

Onderwerp **Beantwoording vragen ex art. 38 RvO D66 over de**  
Steller **fietsvoorrang Van Zwedenlaan/Hoendiep**  
**Edwin Papjes**

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
**GRONINGEN**

Telefoon **050-3678168**  
Datum **18-9-2019**

Bijlage(n) **1**

Kenmerk



Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u ons antwoord op de door de heer T. Rustenbiel namens de D66-fractie gestelde vragen ex. Art. 38 over de fietsersvoorrang Van Zwedenlaan/Hoendiep toekomen. De brief van de heer Rustenbiel treft u als de bijlage aan.

De aanpassing van de rotonde Johan van Zwedenlaan – Hoendiep is onderdeel van de uitvoering van de Aanpak Verkeersveiligheid. Deze is onderdeel van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2019-2022. Voor de uitvoering van deze aanpak heeft uw raad in mei 2018 geld beschikbaar gesteld.

De Aanpak Verkeersveiligheid valt uiteen in drie sporen:

1. de aanpak van objectief onveilige locaties;
2. de aanpak van subjectief onveilig ervaren locaties;
3. de risicogestuurde preventieve aanpak.

De genoemde rotonde maakt onderdeel uit van spoor 1 en behoort daarmee tot de 25 meest onveilige locaties in de gemeente Groningen. Dat zien we ook terug in de statistieken: in twee jaar tijd zijn negen ongevallen geregistreerd.

Binnen spoor 1 is een prioritering gemaakt. Deze locatie scoort hoog, mede gezien het aantal ongevallen. Daarom is het noodzakelijk dat we nu maatregelen nemen.

Hieronder gaan we specifiek in op de gestelde vragen:

1. *Is het college het met D66 eens dat de fietsroute Hoogkerk-Groningen via het Hoendiep nu al één van de belangrijkste aders van Groningen is?*

Ten dele. In onze Fietsstrategie hebben we onderscheid gemaakt tussen het hoofdfietsnetwerk en de overige fietsvoorzieningen. Het hoofdfietsnetwerk bestaat hoofdzakelijk uit de fietsverbindingen tussen de belangrijkste woon-werkgebieden in onze gemeente en de doorfietsroutes van en naar de regio. Het Hoendiep is grotendeels

onderdeel van dit hoofdfietsnetwerk, met uitzondering van het gedeelte ter hoogte van de rotonde met de Johan van Zwedenlaan. Vanwege zijn verkeersluwere en aantrekkelijkere karakter is de U.T. Delfiaweg aangewezen als hoofdfietsroute.

2. *Heeft het college al zicht op de verwachte toename van het verkeer op dit traject in het licht van de woningbouwontwikkelingen in De Held, het Westpark en het Suikerfabriek-terrein, zowel tijdens de bouw als na voltooiing?*

Nee, vanuit het Suikerfabriek terrein wordt een MER-studie gedaan naar de verkeerstoename op basis van de woningbouwontwikkelingen. Hierbinnen wordt ook rekening gehouden met de nieuwe fietsverbinding Suikerfabriekterrein-binnenstad. Daar hoort ook bij dat er andere ontwikkelingen van invloed zijn op de verkeersaantallen in dit gebied, zoals de westflank studie en de Westelijke Ringweg.

3. *Zijn deze versnelde en deels nieuwe plannen voor het college aanleiding om de fietsersvoorrang te heroverwegen?*

Nee. De nieuwbouwontwikkelingen spelen op dit moment wel, maar het bestemmingsplan moet nog worden opgestart. Het duurt nog zo'n 5 tot 10 jaar voordat er woningen staan. We hebben op het kruispunt met het Hoendiep en Johan van Zwedenlaan op dit moment een opgave om dit verkeersveiliger te maken. Dat kan door het kruispunt beter aan te duiden (met groen in de middenberm), maar ook eenduidigheid te geven aan dit soort kruispunten. De landelijke richtlijn van CROW en Fietsberaad is dat fietsers op rotondes buiten de bebouwde kom geen voorrang krijgen. Enerzijds vanwege de verkeersveiligheid (auto's rijden hier over het algemeen sneller) en anderzijds vanwege uniformiteit (wat kunnen verkeersdeelnemers verwachten).

4. *Hoe kijkt het college naar het pleidooi van het Wijkoverleg Vinkhuizen om de bebouwde kom - de 50km-zone - te verlengen? Zijn er andere oplossingen denkbaar om de fietsersvoorrang op een veilige manier in te benen te houden?*

Om een weg of wegvak onderdeel te maken van de bebouwde kom te maken moet hiervoor een duidelijk zichtbare aanleiding zijn. Op zowel de Johan van Zwedenlaan als het Hoendiep is de bebouwingsdichtheid niet voldoende om uitbreiding van de bebouwde kom te rechtvaardigen. Het aanpassen van de bebouwde kom-grens is volgend op daadwerkelijk gerealiseerde ontwikkelingen en niet op verwachtingen of plannen. Zoals bij de beantwoording van de voorgaande vragen beschreven zijn diverse plannen in ontwikkeling. Hierdoor zou de bebouwde kom in de toekomst kunnen verschuiven.

Groningen is een gemeente waar de fietser zoveel mogelijk voorrang krijgt. Gelet op de onveiligheid, de studies naar toekomstige ontwikkelingen in het gebied en de

bijbehorende verkeersstructuur, kiezen we er nu voor de bebouwde komgrens in stand te laten en de voorrang voor fietsverkeer overeenkomstig rotondes buiten de bebouwde kom, te wijzigen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
Peter den Oudsten

de secretaris,  
Diana Starmans

*Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.*