

Verkeersbesluit tot het instellen van een 30 km/u zone en het instellen of opheffen van verschillende verkeersmaatregelen voor het inrichten van een GOW30 op de Amkemaheerd (tussen de Emingaheerd en Amkemaheerd 304) - Groningen

Kenmerk: 10339606

Bevoegdheid

Op grond van artikel 18, eerste lid, sub d, van de Wegenverkeerswet 1994 (WVW) is het college van burgemeester en wethouders bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten.

Grondslag

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVW moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.

Adviezen

Conform artikel 24 BABW hebben wij advies gevraagd aan de Politie Eenheid Noord-Nederland, district Groningen, basisteams Groningen - stad. De politie heeft negatief geadviseerd op de hieronder beschreven verkeersmaatregel.

Motivering

Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer de motie Kröger/Stoffer (nr:29398-872) aangenomen. In deze motie is de regering opgeroepen een afwegingskader te maken met daarin een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom als standaard uitgangspunt. De regering heeft het SWOV en het CROW (het kennisinstituut voor onder andere de mobiliteitssector) opdracht gegeven dit afwegingskader op te stellen. In november 2021 heeft het CROW het 'Afwegingskader 30 km/h' gepubliceerd. Dit kader moet wegbeheerders helpen bij het maken van een keuze voor een passende maximumsnelheid op een weg binnen de bebouwde kom.

In dit afwegingskader wordt een nieuwe wegcategorie beschreven, namelijk de GOW30. Een GOW30 is een gebiedsontsluitingsweg die belangrijk is voor verkeer, maar waar wel een maximumsnelheid van 30 km/u toegepast wordt. Dit wordt gedaan, omdat op zo'n weg ook sprake is van verblijfsfuncties, of omdat veel langzaam verkeer, zoals fietsers en voetgangers, gebruik maakt van de weg. De functie en het gebruik zijn op deze wegen vaak niet in balans, waardoor verkeersonveiligheid kan ontstaan. Het verlagen van de maximumsnelheid samen, met het aanpassen van de weg naar een inrichting die bij de verblijfsfunctie en de verkeersfunctie aansluit, zorgen ervoor dat deze wegen wel verkeersveilig ingericht zijn.

In mei 2023 heeft het CROW de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' gepubliceerd. Deze handreiking is het vervolg op het afwegingskader van het CROW. In deze handreiking heeft het CROW opgeschreven welke inrichtingskenmerken gebruikt moeten worden om een goede GOW30 in te richten. Samen met het afwegingskader van het CROW zorgt de handreiking ervoor dat gemeenten hun wegennetwerk kunnen herzien met als uitgangspunt een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom.

Om 30 km/uur als standaard binnen de bebouwde kom verder uit te werken zijn naar aanleiding van de Tweede Kamer motie Van Ginneken/Kröger (nr. 29398-988), middels een ministeriële regeling, per 1 oktober 2023 aanpassingen gedaan aan de uitvoeringsvoorschriften van het BABW (Besluit Administratieve Bepaling inzake het Wegverkeer). Door deze aanpassingen is het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/u binnen de bebouwde kom breder toepasbaar. Zo kan een maximumsnelheid van 30 km/u niet alleen maar toegepast worden op wegen waar vooral sprake is van een verblijfsfunctie, maar kan dit ook op wegen waar zowel sprake is van een verblijfs- als een verkeersfunctie.

Op 22 december 2021 is de mobiliteitsvisie "Groningen Goed op Weg" vastgesteld door de Groningse gemeenteraad. In de mobiliteitsvisie wordt omschreven hoe het mobiliteitsnetwerk van Groningen er over 20 jaar uitziet. Langzaam verkeer wordt belangrijker. Voor gemotoriseerd verkeer betekent dit dat de maximale snelheid in de bebouwde kom op een groot aantal wegen van 50 naar 30 km/uur gaat. Deze mobiliteitsvisie is verder uitgewerkt in het 'Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad'. In lijn met de landelijke trend om een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom als standaard te gebruiken, staan in het uitvoeringsprogramma wegen benoemd waarop de snelheid wordt verlaagd van 50 km/uur naar 30 km/uur.

De Amkemaheerd is ook opgenomen in het uitvoeringsprogramma als een weg waarop de snelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur. De weg is een belangrijke route voor de ontsluiting van de wijk Beijum en wordt door veel verschillende vervoerswijzen gebruikt. Zowel langzaam verkeer als gemotoriseerd verkeer moeten op verschillende plekken gebruik maken van dezelfde ruimte. Ook zijn er veel verblijfsfuncties langs de weg te vinden, zoals winkels, sociale voorzieningen en woningen. De sterke verkeersfunctie en de sterke verblijfsfunctie zorgen ervoor dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid langs de weg onder druk staan en dat de weg lastig over te steken is.

Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid op en langs de weg te verbeteren en te garanderen, wordt op het deel van de Amkemaheerd tussen de Emingaheerd en Amkemaheerd 304 de nieuwe wegcategorie GOW30 toegepast. Niet alleen de snelheid wordt verlaagd, maar ook de inrichting wordt aangepast. Zo komt er meer ruimte voor groen, krijgt de fietser een belangrijke plek op de weg en wordt het voor voetgangers makkelijker om de weg over te steken.

Het ontwerp is in overleg met omwonenden tot stand gekomen. Zo is in november 2024 een eerste inloopbijeenkomst geweest. Vervolgens is een klankbordgroep van omwonenden gevormd. Samen met de klankbordgroep is het ontwerp uiteindelijk verder uitgewerkt. In mei 2025 is het ontwerp vervolgens gepresenteerd tijdens een inloopavond.

Door de snelheid te verlagen wordt het mogelijk om de fietser een veiligere plek op de rijbaan te geven. Hiervoor worden fietsstroken op de weg aangebracht, door het aanbrengen van rood asfalt en het plaatsen van fietssymbolen op de fietsstroken. Dit zorgt ervoor dat de fiets een eigen plek heeft op de weg ten opzichte van ander verkeer. De weg wordt voldoende breed waardoor fietsers zo min mogelijk gehinderd worden door autoverkeer. Ook is in de bochten extra ruimte gemaakt, zodat de busdienst die over de Amkemaheerd gaat door deze bochten kan rijden, zonder over de fietsstroken te moeten. Het gebruik van fietsstroken betekent dat op een paar plekken stukken verplichtfietspad opgeheven moeten worden en dat bebording geplaatst moet worden op de plekken waar de fietsstroken weer over gaan in fietspaden.

De fietsstroken worden alleen kort onderbroken ter hoogte van de bushaltes. Het is namelijk niet toegestaan om te parkeren of stil te staan op of langs een fietsstrook. Deze onderbrekingen zorgen ervoor dat de bus gewoon kan stilstaan bij de bushaltes.

De as-strepen in het midden van de weg worden verwijderd. Dit geldt voor de doorgetrokken as-strepen en de onderbroken as-strepen. Door het verwijderen van deze strepen ontstaat in het midden van de weg een gedeelde verkeersruimte die breed genoeg om autoverkeer veilig langs fietsers te laten rijden.

Door het verwijderen van een deel van de parkeerplekken langs de rijbaan komt er meer plek voor groen. Uit onderzoek is gebleken dat het verwijderen van een deel van deze parkeerplaatsen opgevangen kan worden door parkeerplekken die vrij zijn op de parkeerterreinen die in de omgeving van de weg liggen. Hoewel dit in de praktijk kan betekenen dat soms wat verder van de bestemming geparkeerd moet worden, liggen de vrije parkeerplaatsen op acceptabele loopafstand van de bestemmingen in dit gebied. Hier staat de winst in ruimte voor groen en een mooiere verblijfsomgeving tegenover.

Om het voor voetgangers makkelijker te maken de weg over te steken worden nieuwe zebrapaden (voetgangersoversteekplaatsen) aangelegd. Ook worden bestaande zebrapaden iets verplaatst, zodat ze op een betere plek liggen ten opzichte van routes voor voetgangers en ook bestemmingen van voetgangers. Zo wordt aangesloten op de wensen vanuit de omgeving en worden bijvoorbeeld de bushaltes aan de weg beter bereikbaar.

Omdat de hoeveelheid verkeer op de Amkemaheerd groter is dan op de wegen die op de Amkemaheerd aansluiten, is het niet geloofwaardig om net als in de meeste 30 km/uur gebieden een gelijkwaardige voorrang toe te passen op de kruispunten. Dit wordt ook afgeraden in de handreiking van het CROW. Daarnaast zit op deze week ook een belangrijke busroute. De bestaande voorrangsregelingen blijven daarom in stand in het nieuwe ontwerp. Hierdoor moet op de kruispunten verkeer op de Amkemaheerd voorrang worden verleend door verkeer op de kruisende wegen.

Nadelen van deze maatregelen kunnen zijn:

- Een langere reistijd door een lagere maximumsnelheid;

- Een langere reistijd voor het openbaarvervoer (OV);
- Verkeer kiest een andere route die sneller wordt;
- Een langere aanrijtijd voor hulpdiensten.

Het verlagen van de maximumsnelheid heeft maar een klein effect op de reistijd/aanrijtijd van het OV, hulpdiensten of het gewone verkeer. De haakse bochten zorgen in de huidige situatie al voor een lagere gemiddelde snelheid dan 50 km/uur. De snelheid wordt verlaagd op een deel van de Amkemaheerd van ongeveer 430 meter. Dat is een lengte die niet groot genoeg is om echt serieuze gevolgen te hebben op de reistijd. Ook geldt op bijna alle wegen die aansluiten op de Amkemaheerd al een snelheid van 30 km/uur, waardoor deze wegen geen beter alternatief worden door het verlagen van de snelheid. De Amkemaheerd blijft namelijk door de ligging van de weg de meest aantrekkelijke route om Beijum in en uit te rijden. Met het OV-bureau Groningen-Drenthe is afstemming geweest over de snelheidsverlaging en de verkeersmaatregelen. Ook met hulpdiensten is afstemming geweest. Voor hulpdiensten is vooral de doorstroming op wegen belangrijk, omdat binnen de bebouwde kom de snelheid waarmee hulpdiensten de maximumsnelheid maximaal mogen overschrijden, vaak niet gehaald kan worden. De maatregelen in dit besluit zorgen niet voor doorstromingsproblemen, waardoor het effect voor hulpdiensten erg klein is.

Op een aantal plekken waar na de herinrichting nog sprake is van een verplicht fietspad, worden bij oversteekpunten verkeersborden geplaatst in combinatie met haaiantanden. Dit betreft al bestaande situaties.

Ook worden een aantal verkeersborden iets anders geplaatst, zodat de verkeersmaatregel die deze borden aangeven beter zichtbaar zijn. Het gaat dan om het verplaatsen van borden die de voorrangsgeregeling aangeven op de kruispunten, borden die gereserveerde parkeerplekken aangeven en borden die de zebrapaden aangeven. Omdat door het verplaatsen van deze verkeersborden de maatregelen die deze borden in de huidige situatie aangeven, ook in de toekomst niet wijzigen en deze verplaatsingen alleen zorgen voor het beter zichtbaar zijn van deze maatregelen, is geen sprake van een gebod of verbod dat ontstaat of wijzigt, zoals omschreven in artikel 15 van de WVV. Het verplaatsen van deze borden is daarom niet opgenomen in dit verkeersbesluit.

Het besluit dient de volgende doelen die omschreven staan in artikel 2 van de WVV:

- Lid 1.b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- Lid 2.a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.

Gelet op artikel 2 van de WVV is mogelijk lid 1, sub d (het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer) in het geding. De maatregelen in dit besluit zorgen dat verkeer straks minder hard mag rijden. De nadelen van een lagere snelheid zijn hiervoor in dit besluit uitgelegd. De nadelen van een lagere snelheid zijn vooral iets langere reistijden/aanrijtijden voor alle verkeer dat gebruik maakt van het deel van de Amkemaheerd waarop de snelheid wordt verlaagd. Het effect op de reistijd is alleen zo klein dat de positieve effecten op de verkeersveiligheid en leefbaarheid zwaarder wegen dan dit nadeel. Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de leefbaarheid (op basis van de WVV artikel 2: lid 1, sub b en lid 2, sub a) dienen een groter belang dan het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer in de vorm van een wijziging in de maximale snelheid.

Voor dit verkeersbesluit is geen akoestisch onderzoek noodzakelijk, als bedoeld in artikel 5.78j van het Besluit kwaliteit leefomgeving (BKL).

Politieadvies

Er wordt besloten af te wijken van het negatieve advies dat is uitgebracht door de politie. Het negatieve advies is gebaseerd op de volgende overweging:

1. Bij de overgang van 50 km/u naar 30 km/u is een duidelijke poortconstructie ingericht, maar zijn geen snelheidsremmende maatregelen aangebracht.
2. De rechtstanden zijn lang en bevatten te weinig snelheidsremmende maatregelen, zoals plateaus, open of deels open verharding. Enkel de fietsstroken aanbrengen en het ontbreken van de fietsstroken bij de bushaltes maken geen geloofwaardig 30 km/u profiel.
3. De schrikstrook van minimaal 0,50 meter breed tussen fietsstrook en parkeervak ontbreekt in het ontwerp. Deze strook voorkomt dat een fietser geraakt wordt door het plotseling openen van een portier van een geparkeerd voertuig en de strook vormt een buffer tussen auto's die het parkeervak willen verlaten en de fietsers op de rijbaan.

Op basis van bovenstaande is het advies, met betrekking tot de handhaafbaarheid van de nieuwe situatie, van de politie: **Negatief**, in verband met geloofwaardigheid van het 30 km/u regime en het ontbreken van de schrikstrook langs de fietsstrook bij parkeervoorzieningen.

Na zorgvuldige afweging van de situatie en de diverse belangen, wordt er besloten om dit negatieve advies niet over te nemen om de volgende reden:

1. Bij de noordelijke overgang van 50 km/u naar 30 km/u, ter hoogte van de Ypemaheerd, wordt de rijbaan lichtelijk ingebogen. Deze inbuiging voorkomt dat autoverkeer ineens op de fietsstrook rijdt en daarmee in aanraking kan komen met de fietser. De inbuiging onderbreekt de rechtstand van de rijbaan, waardoor op deze plek een lage snelheid wordt afgedwongen en wordt bijgedragen aan de verkeersveiligheid.
2. De snelheid op dit deel van de Amkemaheerd ligt laag. De V85 ligt op de rechte stukken met circa 40 km/u nu al ruim onder de maximaal toegestane snelheid van 50 km/u. Dat wil zeggen dat 85% van het verkeer niet harder rijdt dan 37 km/u. De bochten op de Amkemaheerd, zoals de kruispunten met de Boelemaheerd, Ypemaheerd, Wibenaheerd en Claremaheerd zijn al krap. Hierdoor ligt de gereden snelheid op deze kruispunten laag en is het niet noodzakelijk om nog meer snelheidsremmende maatregelen te treffen zoals drempels. Het kruispunt met de meest flauwe bocht wordt wel voorzien van een plateau. Omdat we te maken hebben met een HOV-busroute is ervoor gekozen om geen open of deels open verharding toe te passen zoals klinkerbestrating. Verschillende type verharding zoals klinkers en asfalt naast elkaar kan in combinatie met de zware bussen tot schades aan het wegdek leiden. De klinkers kunnen ook geluid en trillinghinder voor de omgeving opleveren. Om het weg een uitstraling te geven die meer passend is bij 30 km/u worden langs de rijbaan op een aantal plaatsen groene hagen geplaatst. Met deze maatregelen zorgen we dat de inrichting van de weg aanleiding geeft om langzamer te gaan rijden en geven we zoveel mogelijk invulling aan de CROW publicatie 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' (CROW, april 2023). Dit document biedt handvatten om een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u in te richten naar gebiedsontsluitingsweg 30 km/u. De politie toetst het ontwerp aan de hand van deze handreiking.
3. Tussen de aangegeven parkeervakken en de fietsstrook is een ruimte aanwezig van 70 – 80 centimeter. De landelijk geldende richtlijnen geven aan dat er minimaal 50 centimeter ruimte moet zijn. In het ontwerp is geen andere kleur of soort materiaal toegepast die de schrikstrook zichtbaarder maakt. Omdat er meer dan de gevraagde ruimte aanwezig is, zien wij dit als voldoende aangegeven.

Besluit

Wij besluiten op grond van bovenvermelde overwegingen tot het:

- instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur op de Amkemaheerd vanaf de Emingaheerd tot en met de Amkemaheerd 304, door het plaatsen en verwijderen van de zonaal toegepaste borden A1 (begin en einde 30 km/h-zone);
- wijzigen van de begin- en eindpunten van de verplichte fietspaden langs de Amkemaheerd tussen de Emingaheerd en Amkemaheerd 304, door middel van het verwijderen en plaatsen van verkeersborden G11 en;
- instellen van een voetgangersoversteekplaats (zoals bedoeld in artikel 49 lid 2 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990) over de Amkemaheerd ter hoogte van de Boelemaheerd, door middel van het aanbrengen van markering (zebramarkering) met bijbehorende verkeersborden L2;
- instellen van een voetgangersoversteekplaats (zoals bedoeld in artikel 49 lid 2 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990) over de Wibenaheerd, ter hoogte van de aansluiting op de Amkemaheerd, door middel van het aanbrengen van markering (zebramarkering) met bijbehorende verkeersborden L2;
- verplaatsen van de voetgangersoversteekplaats over de Amkemaheerd ter hoogte van Amkemaheerd 361 naar een locatie dicht bij het kruispunt Amkemaheerd – Wibenaheerd, door middel van het aanbrengen van markering (zebramarkering) met bijbehorende verkeersborden L2;
- instellen van fietsstroken op de Amkemaheerd tussen de Emingaheerd en Amkemaheerd 304, door middel van het aanbrengen van fietssymbolen op het wegdek, in combinatie met een onderbroken kantstreep;
- opheffen van de rijrichtingscheiding op de Amkemaheerd tussen de Emingaheerd en Amkemaheerd 304, door middel van het verwijderen van een doorgetrokken dubbele as-markering, als bedoeld in artikel 76 van het RVV;

- het kenbaar maken van de voorrangsregeling op het kruispunt Amkemaheerd – Boelemaheerd, voor verkeer rijdend in zuidelijke richting over de Amkemaheerd, door middel van het plaatsen van verkeersbord B4, waardoor kenbaar gemaakt wordt aan verkeer rijdend in deze richting, dat verkeer op de kruisende wegen voorrang dient te verlenen aan verkeer op de Amkemaheerd.

Bovenvermelde bebording conform bijlage 1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Bovenvermelde onderborden conform artikel 8 BABW.

Situatieschets (voor grote versie, zie bijlage 'Doorwaadbare Stad, Amkemaheerd'):



Vermeld in uw bezwaarschrift in elk geval:

- uw naam, adres en bij voorkeur uw telefoonnummer
- de datum waarop u het bezwaar indient
- het besluit waartegen u bezwaar maakt (stuur zo mogelijk een kopie van het besluit mee)
- waarom u het niet eens bent met het besluit
- uw handtekening.

Let op: het bezwaarschrift moet u indienen binnen zes weken na de dagtekening van dit besluit. Dat is de datum die u bovenaan dit besluit vindt.

Heeft u meer tijd nodig? Dan kunt u een voorlopig bezwaarschrift indienen.

In dit bezwaarschrift geeft u aan dat u het niet eens bent met het besluit. Later legt u uit waarom u het er niet mee eens bent. U krijgt daarvoor extra tijd van de gemeente.

Stuur uw bezwaarschrift naar:

Het college van burgemeester en wethouders

Postbus 30026

9700 RM Groningen

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,
namens hen de directeur Stadsontwikkeling,
namens deze,

teamleider Ruimtelijk Beleid en Ontwerp