

Verkeersbesluit voor het instellen en opheffen van verschillende verkeersmaatregelen rondom de Gerrit Krolbrug in Groningen, vanwege de realisatie van de nieuwe brug en het openstellen van de brug voor gemotoriseerd verkeer.

Kenmerk: 10438430

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.

Op grond van artikel 15, tweede lid, van de WVW moet een verkeersbesluit worden genomen voor maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Adviezen

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

Motivering

In 2019 is Rijkswaterstaat, samen met de gemeente Groningen, gestart met een onderzoek naar de vervanging van de Gerrit Krolbrug. Dat was nodig omdat de oude brug regelmatig last had van storingen en renovatie niet mogelijk was. Ook wil het Rijk het Van Starkenborghkanaal aanpassen zodat er grotere schepen kunnen varen. Het kanaal wordt daarom verbreed en de bruggen verhoogd.

Op 15 mei 2021 is de oude brug aangevaren en daarbij onherstelbaar beschadigd. De gemeente Groningen heeft vanuit haar mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg' en het daarbij behorende uitvoeringsprogramma 'Doorwaardbare Stad' als doelstelling om de bereikbaarheid van Groningen voor langzaam verkeer zoals fietsen en lopen te verbeteren. Op 12 januari 2024 is daarom een tijdelijke helingbaan geopend zodat in ieder geval fietsers en de minder mobiele mensen gemakkelijk het Van Starkenborghkanaal kunnen oversteken.

Tijdens de raadsvergadering van 18 december 2024 heeft de gemeenteraad ingestemd met het voorlopig ontwerp voor de omgeving van de nieuwe Gerrit Krolbrug. In dit verkeersbesluit staan de verkeersmaatregelen die genomen worden voor het straks uitvoeren van dit ontwerp.

De Gerrit Krolbrug ligt op een belangrijke fietsroute tussen de wijk Beijum en het centrum van Groningen. Ruim 16.000 fietsers maken dagelijks gebruik van de nu aanwezige fietsbrug. Daarnaast is er ook een aanzienlijk aandeel voetgangers dat gebruik maakt van de brug. Vanuit de gemeentelijke mobiliteitsvisie is het van belang dat fietsers en voetgangers ook in de toekomst gebruik kunnen maken van deze route en dat deze route waar mogelijk verbeterd wordt door het voor de fietser comfortabeler en veiliger te maken.

Met de realisatie van de nieuwe brug wordt het ook voor gemotoriseerd verkeer weer mogelijk om gebruik te maken van de Gerrit Krolbrug. Vanuit de mobiliteitsvisie staat echter de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers centraal. Het traject over de brug kan wel gebruikt worden door gemotoriseerd verkeer, maar de inrichting van de Korreweg als fietsstraat zal ook doorgetrokken worden over de brug, waardoor de verbetering van de bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer niet ten koste zal gaan van de bereikbaarheid en veiligheid van het langzame verkeer.

De prioriteit voor langzaam verkeer is ook terug te zien in de aanwezige verhoogde loopbruggen die naast de hoofdligger van de brug gerealiseerd worden. Omdat deze hoger gelegen zijn dan de hoofdligger, blijven deze toegankelijk wanneer de brug open staat voor de passage van een schip. De inrichting van deze voetgangersbruggen is passend bij een voetpad, maar middels een fietsgoot is het voor fietsers die afstappen mogelijk om met de fiets aan de hand deze voetgangersbruggen te gebruiken;

Om gemotoriseerd verkeer weer toe te staan op de Gerrit Krolbrug wordt het tijdelijke bestaande fiets-/bromfietspad op de brug opgeheven. Het bestaande verplichte voetpad over de brug blijft en wordt uitgebreid naar de twee nieuwe voetgangersbruggen.

Om fietsers comfortabel gebruik te laten maken van de nieuwe brug moeten fietsers niet tegen een te hoge helling op moeten fietsen om over de brug te komen. Om een goede hellingbaan aan te kunnen leggen voor de brug moet het tracé van de Ulgersmaweg verlegd worden. Hierdoor komt het huidige kruispunt van de Ulgersmaweg met het Heerdenpad en het oostelijke deel van de Ulgersmaweg te vervallen en wordt verder naar het noorden een rotonde aangelegd waar de Ulgersmaweg en het Heerdenpad samenkomen. Hierdoor komen de verkeersmaatregelen op het oude kruispunt te vervallen.

Op het nieuwe kruispunt wordt een voorrangregeling toegepast zoals deze gebruikelijk is op rotondes. Verkeer dat op de rotonde rijdt dient dan ook voorrang te krijgen van het verkeer op de aansluitende wegen. Omdat dit kruispunt een locatie is waar verschillende verkeersstromen gebundeld zullen worden, is hier sprake van veel verschillende constante verkeersstromen. Naast de grootste stroom, die van fietsers, zal ook sprake zijn van een constante stroom voetgangers. Gelet op het beleid van de gemeente Groningen om eerst in te zetten op langzaam verkeer, worden op de aansluitingen van de rotonde voetgangersoversteekplaatsen (zebrapaden) gerealiseerd, zodat voetgangers vlot over kunnen steken richting de brug. Door de bundeling van verkeersstromen op de rotonde is verkeer op deze locatie extra alert en omdat gedurende de hele dag sprake is van overstekende voetgangers, zijn voetgangersoversteekplaatsen hier ook geloofwaardig.

Het deel van de Ulgersmaweg tussen de rotonde met het Heerdenpad en de aansluiting van de Hunzeboord wordt ingericht als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Om deze snelheid af te dwingen wordt de weg versmald en wordt op het kruispunt met de Hunzeboord een plateau aangelegd in een afwijkende kleur. Vanaf de rotonde met het Heerdenpad begint de fietsstraat inrichting die doorgetrokken wordt vanaf de Korreweg.

Een deel van het oude tracé van de Ulgersmaweg wordt hergebruikt voor het inrichten van een nieuwe verplicht fiets-/bromfietspad dat onderdeel zal worden van de Hunzeboord en dat aansluit op het deel van de Ulgersmaweg dat ten westen van de Gerrit Krolbrug ligt. Deze verbinding vervangt de oude verbinding die voor gemotoriseerd verkeer was afgesloten met een geslotenverklaring met een uitzondering voor fietsers en bromfietzers. De oude geslotenverklaring komt daarom te vervallen. Door deze nieuwe verbinding voor langzaam verkeer ontstaat er een veiliger en prettiger alternatief voor de huidige verbinding naar het westelijke deel van de Ulgersmaweg, die op dit moment nog kruist met de drukke fietsroute vanaf het Heerdenpad. De nieuwe verbinding zal onder de Gerrit Krolbrug doorgaan, waardoor er geen sprake meer is van het kruisen van de route vanaf het Heerdenpad.

Door de herinrichting van het traject Ulgersmaweg – Korreweg ontstaat op dit traject een weginrichting die conform paragraaf 4, lid 1 van de uitvoeringsvoorschriften een maximumsnelheid van 30 km/uur doet voortvloeien uit die inrichting. Daarom wordt de Ulgersmaweg voor een deel toegevoegd aan de 30 zone van de Ulgersmaweg (ten westen van het Heerdenpad) en de Korreweg door net ten oosten van de aansluiting van de Hunzeboord verkeersborden te plaatsen die aangeven dat hier een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. Hierdoor komt het gehele gebied rondom de Gerrit Krolbrug binnen een 30 zone te liggen en is overal sprake van een lage maximumsnelheid. Deze snelheid versterkt ook de positie van het langzame verkeer en zorgt ervoor dat de vele fietsers veilig gebruik kunnen maken van deze wegen samen met het gemotoriseerd verkeer.

Omdat de brug op verschillende momenten open zal gaan om schepen te laten passeren, zal het ook voor gaan komen dat er wachtrijen ontstaan voor de brug. Hierdoor ontstaat de kans dat op de Ulgersmaweg tussen de nieuwe rotonde met het Heerdenpad en de Hunzeboord auto's opgesteld staan, waardoor het voor fietsers, die gebruik kunnen maken van de voetgangersbruggen en dus nog wel richting de brug zullen fietsen, langs de auto's zullen fietsen. Omdat het toegestaan is om op de rijbaan te parkeren, bestaat de kans dat op dit deel van de Ulgersmaweg de doorgang in het geding komt wanneer hier

een wachtrij ontstaat terwijl er ook auto's geparkeerd staan. Dit levert gevaarlijke situaties op wanneer fietsers wel richting de brug willen en ook op het moment dat de brug weer toegankelijk is en verkeer in tegengestelde richting aan kan komen rijden. Om deze situaties te voorkomen is het daarom noodzakelijk een parkeerverbod in te stellen op de Ulgersmaweg tussen de nieuwe rotonde met het Heerdenpad en de Hunzeboord, waardoor parkeren op de rijbaan niet toegestaan is.

Als laatste aanpassing wordt de aansluiting van de Sint Eustatiusstraat op de Korreweg fysiek afgesloten door het aanbrengen van een groenstrook en een trottoir. Dit wordt gedaan in combinatie met het opheffen van de eenrichtingsweg op de Westindischekade en de Surinamestraat, waardoor verkeer uitsluitend via de aansluiting van de Surinamestraat op de Oosterhamriklaan van en naar deze wegen kan gaan. Deze maatregel wordt getroffen omdat het door de hellingbaan van de nieuwe Gerrit Krolbrug onmogelijk is om een aansluiting te maken tussen de Westindischekade en de Korreweg. Op de Surinamestraat en Westindischekade wordt gezorgd voor voldoende passeermogelijkheden, waardoor verkeer veilig in twee richtingen gebruik kan maken van deze wegen. Er wordt een parkeerverbod ingesteld op de Surinamestraat aan de kant van het park. Het parkeren is bij de herinrichting van de Surinamestraat al gecompenseerd op het trottoir aan de zijde van de woningen.

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

Lid 1.

- b.** het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c.** het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d.** het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer;

Gelet op artikel 2 van de WVV is mogelijk lid 1, sub a (het verzekeren van de veiligheid op de weg) in het geding. De maatregelen in dit besluit zorgen ervoor dat op verschillende plekken gemotoriseerd verkeer weer gemengd gebruik gaat maken van de rijbaan met langzaam verkeer. Binnen de maatregelen in dit besluit wordt ervoor gezorgd dat dit overal gebeurt bij een maximumsnelheid van 30 km/uur, waardoor het snelheidsverschil tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer overal zo klein mogelijk is. Daarnaast is de Korreweg ingericht als fietsstraat en wordt deze inrichting ook toegepast op de Gerrit Krolbrug. Door deze inrichting en de grote hoeveelheid fietsers zal langzaam verkeer maatgevend zijn op deze wegen en wordt autoverkeer gedwongen zich aan te passen, waardoor in de praktijk de verkeersveiligheid gewaarborgd zal blijven.

Gelet op artikel 2 van de WVV is mogelijk lid 1, sub c (het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan) in het geding. Door het fysiek afsluiten van de Sint Eustatiusstraat bij de aansluiting op de Korreweg kunnen slechts voetgangers nog aan deze zijde op de Sint Eustatiusstraat komen. De nadelige effecten hiervan worden alleen beperkt door het opheffen van de eenrichtingsweg op de Westindischekade, waardoor de gehele Sint Eustatiusstraat gewoon bereikbaar blijft. Verder draagt de fysieke afsluiting juist bij aan de gediende belangen genoemd in artikel 2 van de WVV 1994.

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

Besluit

Wij besluiten op grond van bovenvermelde overwegingen tot het:

opheffen van:

- het voorrangskruispunt Hunzeboord – Ulgersmaweg, door middel van het verwijderen van verkeersborden B4, B5 en B6, in combinatie met het verwijderen van bijbehorende haaiantanden;
- het verplichte fietspad langs de Ulgersmaweg, tussen de aansluiting met de Hunzeboord en het kruispunt met het Heerdenpad, door middel van het verwijderen van verkeersbord G11;
- het verplichte voetpad tussen Hunzeboord en Heerdenpad, door middel van het verwijderen van verkeersbord G7;
- de geslotenverklaring op de Ulgersmaweg, met een uitzondering voor fietsers en bromfietzers, tussen de beide kruispunten met het Heerdenpad, door middel van het verwijderen van verkeers-

- bord C1 en het onderbord met daarop de uitzondering voor fietsers en bromfietzers en door het verwijderen van ondersteunende fysieke maatregelen;
- de voorrangsregeling op het kruispunt Ulgersmaweg – Heerdenpad, door middel van het verwijderen van verkeersborden B3 en B6, in combinatie met het verwijderen van bijbehorende haaiantanden;
- het verplichte fiets-/bromfietspad in twee richtingen op de Gerrit Krolbrug, door middel van het verwijderen van verkeersborden G12a en G12b, in combinatie met het verwijderen van het onderbord dat aangeeft dat het om een fiets-/bromfietspad gaat in twee richtingen;
- de verplichte fietspaden aan beide zijden van de Korreweg, door middel van het verwijderen van verkeersbord G11;
- de voetgangersoversteekplaats (zoals bedoeld in artikel 49, lid 2 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)) over de Korreweg tussen de aansluiting van de Sint Eustatiusstraat en de Antillenstraat, door middel van het verwijderen van de markering (zebramarkeering) en het daarbij behorende bord L2;
- de verplichte rijrichting naar links, uitgezonderd fietsers en bromfietzers, op de Korreweg richting de Sint Eustatiusstraat, door middel van het verwijderen van verkeersbord D5 (pijl naar links);
- eenrichtingsverkeer op de Westindischekade en Surinamestraat, door middel van het verwijderen van verkeersborden C2, C3 en C4 en de onderborden met daarop de tekst 'uitgezonderd' en de symbolen "bromfiets" en "fiets".

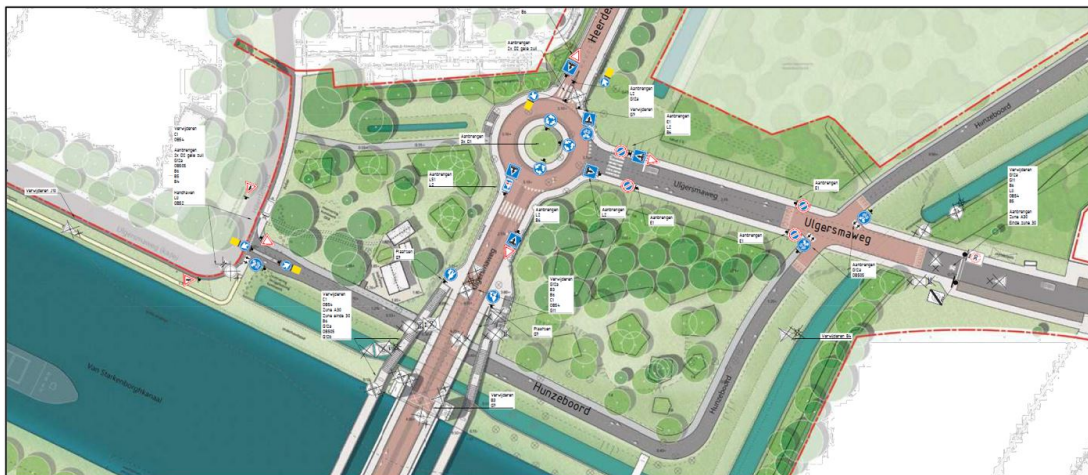
instellen of aanwijzen van:

- een maximumsnelheid van 30 km/uur, door middel van het plaatsen en verwijderen van verkeersbord A1 30 (begin zone en einde zone), op de Ulgersmaweg, net ten oosten van de aansluiting van de Hunzeboord, waardoor de Ulgersmaweg onderdeel wordt van de bestaande 30-zone van de Korreweg;
- een parkeerverbod op beide zijden van de rijbaan op de Ulgersmaweg tussen de aansluiting van de Hunzeboord en het kruispunt met het Heerdenpad, door middel van het plaatsen van verkeersbord E1 aan beide zijden van de weg en aan beide uiteinden van het betreffende wegvak;
- een rotonde, door middel van het instellen van een verplichte rijrichting met verkeersbord D1 op het kruispunt Ulgersmaweg – Heerdenpad;
- een voorrangsregeling op het kruispunt Ulgersmaweg – Heerdenpad, door middel van het plaatsen van verkeersbord B6, in combinatie met bijbehorende haaiantanden, waardoor verkeer komend vanaf de aansluiting op dit kruispunt voorrang moet verlenen aan verkeer dat zich op de rotonde van dit kruispunt bevindt;
- drie voetgangersoversteekplaatsen (zoals bedoeld in artikel 49, lid 2 van het RVV 1990) ter hoogte van de kruispuntaansluitingen van het kruispunt Ulgersmaweg – Heerdenpad, door middel van het aanbrengen van markering (zebramarkeering) in combinatie met verkeersbord L2;
- een verplicht voetpad op de beide loopbruggen langs de Korreweg, door middel van het plaatsen van verkeersbord G7.
- een verplicht fiets-/bromfietspad in twee richtingen op de Hunzeboord, voor wat betreft het nieuwe tracé van de Hunzeboord tussen het kruispunt Hunzeboord – Ulgersmaweg en het kruispunt Hunzeboord – Ulgersmaweg – Heerdenpad, door middel van het plaatsen van verkeersbord G12a, in combinatie met een onderbord dat aangeeft dat het fietspad in twee richtingen te gebruiken is;
- een voorrangsregeling op het kruispunt Hunzeboord – Ulgersmaweg – Heerdenpad, door middel van het plaatsen van verkeersborden B4, B5 en B6, in combinatie met bijbehorende haaiantanden, waardoor verkeer komend vanaf de Hunzeboord voorrang moet verlenen aan kruisend verkeer komend vanaf de Ulgersmaweg of het Heerdenpad;
- een gebod voor alle bestuurders het bord voorbij te gaan aan de zijde die de pijl aangeeft, door middel van het plaatsen van verkeersbord D2 op de volgende locaties:
 - op het Heerdenpad aan beide uiteinden van de middengeleider ter hoogte van de aansluiting op het kruispunt Heerdenpad – Ulgersmaweg;
 - op de Hunzeboord aan beide uiteinden van de middengeleider ter hoogte van het kruispunt Ulgersmaweg – Heerdenpad – Hunzeboord;
- een herhaling van de maximumsnelheid van 30 km/uur op de Antillenstraat, door middel van het plaatsen van verkeersbord A1 30 (zone begin), met de aanduiding "Herhaling";
- een parkeerverbod op een zijde van de rijbaan op de Surinamestraat tussen de aansluiting van de Sabastraat en het kruispunt met de Oosterhamriklaan, door middel van het plaatsen van verkeersbord E1 aan de westzijde van de weg en aan beide uiteinden van het betreffende wegvak;

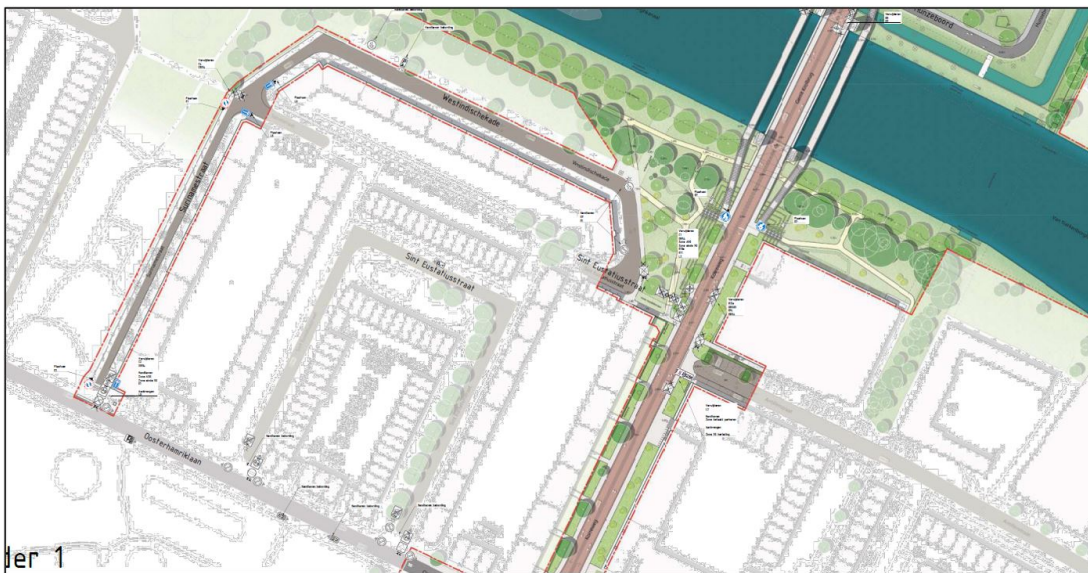
- een fysieke afsluiting van de aansluiting van de Sint Eustatiusstraat op de Korreweg, door middel van een maatregel tot wijziging van de inrichting van de weg zoals bedoeld in artikel 15, lid 2, van de WVV 1994.

Bovenvermelde bebording conform bijlage 1 RVV 1990. Bovenvermelde onderborden conform artikel 8 BABW.

Situatieschetsen:



Noordzijde van het Van Starckenborghkanaal



Zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal

Bezwaar

Als u het niet eens bent met dit besluit, dan kunt u daar schriftelijk bezwaar tegen maken. Hoe dit moet, kunt u lezen op <https://gemeente.groningen.nl/bezwaar-maken>.

Als u dit wilt, kunt u de informatie van de website ook schriftelijk ontvangen. Belt u dan met de afdeling Juridische Zaken, telefoon (050) 367 74 83.

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