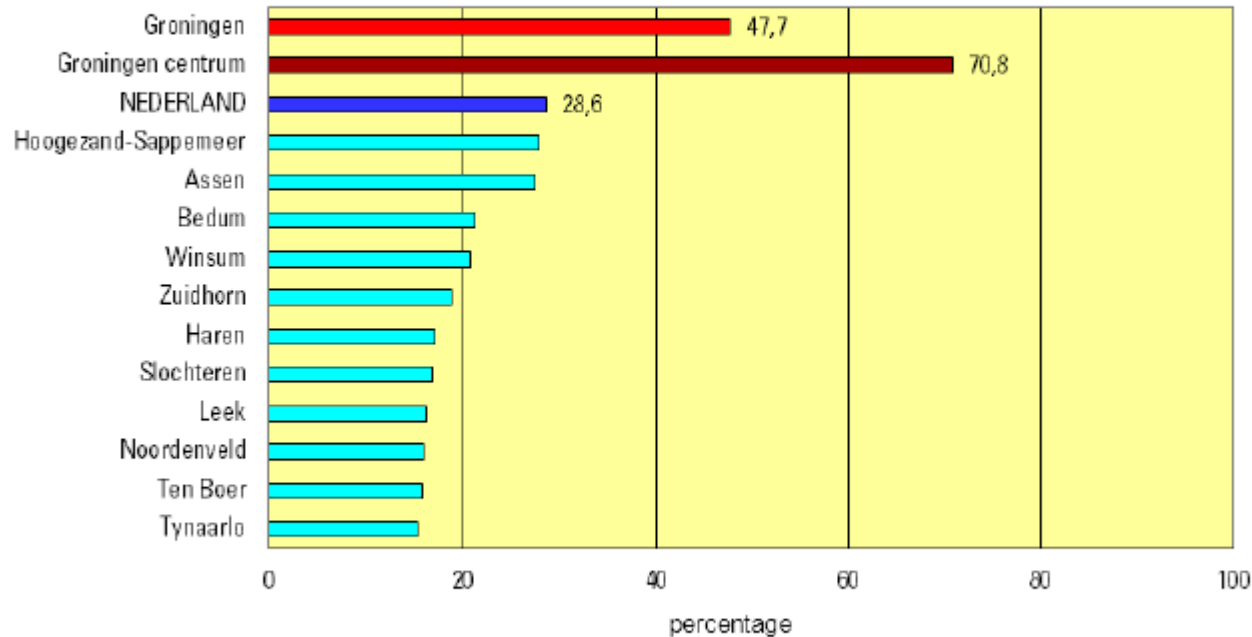


the
Netherlands



Facts and figures of Groningen

11.1a Percentage huishoudens zonder auto, Groningen en het centrum van de gemeente vergeleken, 2012



bron: Expérian, Nederland: CBS 2011

1) Het centrum omvat de postcodegebieden 9711 en 9712

Facts and figures of Groningen

Groningen is placed in the top 10 satisfaction ratings in more than 10 categories, such as:

- 🚲 Cultural facilities (93%)
- 🚲 Safety (93%)
- 🚲 Noise levels (85%)
- 🚲 Availability of retail shops (93%)
- 🚲 Green spaces (91%)



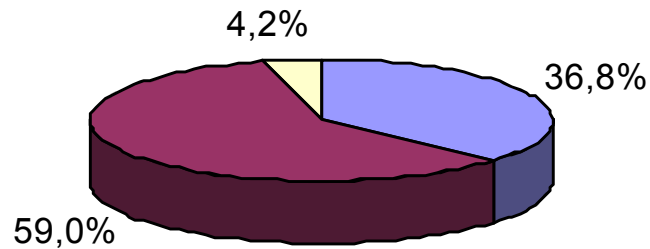
Perception survey in 79 European cities - Quality of life in cities (October 2013 European Commission)

Facts and figures of cycling

- 🚲 average speed is 14,2 kilometre per hour
- 🚲 average distance within 10 minutes is 2,4 kilometres
(by car 1,6 kilometres)
- 🚲 stolen bicycles 3675 notifications in 2013
(19,3 stolen bikes per 1000 inhabitants)

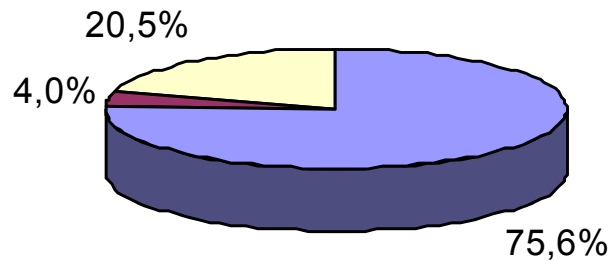


Facts and figures of cycling



Modal split in city of Groningen

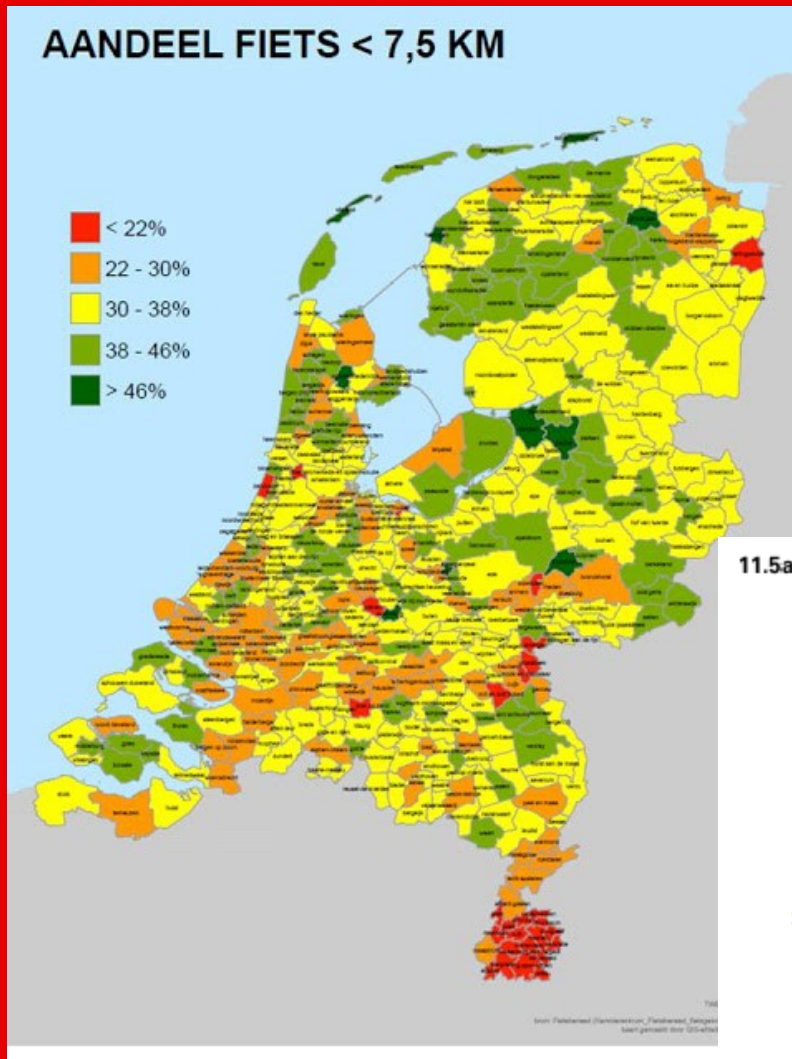
- Car
- Bicycle
- Public Transport



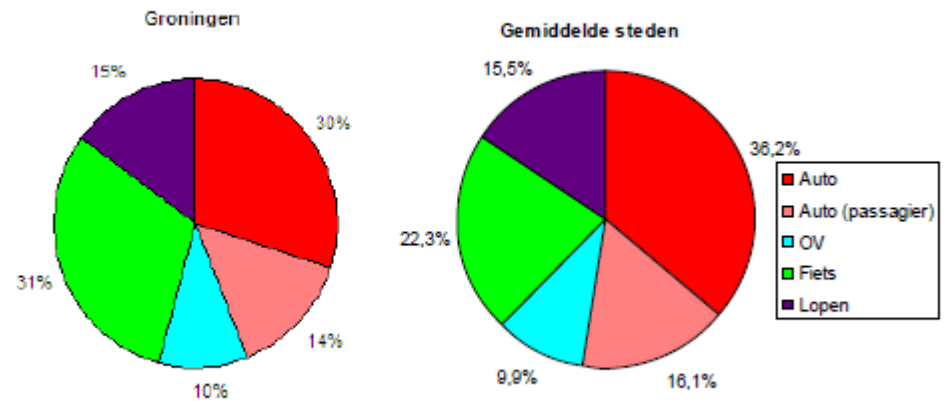
Modal split in region Groningen-Assen

- Car
- Bicycle
- Public Transport

Facts and figures of cycling



11.5a Modal split, Groningen vergeleken met het gemiddelde van een aantal 100.000+ gemeenten, aantal personen 2008



bron: European Platform of Mobility Management

Key 1 - Politics

Stability in policy



Mayor and Executive Board

Politics

Municipality in favour of cycling



Key 2 - Traffic circulation

More space for pedestrians, cyclist and public transport



Traffic circulation

- 🚲 elections in 1972
- 🚲 left wing executive board
- 🚲 city centre: combination of commercial and social functions
- 🚲 small scale and liveability
- 🚲 create better public transport and cycling facilities
- 🚲 less cars in city centre
- 🚲 introduction of the Traffic Circulation Plan (VCP) 1977

- 🚲 cars couldn't drive through the city centre anymore
- 🚲 cyclists could go anywhere
- 🚲 parking areas near inner ring road
- 🚲 implementation September 18th-19th 1977 (only one night)

Traffic circulation



1972



2011









VAN NELLE'S

Koroll

Reunite



traffic and transport policy after 1977

mid term review in 1980:

- 🚲 number of visitors to city centre stayed the same as 1976
- 🚲 use of bicycle stayed the same as 1976
- 🚲 increase in number of pedestrians (7% up)
- 🚲 decrease in number of cars (44% down)
- 🚲 increase in use of public transport

→ **Upgrading public realm “Binnenstad Beter”**

almost car free city centre and good facilities for bicycle and public transport!

Key 3 - Compact city

More city in the city



Compact city

- 🚲 integral approach of town planning and mobility
- 🚲 small city centre (only 1 km²) = is beautiful
- 🚲 within 3 kilometres of city centre live 80% of inhabitants

- 🚲 within 3 kilometres of city centre are 90% of jobs
- 🚲 most distances are less than 5 kilometres
- 🚲 compact city results in high usage of bicycle



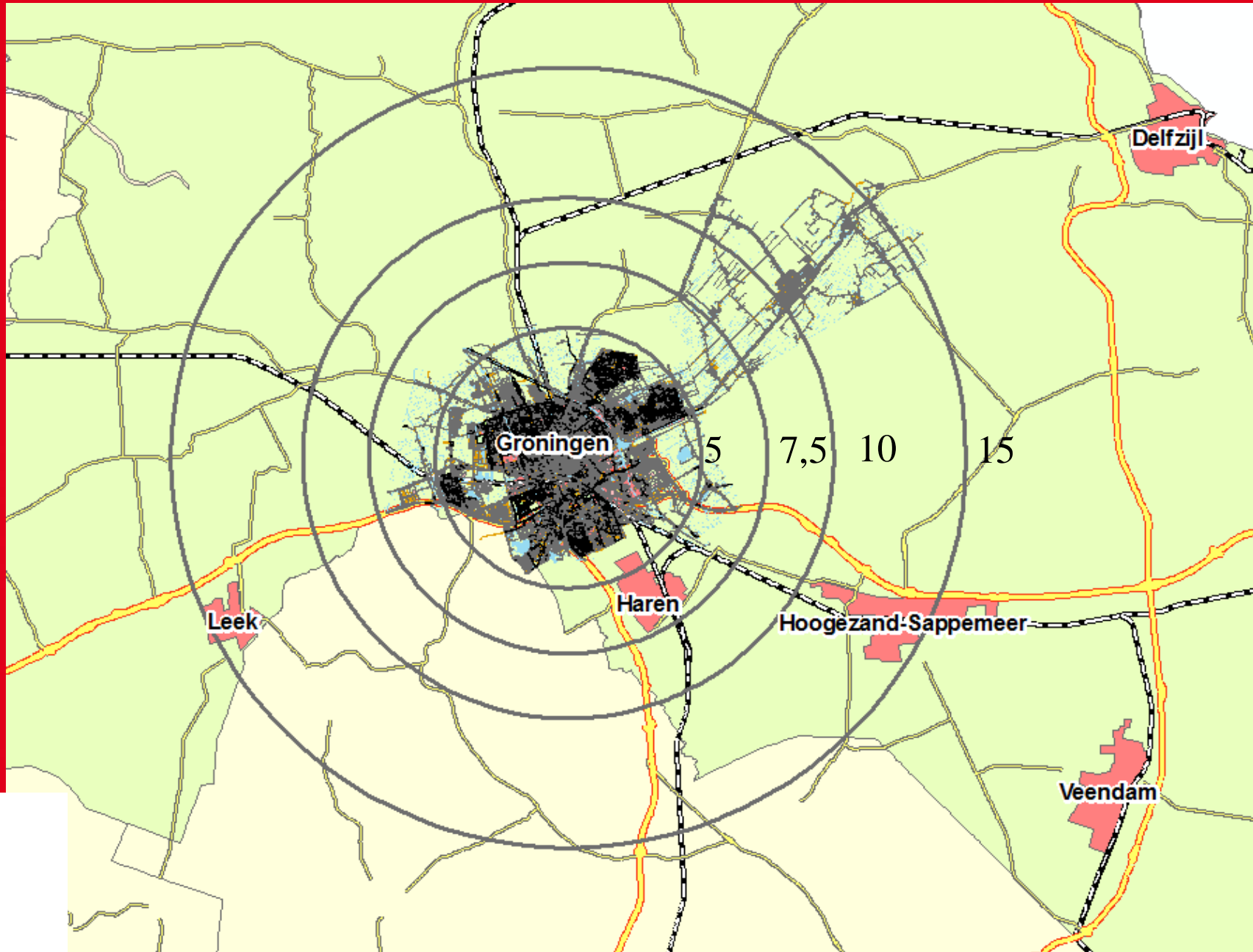
1965



1980



2011



2014

Compact city

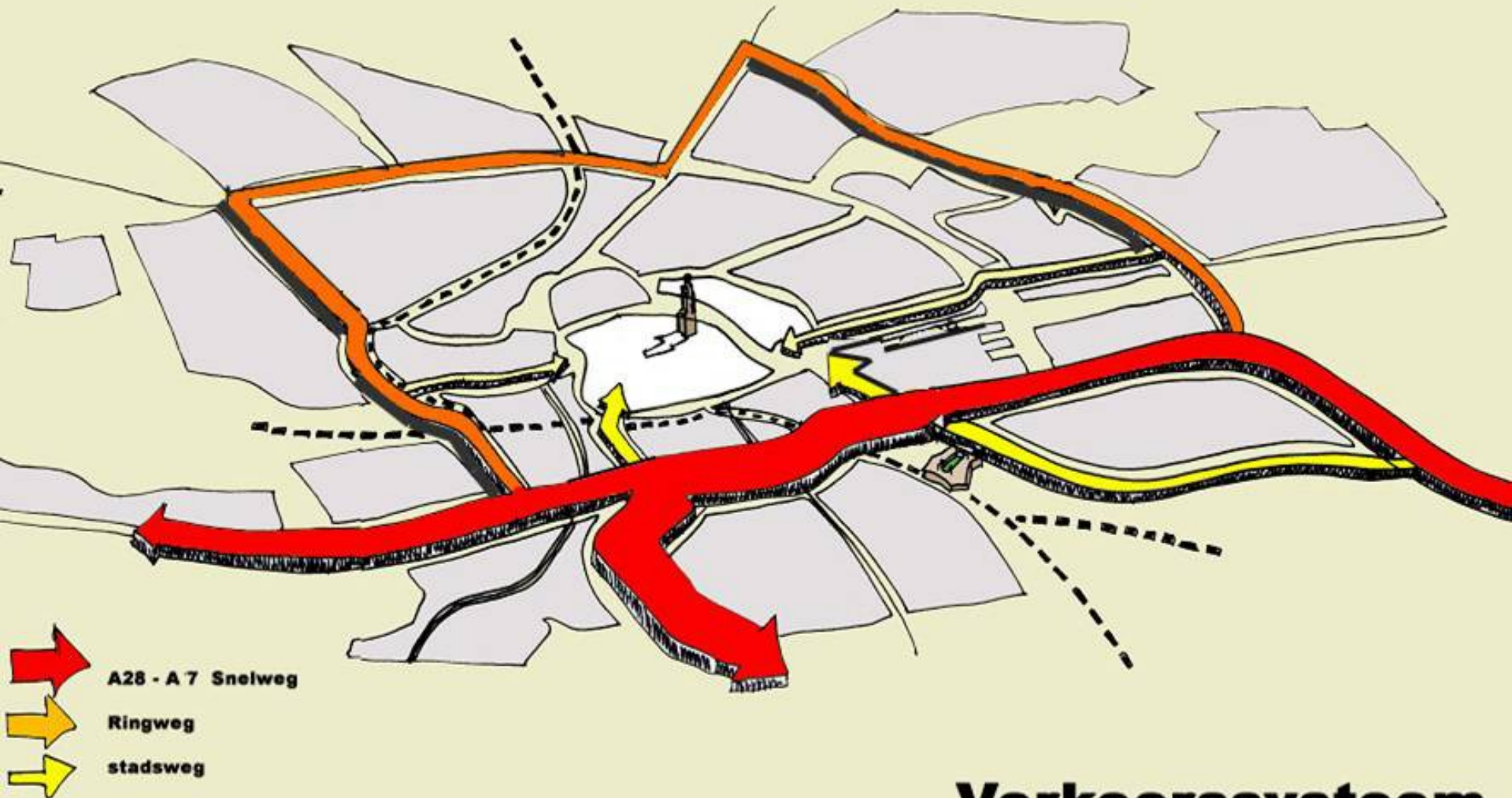
Introducing E-bike and Speedpedelec



Distance (KM)	2,5	5	7,5	10	15	
Inhabitants	119.347	86.528	26.832	21.622	93.196	T: 347.525
Modal split cycling	47%	49%	39%	21%	16%	
potential growth (rel.)	0	10	43	23	38	
new modal split (abs.)	47%	54%	55%	26%	22%	

Key 4 – Everyday commuting

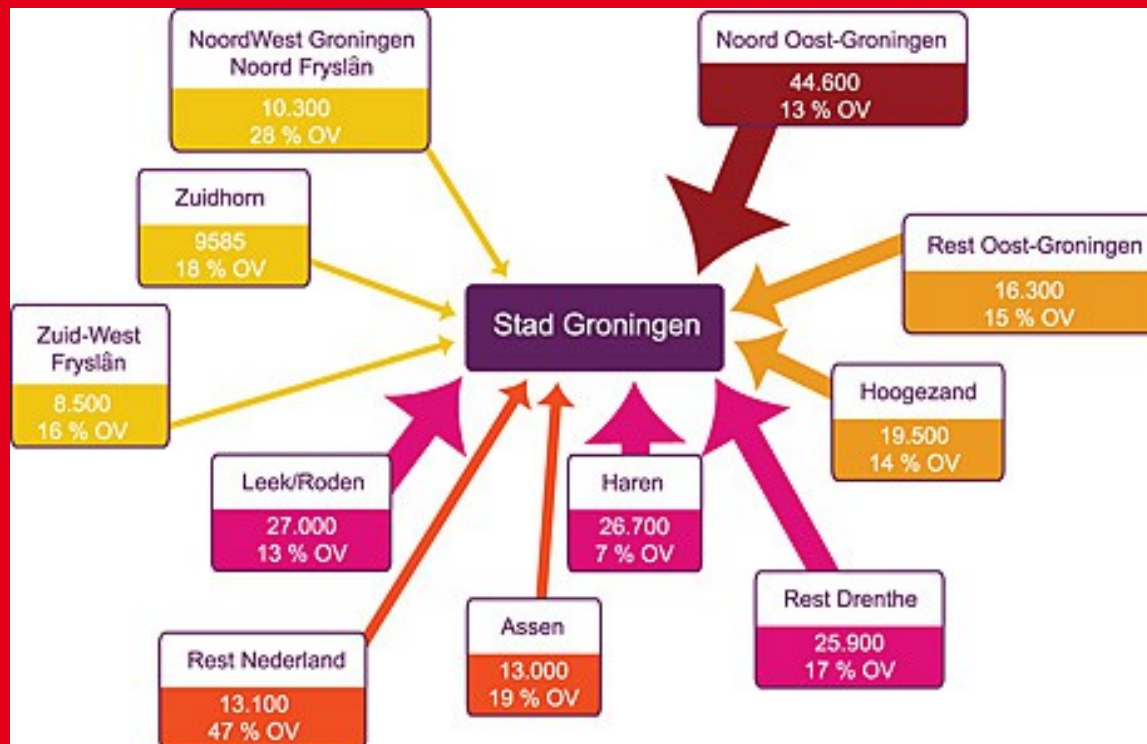
Congestion on the T-structure



Verkeerssysteem

Everyday commuting

- 🚲 215,000 commuters per day in 2020
- 🚲 most people arrive from the south
- 🚲 75% arrives by car, 15% by public transport



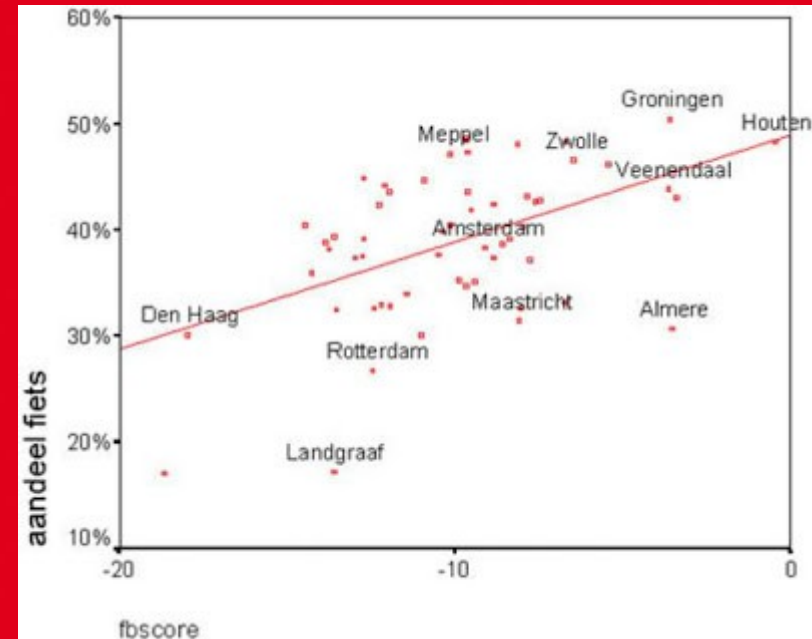
Key 5 - bicycle infrastructure



Bicycle infrastructure

Facts and figures

- 🚲 205 kilometre of special infrastructure (bicycle paths and lanes)
- 🚲 3,35 movements per person per day in total
- 🚲 1,31 movement per person per day by bicycle (average in the Netherlands is 0,84)
- 🚲 60% of all movements by bicycle in inner city (km²)
- 🚲 some routes 15.000 cyclists a day



Goals for the future

- 🚲 Groningen most sustainable city of the Netherlands in 2025
- 🚲 65% of all movements by bicycle in inner city
- 🚲 participate in European CHAMP-project: goal is 10% increase of bicycle-use (from 47% to 52%) in 2014

Bicycle infrastructure

🚲 special bicycle lanes



Bicycle infrastructure

seperate bicycle path



Bicycle infrastructure

🚲 roundabout where cyclists have right of way



Bicycle infrastructure

🚲 special bicycle paths



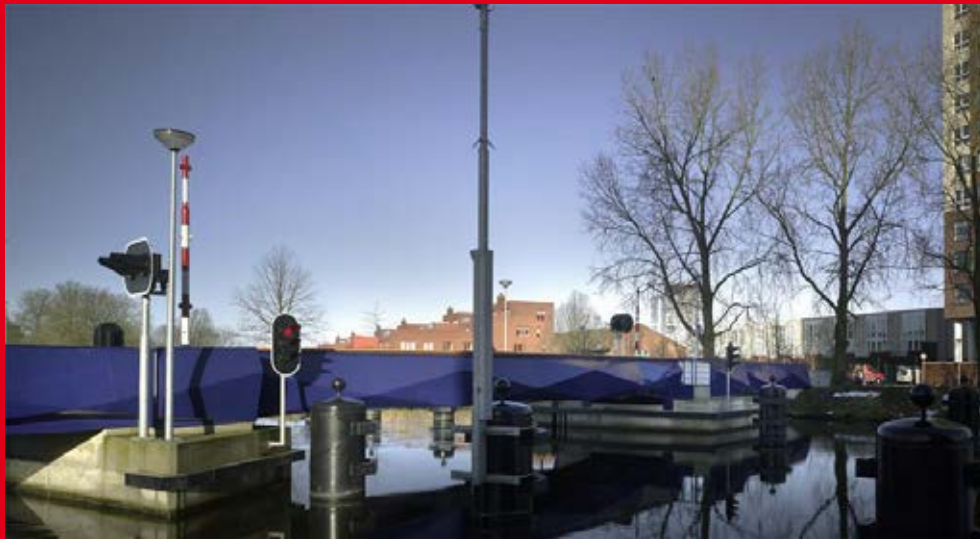
Bicycle infrastructure

🚲 bicycle tunnel



Bicycle infrastructure

🚲 bicycle bridge



Bicycle infrastructure

🚲 pedestrian areas (shared space)



Bicycle infrastructure

🚲 Cycle highways Groningen – rural towns



Cyclists Wikipedia

- 🚲 the bike is the lengthening of your leg
- 🚲 cyclists don't want to wait
- 🚲 cycling is like water: they choose the easiest and shortest route

Key 6 - Traffic lights

- 🚲 green light for all directions at the same time
- 🚲 right turn on red
- 🚲 waiting time forecast
- 🚲 rain sensor



Traffic lights

🚲 green light for all directions at the same time



stad.

Traffic lights

🚲 right turn on red



Traffic lights

🚲 waiting time forecast



Traffic lights

🚲 'inflated' bicycle lane or bike box



Traffic lights

🚲 rain sensor



Traffic lights

🚲 bicycle lanes for each direction



With the bike to the shop.....

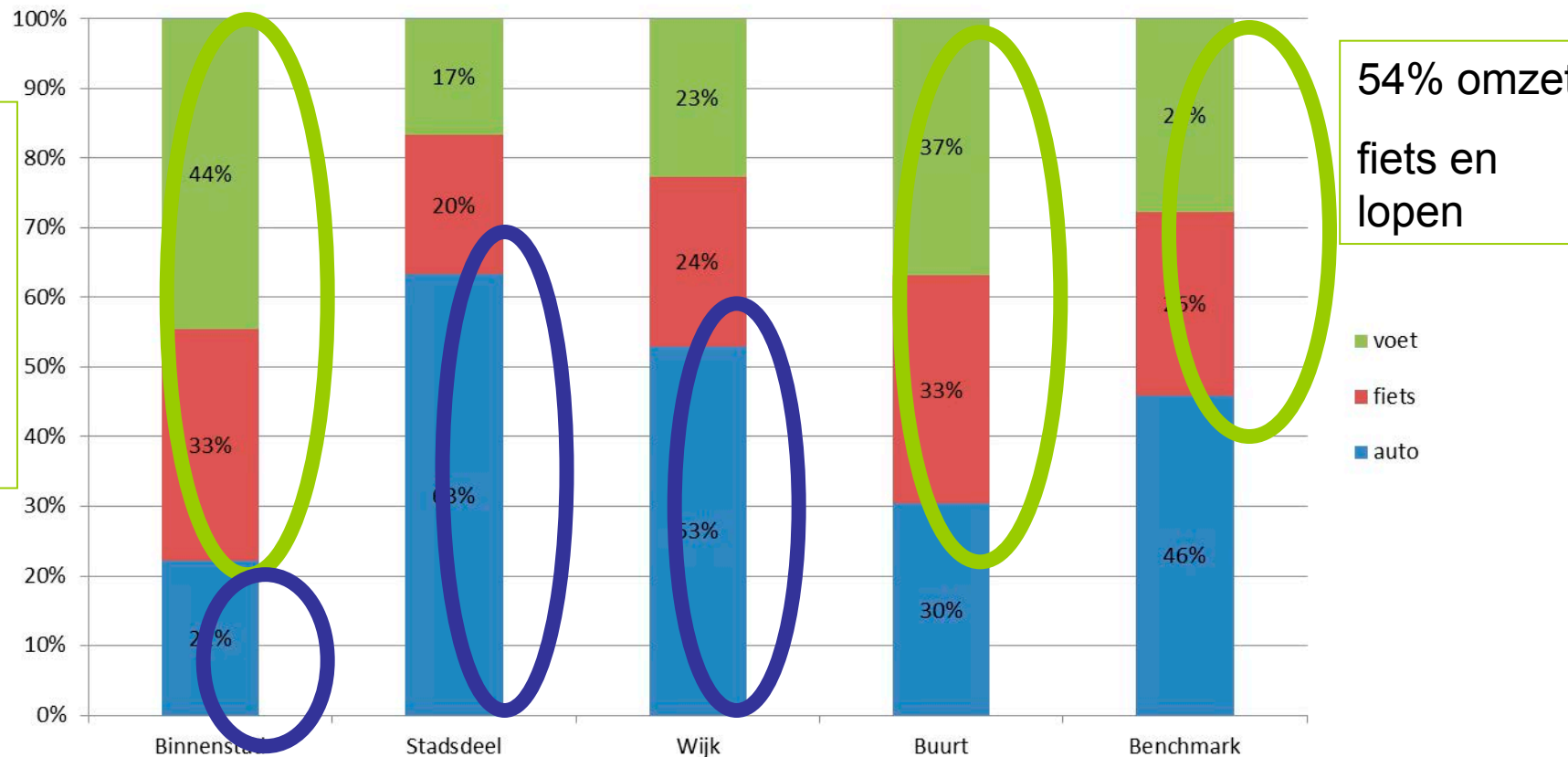


IKEA - bikes



Aandeel vervoerwijzekeuze in de weekomzet (hiërarchie)

Aandeel vervoerwijze in weekomzet binnen Hiërarchie
(totale respons)



Key 7 - Communication and information

🚲 brochures, advertisements, ...



Fietsen en bromfietsen in het Stationsgebied: vol is vol!

De stallingsruimte in het Stationsgebied is nu uitgebreid tot 9.500 plekken. In het Stadsbalkon, in de vernieuwde fietsflat, in de bewaakte NS-stalling en in diverse losse rekken, o.a. achter het station aan de Achterweg.

Let op: in het Stationsgebied - het oranje gebied op de kaart - mag uw fiets alléén in zo'n rek staan en niet los ergens anders. Fietsen buiten de rekken kunnen worden weggehaald!



Bovendien mogen fietsen maximaal 12 dagen achtereen in de openbare rekken in het Stationsgebied staan. Niet alleen verkeerd geplaatste, maar ook te lang geparkeerde fietsen worden verwijderd. Neem het risico liever niet, want het kost u tijd, geld en moeite om uw fiets weer terug te krijgen. Langer stallen kan wel (tegen betaling) in de NS-stalling.

De NS-stalling is gratis als u de fiets stalt ná vrijdag 13.00 uur en weer ophaalt vóór maandag 12.00 uur. Bent u te vroeg en/ of te laat, dan betaalt u voor alle dagen (ook het weekend) het normale tarief van € 1,20 per dag.

Bromfietsen mogen in het Stationsgebied alléén in de betaalde NS-stalling of gratis in de speciale bromfietsruimte van de fietsflat.

Meer informatie over het stallen van (brom)fietsen in het stationsgebied is te vinden in de nieuwe folder 'Parkeren voor fietsers'. Deze folder is af te halen bij de VVV en bij het loket van het Parkeerbedrijf aan het Gedempte Zuiderdiep 98. U vindt de folder ook op www.groningen.nl/parkeren.

Communication and information

press invitation

DAGBLAD NOORDEN

02 augustus 2014, pag. 2

Groningen hengelt naar fietscongres

Frits Poelman

GRONINGEN De Groninger wethouder Paul de Rook (D66) roept 2017 uit tot jaar van de Fiets. Groningen wil in dat kader graag voor de tweede keer het prestigieuze fietscongres Velo-City organiseren.

Dat wordt op de oneven jaren in Europa gehouden. De stad is druk bezig met een bidbook om de toewijzing in de wacht te slepen. Dat gaat deze maand naar de organisatie. In december volgt de toewijzing.

Verkeerswethouder De Rook krijgt veel positieve reacties op het plan om het grootste fietscongres ter wereld naar Groningen te halen. „We krijgen van alle kanten ontzettend veel positieve reacties. Iedereen wil meedoen, van fietsfabrikanten tot wetenschappers. Het enthousiasme is zo groot dat we van 2017 sowieso maar het jaar van de Fiets maken. Ook als het congres niet komt.“

In Wenen trok het vierdaagse congres vorig jaar 1400 deelnemers uit zestig landen. De organisatie verwacht de komende jaren meer bezoekers, omdat het nut van fietsverkeer voor gezondheid, veiligheid, milieu en verkeer steeds duidelijker wordt. Op het congres wordt gepraat over onderwerpen die variëren van fietstechniek tot stedenbouw.

Het is de bedoeling dat de gaststeden ook voor hun inwoners van alles organiseren. Toen Groningen in 1987 na Bremen (1980) en Londen

'Iedereen wil meedoen, van fabrikanten tot wetenschappers'

(1984) het derde congres Velo-City hulsvestte, waren 268 deelnemers uit 21 landen drie dagen bij elkaar in de toenmalige Martinhal.

Met verkeersmaatregelen verwierf Groningen internationale faam als fietsstad. Ze wil de congresgangers, actief in onder meer politiek, gezondheidszorg, bedrijfsleven, wetenschap en architectuur, laten ervaren hoe belangrijk fietsen is voor de leefbaarheid.

Vanaf 1987 vond het congres om de twee jaar plaats. Vanwege de wereldwijde aandacht voor de fiets is er sinds 2010 ook een mondiale versie. Die was tot dusver in Kopenhagen, Vancouver en Adelaide. Nantes (2015) en Taipei (2016) organiseren de komende congressen.

De Europese Fietzers Federatie (European Cyclists Federation), opgericht na het eerste congres, organiseert Velo-City. De Fietzersbond en de Stichting Landelijke Fietskoepel zijn er lid van.

ACHTERGROND FIETSBELRIJ

Haar reputatie als fietsstad snelt Groningen nog steeds vooruit, maar het huidige fietsbeleid stamt uit 1999 en een deel van de roem dateert van nog eerder. Hoog tijd voor nieuw elan, beïnvloed wethouder Paul de Rook (D66).

ruimte voor de fiets

Een straat van A naar B wil een fietsen met stalen, bijvoorbeeld als fietsvoering, moet natuurlijk wel worden toegestaan. Het is niet alleen de fysieke ruimte die moet worden gecreëerd, maar ook de juridische ruimte. Daarom moet de gemeente maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dat kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.



Foto Duncan Wijngaert

De afgelopen jaren heeft Groningen veel gewonnen aan de fiets. Het aantal fietsers is toegenomen met 20 procent. Het aantal fietsers dat gebruik maakt van de fiets voor woon-werkverkeer is toegenomen met 30 procent. Het aantal fietsers dat gebruik maakt van de fiets voor recreatieve doeleinden is toegenomen met 10 procent. Het aantal fietsers dat gebruik maakt van de fiets voor schoolverkeer is toegenomen met 5 procent.



Fietsroutes lopen dood in de stad

Fietsroutes richting de stad hebben geen uitgang in de stad. Dit is een probleem voor fietsers die willen fietsen naar de stad. Het is belangrijk dat de gemeente maatregelen neemt om de fysieke ruimte te creëren. Dat kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

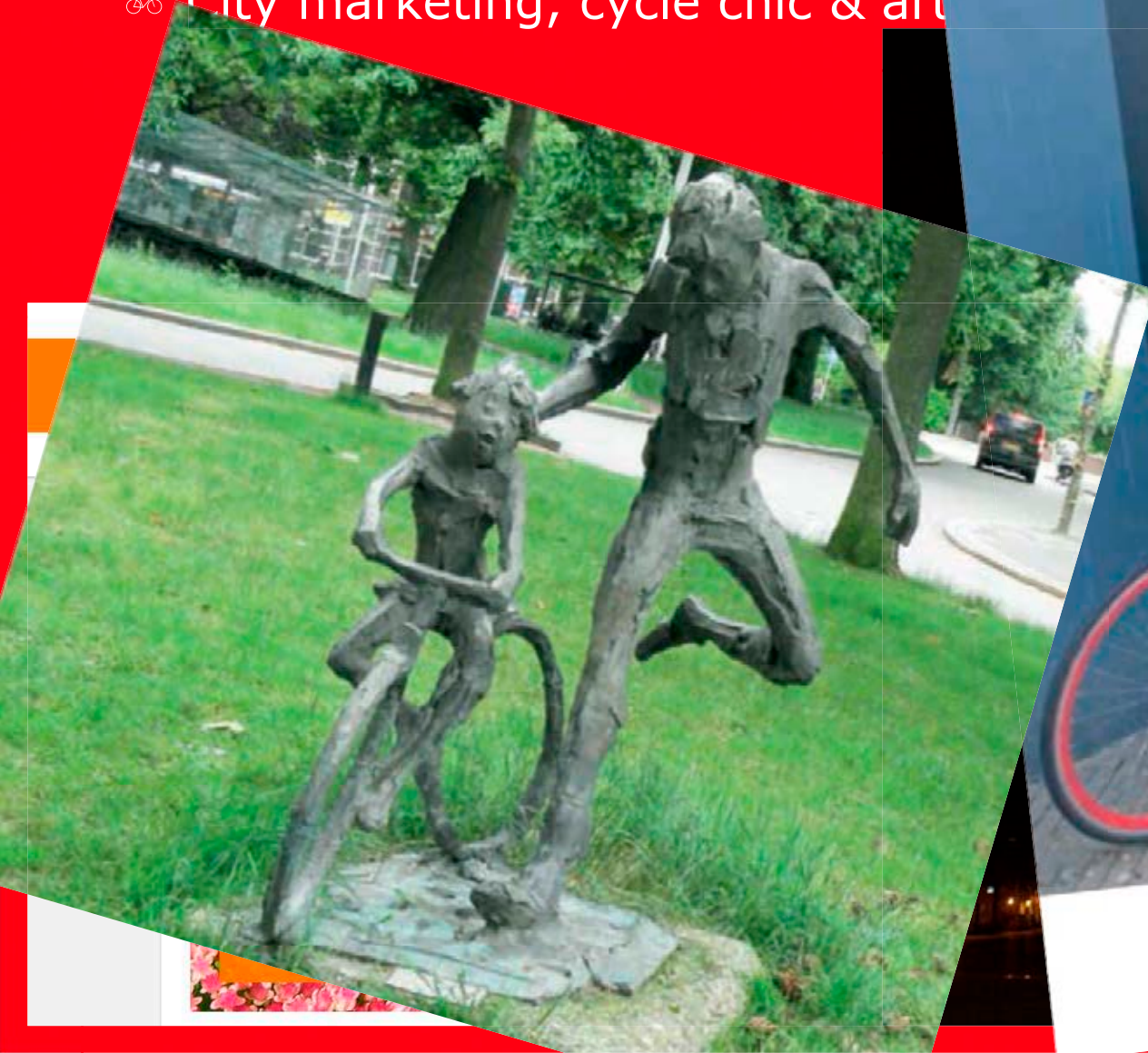
De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

De gemeente moet maatregelen nemen om de fysieke ruimte te creëren. Dit kan bijvoorbeeld door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten, door de breedte van de rijstrook te vergroten.

old

Communication and information

🚲 City marketing, cycle chic & art



Hip met fiets, Groningen
FOTO JEROEN BERENDS

Communication and information

🚲 2 alternative routes for the busy Zonnelaan





Result: shift in number of bicycles Zernike – inner city

3.400

Slimme Route

Je vindt dit leuk · 12 augustus

Wow. 5.275 enthusiastic KEI-participants! Good that we already guessed you would be thirsty! See you tomorrow KEI-week Groningen SportPlaza.

Vind ik niet meer leuk · Reageren · Delen

Jijzelf, Ronald Klaassen, Ingrid Bolhuis en 2 anderen vinden dit leuk.

Schrijf een reactie...

5.275

5.400



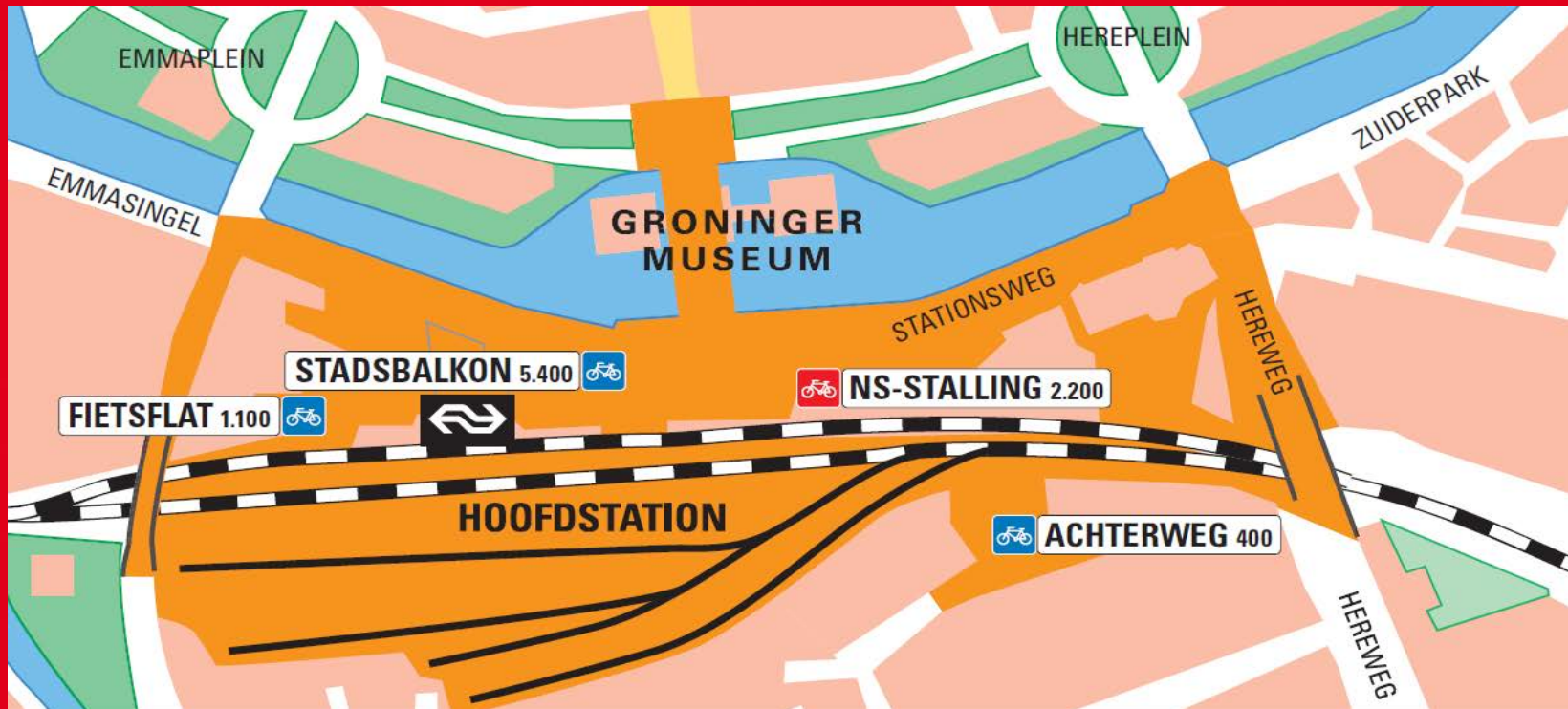
Challenges for the near future...

- 🚲 bicycle storage at the central station
- 🚲 cycling congestion on the main cycle tracks
- 🚲 bike parking in the city centre
- 🚲 increasing bicycle safety for 60+

Railway station



Bicycle parking facilities – 9.300 places



Bicycle parking facilities – 9.300 places



- 🚲 Stadsbalkon (5.385)
- 🚲 Fietsflat (1.070)
- 🚲 Guarded bicycle shelter (2.195)
- 🚲 On-street parking facilities (685)

stad.

History – building the 'Stadsbalkon'

- 🚲 start of the project 2002
- 🚲 budget € 10 million
- 🚲 one central busstation, safer for pedestrians
- 🚲 create better opportunities for bicycle parking
- 🚲 increase the quality of the railway station area

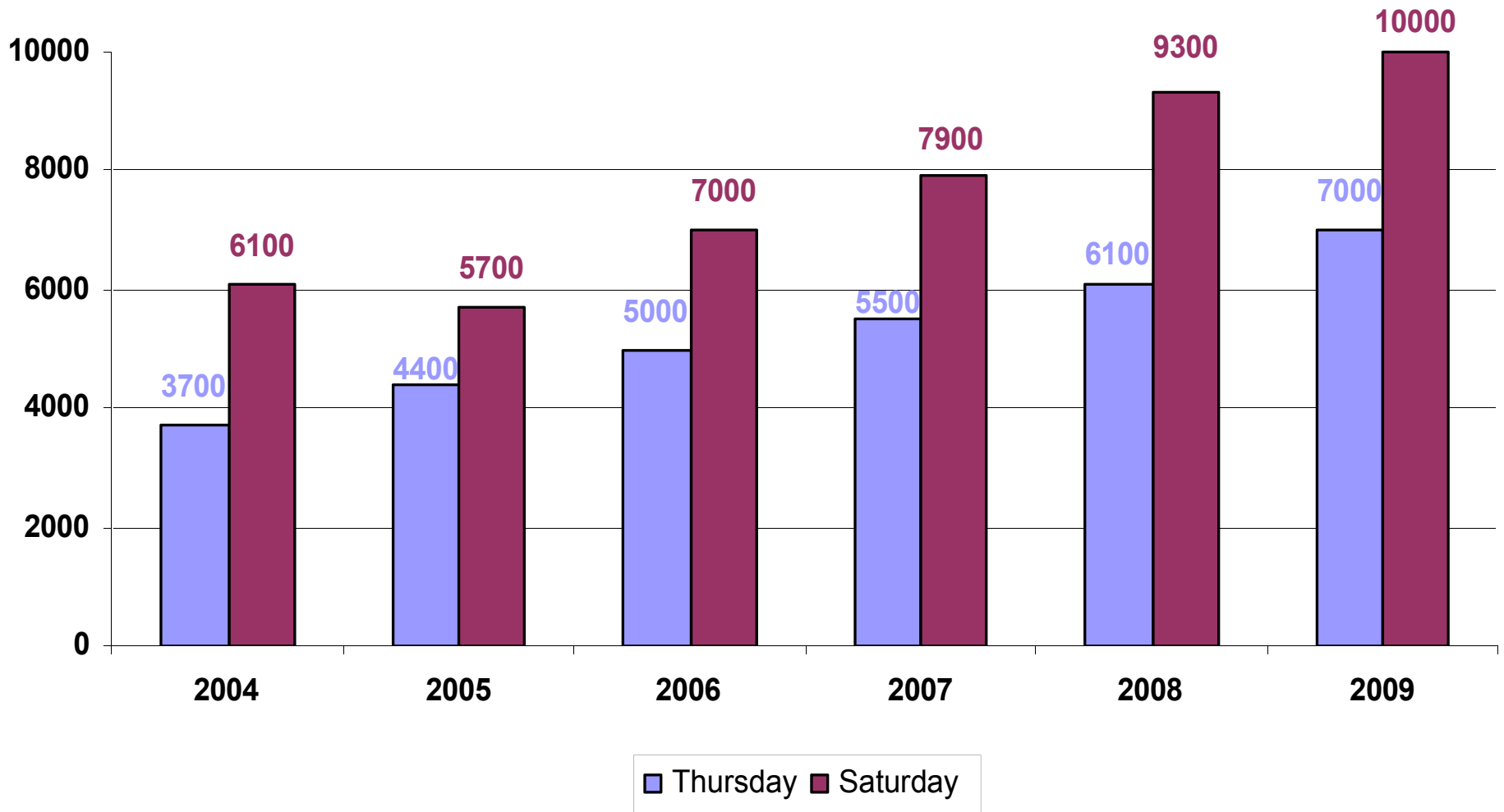


stad.

Characteristics railway station-area

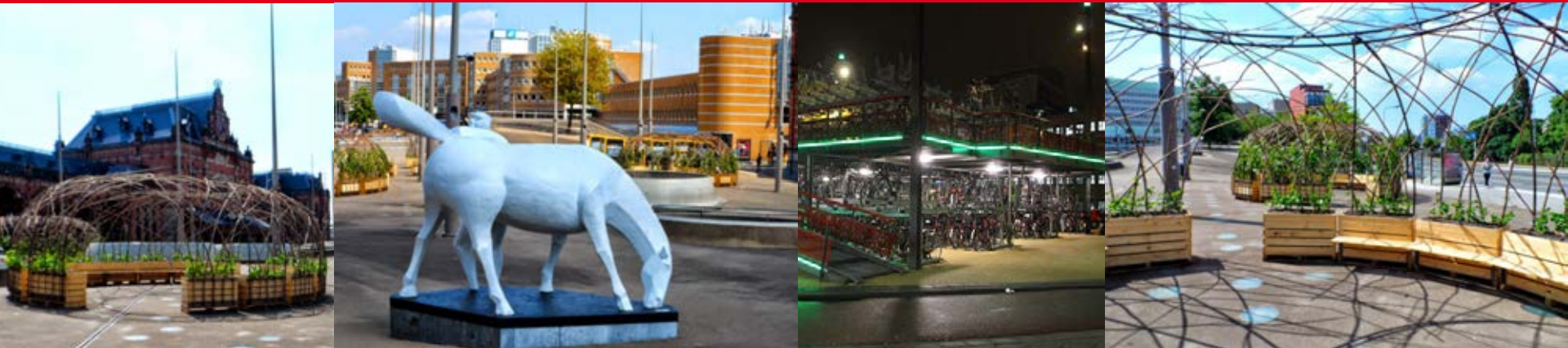


number of bikes almost doubled in the first six years!



Characteristics railway station-area

- 🚲 capacity 9.300 places, 10.000-12.000 bikes in the weekend
- 🚲 1 guarded bicycle shelter (Dutch Railways)
- 🚲 1 bicycle shelter with 24-hour surveillance
- 🚲 free bicycle parking (except guarded bicycle shelter during the week)
- 🚲 maximum parking duration 12 days
- 🚲 not allowed to park bikes outside facilities



Enforcement – bikes will be removed

🚲 restricted zone for parked bicycles



Enforcement – bikes will be removed

- 🚲 longer than 12 days and/or outside facilities
- 🚲 every year appr. 6.000 bikes removed
- 🚲 only one-third are picked up by owner
- 🚲 removed bikes are transported to depot with 2.300 places
- 🚲 owners have to pay € 25,- to get their bike back
- 🚲 every two weeks there is a bike-sale (revenue appr. € 40.000,-)



City centre – bike parking





legenda

-  Bewaakte fietsenstalling
-  Onbewaakte fietsenstalling
-  Museum
-  Auto-arm gebied
-  Stationsgebied

Dilemma – more bikes than racks

- 🚲 4 guarded bicycle shelters (total capacity 1.226)
- 🚲 new bicycle shelter Groninger Forum in 2015 (capacity 1.700)
- 🚲 on-street parking facilities (total capacity 4.365)
- 🚲 on-street parked bicycles (8.151)
- 🚲 this means ...

Dilemma – more bikes than racks

🚲 bicycles everywhere



Dilemma – more bikes than racks

🚲 accessibility to doors



Dilemma – more bikes than racks

🚲 unsafe for pedestrians



Dilemma – more bikes than racks

🚲 areas where students live





Dilemma – more bikes than racks

- 🚲 finding a new balance in accessibility, clean city, public realm and city appearance
- 🚲 door-to-door trips are part of the bicycle success
- 🚲 regulation/organizing bicycle parking may undermine this

Project 'City Bikes'

- 🚲 start of project in 2005 as an experiment
- 🚲 attempt to get grip on the parking problem
- 🚲 1.500 extra parking places for bicycles
- 🚲 use of bicycle shelters for free
- 🚲 introduction of the red carpet (7 locations)
- 🚲 introduction of peak hour parking facilities for cyclists (1.300)
- 🚲 target: 10% less on-street parked bicycles

Solutions – project 'City Bikes'

🚲 signs 'bikes are being removed!'

Fietsen worden verwijderd!

Wij ondervinden grote hinder door het plaatsen van uw fiets. Zou u zo vriendelijk willen zijn uw fiets elders te plaatsen, anders zijn wij genoodzaakt uw fiets te laten verwijderen.

Namens Vanilia heel erg bedankt!

Vanilia

Solutions – project 'City Bikes'

🚲 introduction red carpet



Solutions – project 'City Bikes'

🚲 peak hour parking facilities – before



Solutions – project 'City Bikes'

🚲 peak hour parking facilities – after



Solutions – 2013

🚲 pilot



The end



E-mail: c.vanderklaauw@fryslan.nl

E-mail: vdklaauwheikens@hetnet.nl



stad.