Onderwerp Beantwoording motie 47 On the road again
ter informatie

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Telefoon | 14 050 | Bijlage(n) | 0 | Ons kenmerk | 299192-2026 |
| Datum | | Uw brief van | | Uw kenmerk | |

Geachte lezer,

Met deze brief informeren wij u over motie 47 "On the road again". Deze motie is op 1 juli 2026 ingediend bij de behandeling van de voorjaarsnota. Tijdens het debat hebben wij toegezegd op dit onderwerp terug te komen. De indieners hebben de motie daarop ingetrokken. Met deze brief geven wij invulling aan die toezegging.

De motie vroeg ons te onderzoeken hoe gegevens over veiligheid in de avond gedeeld kunnen worden met navigatiediensten zoals Google Maps en Apple Maps. Wij hebben bij andere Europese steden nagevraagd welke ervaringen zij hiermee hebben. Daaruit blijkt dat afspraken met grote navigatiediensten op korte termijn weinig kansrijk zijn. Deze diensten geven weinig prioriteit aan fietsen, en er bestaat nog geen gedeelde definitie van een sociaal veilige route. Er zijn wel andere manieren om inwoners en bezoekers te helpen zich ’s avonds veiliger te voelen op straat. Een deel daarvan sluit aan bij wat wij in de Fietsstrategie 2025-2035 al hebben opgenomen over sociale veiligheid. In deze brief leest u wat wij hebben opgehaald, welke richtingen wij zien en wat de volgende stappen zijn.

**Aanleiding**
In de motie staat dat inwoners en bezoekers zich op sommige loop- en fietsroutes ’s avonds of ’s nachts onveilig voelen. Populaire navigatieapps kijken bij het berekenen van een route vooral naar de snelste of kortste weg. Factoren als straatverlichting en sociale veiligheid tellen daarbij niet mee. De motie vraagt het college om te onderzoeken hoe gegevens hierover gedeeld kunnen worden met navigatiediensten, en dit met de aangewezen partners te verkennen.

**Wat wij hebben gedaan**
Wij hebben de vraag uitgezet binnen POLIS, het Europese netwerk van steden en regio’s dat samenwerkt aan vernieuwing in mobiliteit. Wij hebben de aangesloten steden gevraagd of het onderwerp bij hen speelt, of zij contact hebben gehad met

navigatiediensten, en of er pilots of onderzoeken zijn gedaan naar routeadvies en sociale veiligheid in de avond. Daarnaast hebben wij gekeken naar voorbeelden uit andere gemeenten en naar apps die al rekening houden met veiligheid.

**Ervaringen met navigatiediensten**
De gemeente Enschede heeft binnen een Europees project contact gehad met Google over fietsdata. De conclusie was dat fietsen voor Google geen hoge prioriteit heeft. Voor een grote internationale dienst is een individuele gemeente bovendien een kleine partij. Antwerpen werkt aan een eigen app voor routeadvies over verschillende vervoerwijzen, omdat Google niet de routes kon leveren die de stad wilde.

Op Europees niveau lopen wel afspraken over de verkeersgegevens die wegbeheerders beschikbaar stellen aan onder meer navigatiediensten. Binnen die afspraken is ook gesproken over sociale veiligheid in het routeadvies. Wegbeheerders zijn nu niet verplicht om deze gegevens aan te leveren. Wil een gemeente dit onderwerp bij navigatiediensten op de agenda krijgen, dan vraagt dat samenwerking op landelijk of Europees niveau.

**Wat is een sociaal veilige route?**
Voordat gegevens gedeeld kunnen worden, moet duidelijk zijn wat een sociaal veilige route is. Dat blijkt lastig. Het gaat om een combinatie van factoren, zoals verlichting, hoe afgelegen een plek is en hoeveel mensen er op dat moment zijn. Daarbij moet je kiezen hoe zwaar elke factor meetelt. Ook is er een verschil tussen de veiligheid die mensen ervaren en de feitelijke veiligheid op een plek.

POLIS wijst daarnaast op een risico. Als apps mensen structureel om bepaalde buurten heen leiden, komen daar minder mensen langs. Daardoor neemt de sociale controle af, en voelt zo'n buurt uiteindelijk nóg onveiliger. Een kaart met onveilige routes kan zo ook een stempel drukken op een hele wijk, terwijl bewoners daar gewoon moeten kunnen lopen en fietsen. Tot slot ontstaat er een verwachting als de gemeente een route als veilig aanmerkt. Die verwachting kunnen wij niet altijd waarmaken. De Fietsersbond maakte in het verleden een kaart met sociaal veilige routes. Dat laat zien hoe ingewikkeld dit is. Sturen wij fietsers niet meer door bijvoorbeeld een park, dan komen daar minder mensen en wordt die route juist onveiliger. En als er een incident gebeurt op een route die wij zelf aanraden, roept dat de vraag op of wij daar als gemeente medeverantwoordelijk voor zijn.

**De situatie in Groningen**
Groningen heeft een fijnmazig fietsnetwerk. Langs bijna elke weg ligt een fietspad of fietsstrook, en de verlichting is op de meeste routes op orde. Plekken die 's avonds als minder prettig worden ervaren, zijn onder meer de binnenstad, de stationsomgevingen, een aantal parken, onderdoorgangen onder ringwegen, bedrijventerreinen en fietsroutes waar 's avonds weinig mensen zijn, zoals langs het Reitdiep, het Eemskanaal en de Hoornsedijk. Daar ontbreekt het vaak aan sociale controle. Wij hebben een redelijk beeld van de plekken waar mensen zich onveilig voelen. Onderzoek van Pointer (KRO-NCRV) laat bijvoorbeeld zien op welke plekken in onze gemeente vrouwen zich sociaal onveilig voelen. Dit is niet alleen een vraagstuk van het fietspad, maar van de openbare ruimte als geheel. Ook weten wij niet hoeveel

mensen ’s avonds een routeplanner gebruiken op de fiets. Wij verwachten dat dit vooral speelt bij nieuwe studenten en bezoekers die de stad nog niet goed kennen.

**Aansluiting bij de Fietsstrategie**
In de Fietsstrategie 2025-2035 is een fijne en sociaal veilige fietsomgeving een van de uitgangspunten. De strategie bevat een aantal afspraken die direct raken aan de vraag uit de motie. Het perspectief van vrouwen en jonge meiden nemen wij daarbij nadrukkelijker mee, in lijn met het initiatiefvoorstel “Vrouwvriendelijke leefomgeving, voor een veilige gemeente voor iedereen”.

Hoofdfietsroutes in stedelijk gebied zijn altijd voorzien van openbare verlichting. Kapotte verlichting en hoge bermgroei krijgen bij het onderhoud voorrang, en het uitgangspunt is dat de verlichting het altijd doet. Drukke routes bieden meer sociale controle. Bij nieuwe fietsroutes zorgen wij voor zicht vanuit woningen of activiteiten langs het fietspad. Tunnels en onderdoorgangen ontwerpen wij ruim en open, met duidelijke begin- en eindpunten en goede verlichting.

In het buitengebied kiezen wij er juist voor om fietsroutes meestal niet te verlichten. Dat voorkomt schijnveiligheid en beperkt lichtvervuiling. Alleen waar de sociale veiligheid of verkeersveiligheid daarom vraagt, komt er wel verlichting. Soms gebruiken wij andere oplossingen, zoals reflectoren of lichtpuntjes die het fietspad markeren. Dit laat zien dat verlichting alleen geen goede maatstaf is voor een veilige route: een onverlichte route in het buitengebied is een bewuste keuze. Wel streven wij ernaar dat er altijd een goede, snelle, veilige en goed verlichte route beschikbaar is.

**Bestaande alternatieven**
Naast Google Maps en Apple Maps zijn er apps die meer rekening houden met fietsers of met veiligheid. Komoot en Naviki gebruiken OpenStreetMap als basiskaart, die voor fietsers vaak nauwkeuriger is. Geovelo biedt de keuze uit verschillende soorten fietsroutes, waaronder veiligere routes. De routeplanner van de Fietsersbond heeft een optie om alleen verlichte fietspaden te gebruiken. Voor voetgangers zijn er apps als WalkSafe en Safetymap.

**Wat wij gaan doen**
Wij zetten op dit moment niet in op afspraken met navigatiediensten over het mijden van bepaalde routes. Als apps mensen structureel om plekken zoals een park heen leiden, komen daar minder mensen langs en worden die plekken juist onveiliger. Wij kiezen daarom voor een combinatie van maatregelen.

Wij zijn van plan een campagne te starten over veilig fietsen in het donker. Ook in het coalitieakkoord wordt hierom gevraagd. Daarin geven wij tips, zoals samen fietsen en fietsen langs bebouwing. De campagne richt zich ook op gedrag: intimidatie op straat is niet acceptabel, en eventuele omstanders kunnen iets doen. Wij kijken daarbij ook naar samenwerking met onderwijsinstellingen en studentenorganisaties, zodat wij nieuwe studenten en bezoekers goed bereiken. Ook verkennen wij of de campagne kunnen ontwikkelen samen met Verkeerswijzer Groningen, dat namens het Verkeer- en Vervoerberaad Groningen campagnes voert over verkeersgedrag. Hoe de campagne er precies uit komt te zien, werken wij nog uit. De campagne bekostigen wij binnen

ons bestaande werkprogramma. Wij gaan daarbij uit van een bedrag van ongeveer € 50.000.

Daarnaast blijven wij werken aan een sociaal veilige inrichting van het fietsnetwerk, zoals afgesproken in de Fietsstrategie. Het gaat dan om verlichting op hoofdfietsroutes, voorrang voor kapotte verlichting en hoge bermgroei bij het onderhoud, en ruime en open onderdoorgangen.

Sociale veiligheid speelt niet alleen op het fietspad, maar in de hele openbare ruimte. Uw raad heeft het initiatiefvoorstel "Vrouwvriendelijke leefomgeving, voor een veilige gemeente voor iedereen" aangenomen. De uitwerking daarvan is inmiddels gestart. Wij stemmen de maatregelen uit deze brief daarop af, zodat het perspectief van vrouwen en jonge meiden ook in de fietsmaatregelen een plek krijgt.

Via POLIS blijven wij volgen hoe andere Europese steden omgaan met routeadvies en sociale veiligheid. POLIS heeft aangeboden het onderwerp te bespreken in haar werkgroepen voor slimme mobiliteit en actieve mobiliteit.

**Vervolg**
Wij werken de campagne de komende periode verder uit en stemmen deze af met de bredere aanpak van sociale veiligheid in de openbare ruimte. Zodra de campagne is uitgewerkt, informeren wij uw raad over de inhoud en de planning.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.