

Verkeersbesluit diverse verkeersmaatregelen kruispunt Parkweg – Zaanstraat – Emmaviaduct te Groningen

Kenmerk: IT26.00540

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

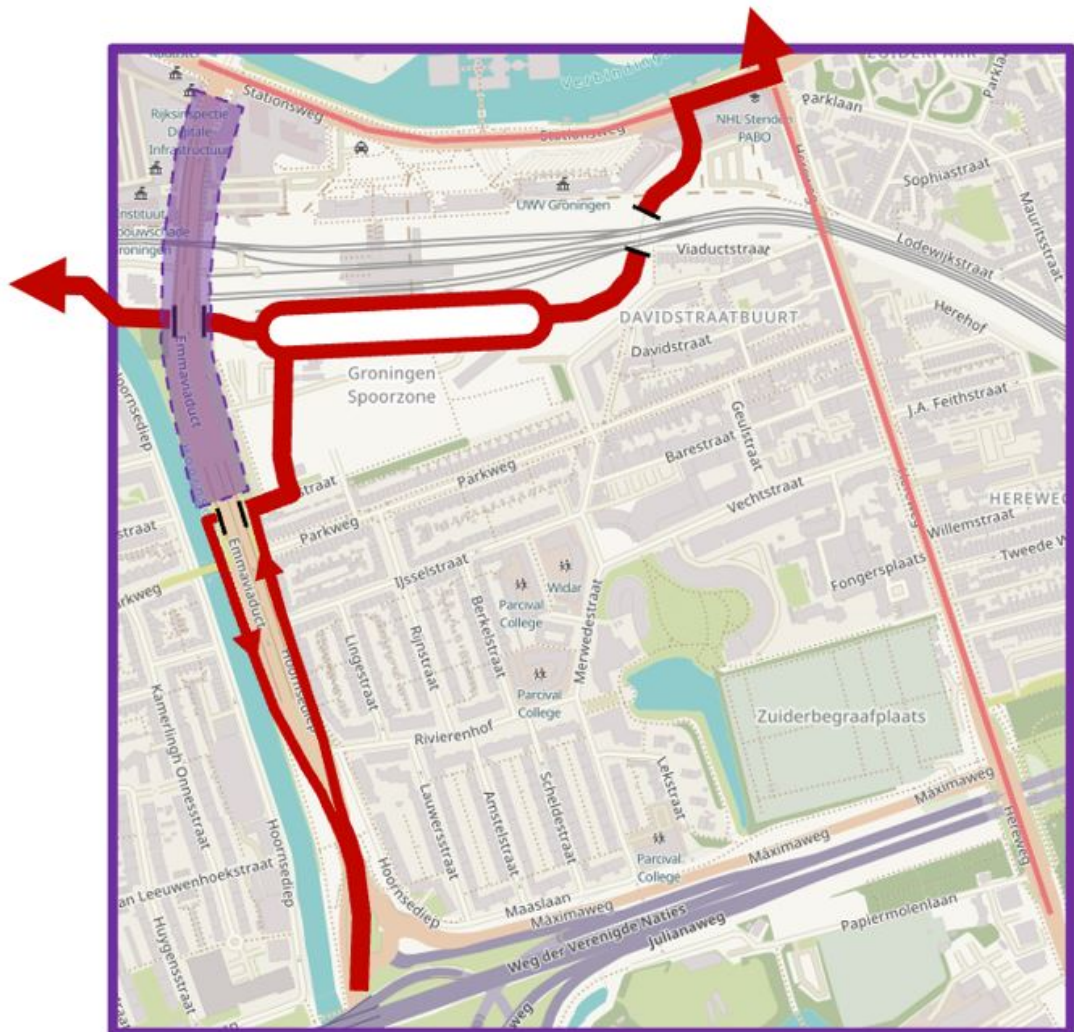
Conform artikel 24 BABW hebben wij advies gevraagd aan de Politie Eenheid Noord-Nederland, district Groningen, basisteams Groningen - stad. De politie heeft positief geadviseerd op de hieronder beschreven verkeersmaatregelen.

Motivering

De afgelopen en komende jaren wordt druk gewerkt aan de transformatie van het Stationsgebied in Groningen. Naast de realisatie van een nieuwe stationshal en een nieuw busstation, wordt ten zuiden van het spoor een nieuw woon-werk gebied ontwikkeld. Daarnaast worden aan de noordzijde het stationsplein en de Stationsweg getransformeerd tot een gebied met meer verblijfskwaliteit.

Een belangrijk onderdeel van de gehele gebiedsontwikkeling is de realisatie van een nieuw busstation aan de zuidzijde van het spoor. Het nieuwe busstation wordt eind juni 2026 opgeleverd en in gebruik genomen. In lijn met de vastgestelde Routekaart openbaar vervoer 2025-2040 wordt het busstation een centrale schakel tussen de hoofdassen van het busvervoer in noordelijke, westelijke en zuidelijke richting. De ontsluiting van het busstation in westelijke richting verloopt via de bestaande Peizerbaan. In noordelijke richting loopt deze via de nieuwe bustunnel en de Stationsweg en in zuidelijke richting zal deze via het Emmaviaduct en Brailleweg lopen.

Voor de ontsluiting in zuidelijke richting wordt de komende 2 jaar een nieuwe aansluiting op het Emmaviaduct gerealiseerd (project insnijding Emmaviaduct). Zolang deze aansluiting nog niet gereed is moet het busverkeer van en naar het zuiden worden omgeleid. Hierbij moet nog rekening worden gehouden met de algehele afsluiting van het Emmaviaduct vanaf januari 2027 ten behoeve van de bouw van de insnijding van het Emmaviaduct. Gekozen is voor een omleiding zoveel mogelijk in lijn met de toekomstige routing, die recht doet aan de nieuwe dienstregeling, het beperken van verliestijd voor de bussen en de optimale ontsluiting van bestaande haltes (aan de Brailleweg). Deze route loopt vanaf de ovonde Maximaweg via de afrit Hoornsediëp en kruispunt Parkweg via een nieuw te realiseren bypass naar het busstation en vice versa. De route via het Hoornsediëp is als ontsluitingsweg technisch geschikt voor de afwikkeling van het busverkeer en kent door de gescheiden fiets- en voetpaden, een beperkt aantal oversteekbewegingen en het ontbreken van directe aansluitingen van woningen en percelen een beperkt risico wat betreft verkeersveiligheid.



Busroutes vanaf 28 juni 2026 – najaar 2028

Om de betreffende route tussen ovonde en busstation tijdelijk geschikt te maken voor het busverkeer en de afwikkeling en veiligheid te optimaliseren en overlast te beperken wordt een aantal maatregelen getroffen:

Afsluiten op- en afritten Emmaviaduct: Om een goede ontsluiting van het nieuwe busstation te waarborgen, de doorstroming van het busverkeer te verbeteren en de verkeersveiligheid te borgen, worden de op- en afritten van en naar het Emmaviaduct ter hoogte van het kruispunt Parkweg - Zaanstraat - Hoornsediep afgesloten voor autoverkeer (in noordelijke richting). Eerdere studies, die ten grondslag liggen aan de realisatie van de insnijding, hebben al uitgewezen dat alternatieve routes van en naar de stad voldoende capaciteit hebben om het autoverkeer te verwerken. Het gekozen ontwerp voor de insnijding bevat dan ook geen op- en afrit meer voor autoverkeer van en naar het noorden. Met andere woorden: de op- en afrit gaan er al af zodra het Emmaviaduct wordt afgesloten ten behoeve van de bouw van de insnijding en komen ook niet meer terug.

Het vanaf eind juni 2026 al afsluiten van deze op- en afritten voor autoverkeer heeft een belangrijke functie in het ontlasten van het kruispunt Parkweg – Hoornsediep. Door het verminderen van het aantal verkeersbewegingen van en naar de noordzijde en het wegnemen van kruisende stromen, wordt het aantal conflictpunten op het kruispunt beperkt. Dit komt de verkeersveiligheid en de overzichtelijkheid van de kruispuntsituatie ten goede. Tevens draagt deze maatregel bij aan een meer robuuste en voorspelbare verkeersafwikkeling, waarbij met name het busverkeer betrouwbaarder en efficiënter kan doorstromen. (Brom)fietsverkeer blijft tot en met de algehele afsluiting van het Emmaviaduct nog wel gebruik maken van deze op- en afritten, zodat de bereikbaarheid voor langzaam verkeer zo lang mogelijk optimaal blijft.

Naast de daadwerkelijke afsluiting worden vooraankondigingen geplaatst om weggebruikers tijdig te informeren over de afsluiting van de op- en afritten van het Emmaviaduct. Door deze tijdige en duidelijke communicatie kunnen weggebruikers hun routegedrag hierop aanpassen, waardoor zoekverkeer wordt beperkt en onnodige vertraging en frustratie bij weggebruikers wordt voorkomen.

Verleggen Bypass: ten behoeve van de ontsluiting van het busstation en de bouwwerkzaamheden rondom Insnijding en Spoorkwartier wordt daarnaast een nieuwe bypass aangelegd (verlegd), iets ten oosten van de bestaande bypass. Het verleggen van de bypass is nodig om ruimte te maken voor de bouw van de Insnijding. Daarbij biedt de nieuwe bypass aan de noordzijde een betere aansluiting op het nieuwe busstation waarmee een veilige en efficiënte afwikkeling mogelijk wordt. Het realiseren en aansluiten van de bypass aan de zuidzijde brengt tevens de benodigde aanpassingen aan de bestaande infrastructuur met zich mee die ervoor zorgen dat het reguliere verkeer en het bus- en bouwverkeer op een veilige manier kunnen worden afgewikkeld.

Hoornsediëp noord: naast de hiervoor beschreven maatregel wordt ook het Hoornsediëp aangepast, in het gedeelte tussen het kruispunt Hoornsediëp - Parkweg (oostzijde) en het kruispunt Hoornsediëp - Zaanstraat. In de huidige situatie bestaat dit wegvak uit een relatief brede rijloper waarbij fietsers gebruik maken van een naastgelegen fietsstrook. Deze inrichting brengt risico's met zich mee voor fietsers. Met name in situaties waarin busverkeer, rijdend op het Hoornsediëp vanuit het zuiden, rechtsaf slaat in de richting van de Zaanstraat. Hierbij bestaat het gevaar dat fietsers zich in de dode hoek van de bus bevinden en daardoor in de knel komen of over het hoofd worden gezien. Om dit risico te beperken is ervoor gekozen om tussen beide kruispunten fysieke barrières op de rijbaan te plaatsen. Door deze ingreep wordt de effectieve rijbaanbreedte versmald tot circa 3,8 meter. Als gevolg hiervan worden fietsers niet langer gefaciliteerd op een aparte strook, maar delen zij de rijbaan met het gemotoriseerde verkeer. Deze versmalling heeft een verkeersremmend en gedragssturend effect: bij een wegbreedte van 3,8 meter is het voor bussen niet mogelijk om fietsers veilig in te halen. Hierdoor worden buschauffeurs gedwongen achter de fietser te blijven rijden tot aan het kruispunt. Dit verkleint aanzienlijk de kans dat fietsers zich in de dode hoek van de bus bevinden tijdens afslaan bewegingen wat het risico op ongevallen reduceert. Aanvullend wordt met gele bebording en markering aangegeven dat de fietser zich op de rijbaan bevindt.

In de huidige situatie zijn op dit gedeelte van het Hoornsediëp tevens drie parkeerplaatsen gesitueerd naast het fietspad. Het plaatsen van de barrière op deze locatie heeft tot gevolg dat deze parkeerplaatsen niet langer bereikbaar zijn. Daarnaast is als gevolg van deze maatregel ook de parkeerbox ten noorden van de Zaanstraat niet meer bereikbaar. Uit uitgevoerde parkeerdrukmetingen is gebleken dat het vervallen van deze parkeerplaatsen niet leidt tot een zodanig hoge parkeerdruk in de omgeving dat dit tot problemen aanleiding geeft. De beschikbare parkeercapaciteit in de directe omgeving is toereikend om de parkeerbehoefte op te vangen.

Met deze maatregelen wordt beoogd de verkeersveiligheid te waarborgen met in het bijzonder de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers."

Hoornsediëp zuidoost 30 km/uur: als sluitende maatregel in deze motivering wordt opgemerkt dat op het Hoornsediëp, vanaf de afslag van het Emmaviaduct (komend vanaf de zuidzijde), de toegestane maximumsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur. Deze snelheidsverlaging is opgenomen om de geluidseffecten als gevolg van het toenemende busverkeer te beperken en bij te dragen aan een acceptabel woon- en leefklimaat in de omgeving. De gemeente Groningen heeft met betrekking tot de geluidseffecten de te veranderen situatie doorgerekend. Hieruit blijkt dat de combinatie van een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/uur met een toename van het busverkeer voor een verwaarloosbaar effect zorgt op de geluidseffecten. Ten opzichte van de huidige situatie zakt deze op een aantal plekken met ca. 0,2 dB. In een situatie waarin de maximumsnelheid 50 km/uur zou betreffen, zou er een geluidstoename kunnen ontstaan van ca. 1 dB. In beide situaties blijft dit ruim onder de absolute grens van 71 dB.

De politie heeft in het kader van de handhaafbaarheid aandacht gevraagd voor het feit dat de weginrichting op dit wegvak feitelijk niet wezenlijk wijzigt, waardoor de naleving van een maximumsnelheid van 30 km/uur mogelijk onder druk kan komen te staan. Desondanks kiest de gemeente Groningen ervoor de maximumsnelheid op dit traject te verlagen naar 30 km/uur, mede om tegemoet te komen aan de zorgen van omwonenden over de leefbaarheid en de ervaren geluidshinder in de omgeving.

Tevens is door de gemeente de mogelijkheid overwogen om fysieke snelheidsremmende maatregelen in de vorm van drempels toe te passen op het deel van het wegdek waar de snelheidsverlaging wordt ingevoerd. Van deze maatregel is echter afgezien, omdat de gemeente verwacht dat de daarmee gepaard gaande geluid- en trillingshinder als gevolg van passerende bussen ter plaatse groter zou zijn dan de nadelige effecten die optreden bij het niet realiseren van deze fysieke maatregelen.

De in dit besluit opgenomen maatregelen zijn primair gericht op het belang uit artikel 2, eerste lid, onder a van de Wegenverkeerswet 1994: het verzekeren van de veiligheid op de weg. Hierbij is in overweging genomen dat het busverkeer tussen het Emmaviaduct en het busstation in de tijdelijkheid ergens langs moet en dat het gebruik van die aangegeven route wat betreft verkeersveiligheidsrisico's beperkt wordt tot een minimum. Dit door de beperkte omrijdfactor en de hiermee samenhangende relatief lage conflictkansen ten opzichte van andere routes. Daarnaast zijn de inrichting en de functie van de wegen die onderdeel uitmaken van de omleidingsroute (asfalt, gescheiden fiets en voetganger, geen erfaansluitingen) in lijn met het ontwerpprincipie Duurzaam Veilig en geschikt om op een veilige manier (bus)verkeer te kunnen afwikkelen. Daarbij komt dat op het punt op de route waar relatief veel uitwisseling plaatsvindt van langzaam en snel verkeer (kruispunt Parkweg), dit veilig geregeld is door middel van verkeerslichten.

Het afsluiten van de op- en afritten voor gemotoriseerd verkeer en het instellen van 30 km/uur op het Hoornsediëp zorgen ervoor dat de conflictkans laag is en dat complexe en risicovolle verkeersbewegingen, met name van bussen, worden beperkt.

Het besluit strekt daarnaast ook tot het belang uit artikel 2, eerste lid, onder b van de Wegenverkeerswet 1994: het beschermen van weggebruikers en passagiers. Dit belang richt zich specifiek op het voorkomen van letsel en het beperken van risico's voor mensen die gebruikmaken van de weg, zowel in voertuigen als daarbuiten. Door het verminderen van conflictpunten, het scheiden van verkeersstromen en het terugdringen van gemengd gebruik op drukke locaties, worden kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers beter beschermd. Ook voor passagiers in het openbaar vervoer leidt een meer voorspelbare en conflictarme verkeerssituatie tot een veiliger en comfortabeler vervoersproces.

Aanvullend hierop voorkomen de barriers op het Hoornsediëp tussen de kruispunten Parkweg en Zaanstraat dat bussen fietsers kunnen inhalen. Daarmee wordt het risico op het ontstaan van gevaarlijke situaties, in het bijzonder door dode hoeksituaties bij afslaande busbewegingen richting de Zaanstraat, aanzienlijk verminderd. Daarnaast hebben fietsers op een ander moment groen licht dan de bus. Daardoor komen fietser en bus naar waarschijnlijkheid niet vaak samen. Daarmee dragen de maatregelen niet alleen bij aan een veiliger verkeerssysteem in algemene zin, maar ook concreet aan de bescherming van individuele weggebruikers en passagiers.

Hoewel de in dit verkeersbesluit opgenomen maatregelen primair zijn gebaseerd op de belangen uit artikel 2, eerste lid, onder a en b van de Wegenverkeerswet 1994, dient ook het belang uit artikel 2, eerste lid, onder d - het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer - te worden betrokken in de afweging. Het afsluiten van de op- en afritten van en naar het Emmaviaduct voor autoverkeer leidt onmiskenbaar tot een beperking van de directe bereikbaarheid en kan voor bepaalde weggebruikers resulteren in omrijdbewegingen. In die zin is het belang van de vrijheid van het verkeer in dit besluit in zekere mate in het geding. Echter, uit eerdere studies in het kader van de besluitvorming met betrekking tot de insnijding is gebleken dat alternatieve routes van en naar de stad over voldoende capaciteit beschikken om het verkeer op een adequate wijze af te wikkelen. Daarmee blijft de bereikbaarheid van het gebied en de stad als geheel gewaarborgd, zij het via andere routes.

Daartegenover staan zwaarwegende belangen op het gebied van verkeersveiligheid, bescherming van weggebruikers en het waarborgen van een goede en betrouwbare doorstroming van met name het openbaar vervoer. Door het verminderen van conflictpunten, het scheiden van verkeersstromen en het ontlasten van een complex en druk kruispunt wordt een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid gerealiseerd. Daarnaast draagt de maatregel bij aan een robuustere en voorspelbare verkeersafwikkeling, hetgeen met name voor het busverkeer van groot belang is.

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat, hoewel het belang van de vrijheid van het verkeer (artikel 2, eerste lid, onder d) in zekere mate wordt geraakt, de met dit besluit gediende belangen - in het bijzonder de verkeersveiligheid en de bescherming van weggebruikers en passagiers - zwaarder wegen. De inbreuk op de vrijheid van het verkeer wordt daarbij als aanvaardbaar en proportioneel beschouwd.

Voor de totstandkoming van het project insnijding Emmaviaduct, waarin de afsluiting van de op- en afritten Emmaviaduct is opgenomen, is binnen de planologische procedures ook akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis daarvan is besloten waar verschillende wegen komen te liggen ten opzichte van de bebouwing. Hiermee wordt voldaan aan de geluidsregels vanuit het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Daarnaast is bekeken in hoeverre de omleiding van het busverkeer op het Hoornsediëp in de tijdelijke situatie leidt tot een toename van de geluidsbelasting. Met in acht name van de snelheidsreductie van 50 naar 30 km/uur op het Hoornsediëp leidt de omleiding van het busverkeer niet tot een toename van het geluid door een weg in het beheer van de gemeente. Hierdoor zijn de voorwaarden van BABW artikel 21a niet van toepassing.

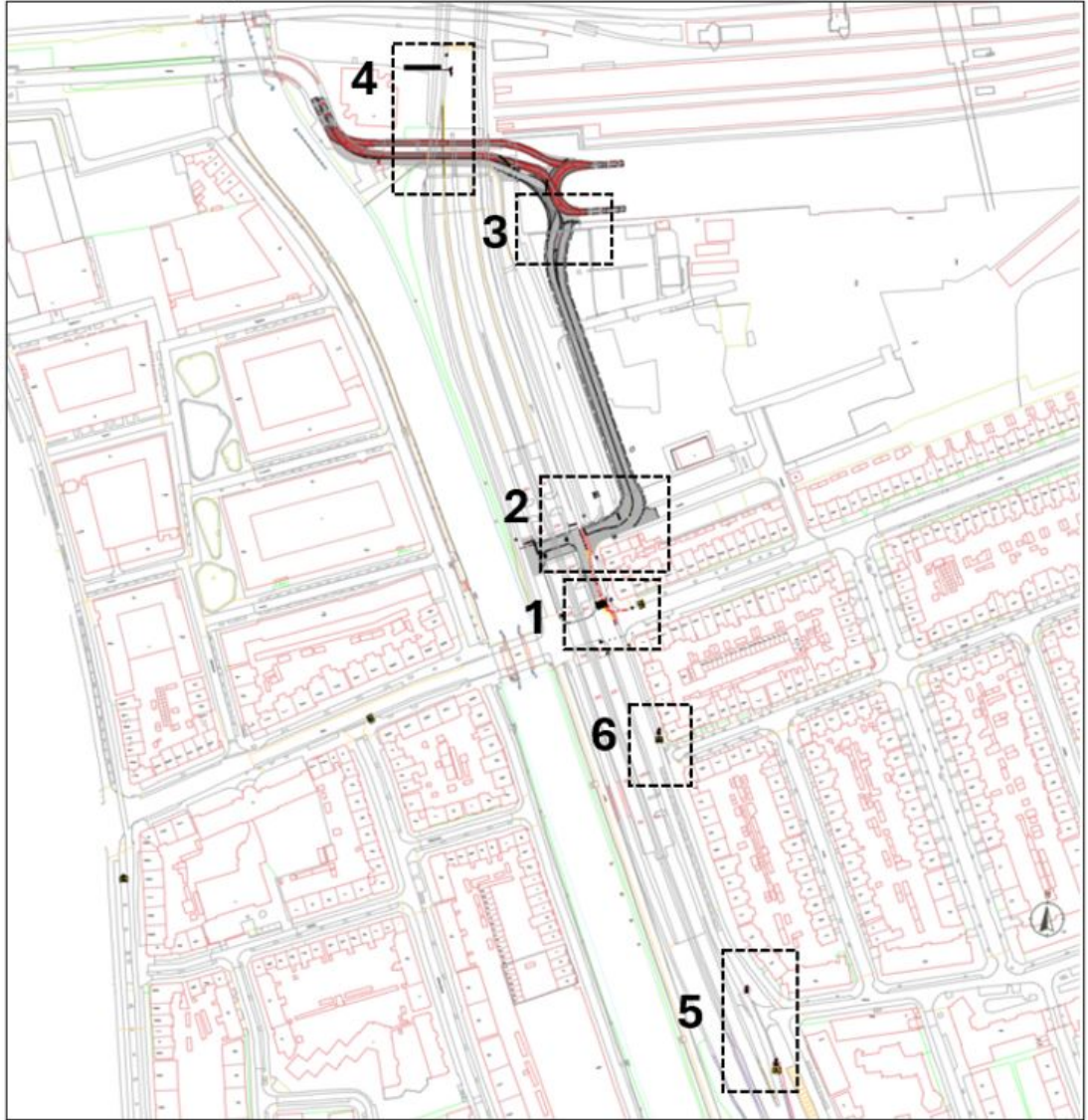
Besluit

Wij besluiten op grond van bovenvermelde overwegingen tot:

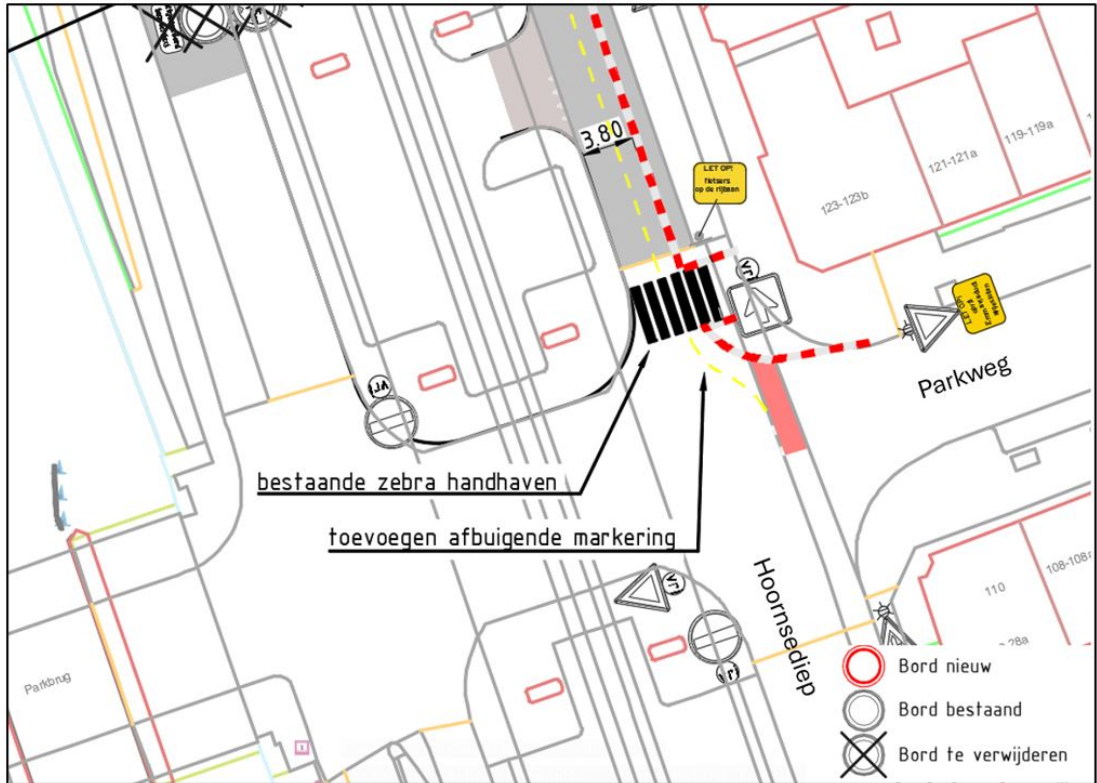
- Het verwijderen van markering "BUS" op het wegdek ter hoogte van kruispunt Zaanstraat - Hoornsediëp zoals aangegeven op situatieschets 2;
- Het verwijderen van haaiantanden op het wegdek ter hoogte van kruispunt Brailleweg - Hoornsediëp zoals aangegeven op situatieschets 2;
- Het tweemaal verwijderen van bord C1 met onderbord "uitgezonderd bus en taxi" ter hoogte van kruispunt Brailleweg – Hoornsediëp, en kruispunt Zaanstraat - Hoornsediëp zoals aangegeven op situatieschets 2;
- Het tweemaal verwijderen van bord B6 ter hoogte van kruispunt Zaanstraat – Hoornsediëp, aan de noordzijde en zuidzijde zoals aangegeven op situatieschets 2;
- Het verwijderen van bord C3 ter hoogte van kruispunt Zaanstraat - Hoornsediëp zoals aangegeven op situatieschets 2;
- Het verplaatsen van bord B6 ter hoogte van kruispunt Zaanstraat - Hoornsediëp zoals aangegeven op situatieschets 2, ongeveer 10 meter naar het oosten;
- Het verplaatsen van bord B1, met onderbord met symbool "afbuigende markering" 10 meter naar het oosten, zoals aangegeven op situatieschets 2, aan de zuidzijde van de nieuwe bypass;
- Het verplaatsen van bord E2 ter hoogte van kruispunt Zaanstraat - Hoornsediëp zoals aangegeven op situatieschets 2, ongeveer 10 meter naar het oosten;
- Het verplaatsen van het zonaal toegepaste bord A1 30 km/uur" (begin en einde) aan de noord- en zuidzijde van de Zaanstraat zoals aangegeven op situatieschets 2, ongeveer 10 meter naar het oosten;
- Het verplaatsen van de haaiantanden op de Zaanstraat zoals aangegeven op situatieschets 2, ongeveer 10 meter naar het oosten;
- Het plaatsen van bord C1, voorzien van een onderbord met de tekst "uitgezonderd lijnbussen, bouwverkeer en ProRail" aan de oostzijde van de nieuwe bypass, in noordelijke richting zoals aangegeven op situatieschets 2;
- Het aanbrengen van haaiantanden op het wegdek op de Zaanstraat ter hoogte van woningnummer 109 zoals aangegeven op situatieschets 2;
- Het driemaal plaatsen van bord C1: op het Hoornsediëp, vóór de oprit van het Emmaviaduct, zoals aangegeven op situatieschets 2, op de Brailleweg, vóór de afrit vanaf het Emmaviaduct, zoals aangegeven op situatieschets 2, en op het Emmaviaduct, vóór de afrit richting Brailleweg zoals aangegeven op situatieschets 4;
- Het driemaal plaatsen van bord A1 30 km/uur: na de afrit van het Emmaviaduct (zuidzijde) richting het Hoornsediëp zoals aangegeven op situatieschets 5, na kruispunt Hoornsediëp - Rivierenhof zoals aangegeven op situatieschets 5, en na kruispunt Hoornsediëp - IJsselstraat zoals aangegeven op situatieschets 6;
- Het aanbrengen van een doorgetrokken streep in de as van de nieuwe bypass zoals aangegeven op situatieschets 2;
- Het tweemaal plaatsen van bord C15 zoals aangegeven op situatieschets 2;
- Het tweemaal plaatsen van bord D2 aan de noordzijde van de nieuwe bypass, zoals aangegeven op situatieschets 3;
- Het plaatsen van bord D5 (naar links) aan de noordzijde van de nieuwe bypass, zoals aangegeven op situatieschets 3;
- Het plaatsen van bord B6 aan de noordzijde van de nieuwe bypass, zoals aangegeven op situatieschets 3;
- Het plaatsen van barrières over een lengte van ca. 40 meter tussen de kruispunten Parkweg – Hoornsediëp en Hoornsediëp – Zaanstraat zoals aangegeven op situatieschets 1 en 2;
- Het plaatsen van dranghekken met de reeds benoemde bebording op het Hoornsediëp en op de Brailleweg onder het Emmaviaduct zoals aangegeven op situatieschets 2.

Bovenvermelde bebording conform bijlage 1 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Bovenvermelde onderborden conform artikel 8 BABW. Bovengenoemde markeringen conform artikel 80 RVV 1990.

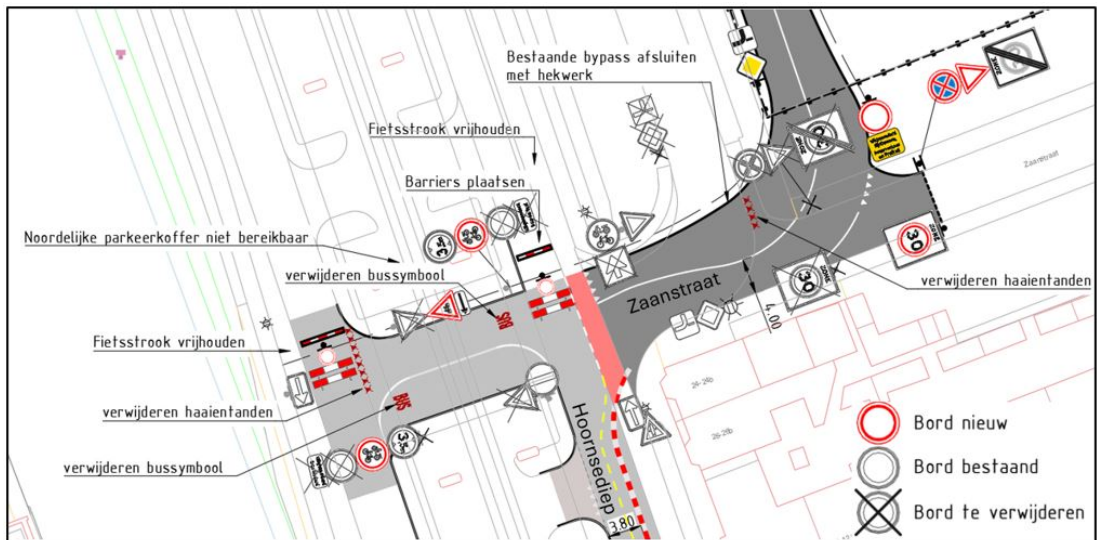
Overzichtstekening:



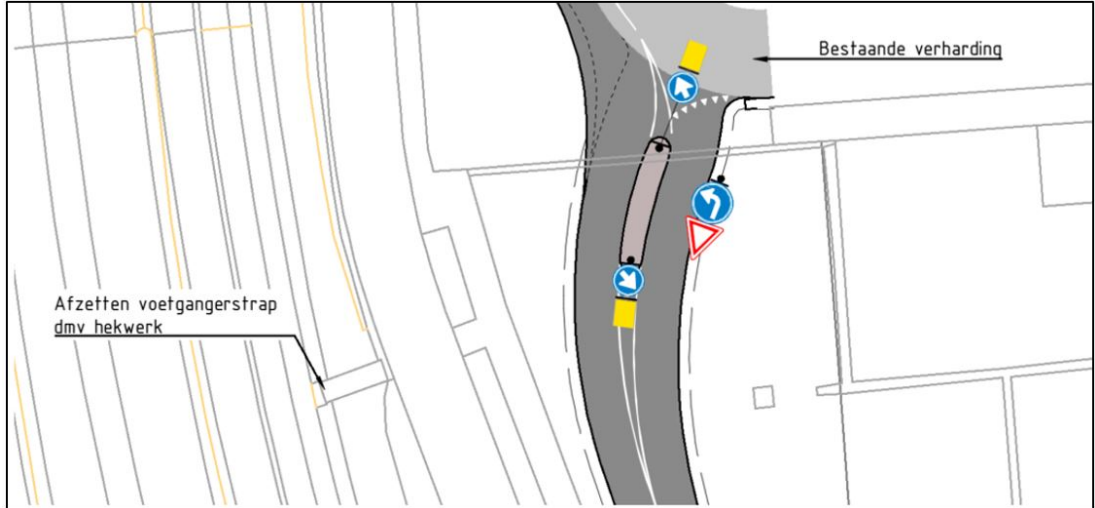
Situatieschets 1:



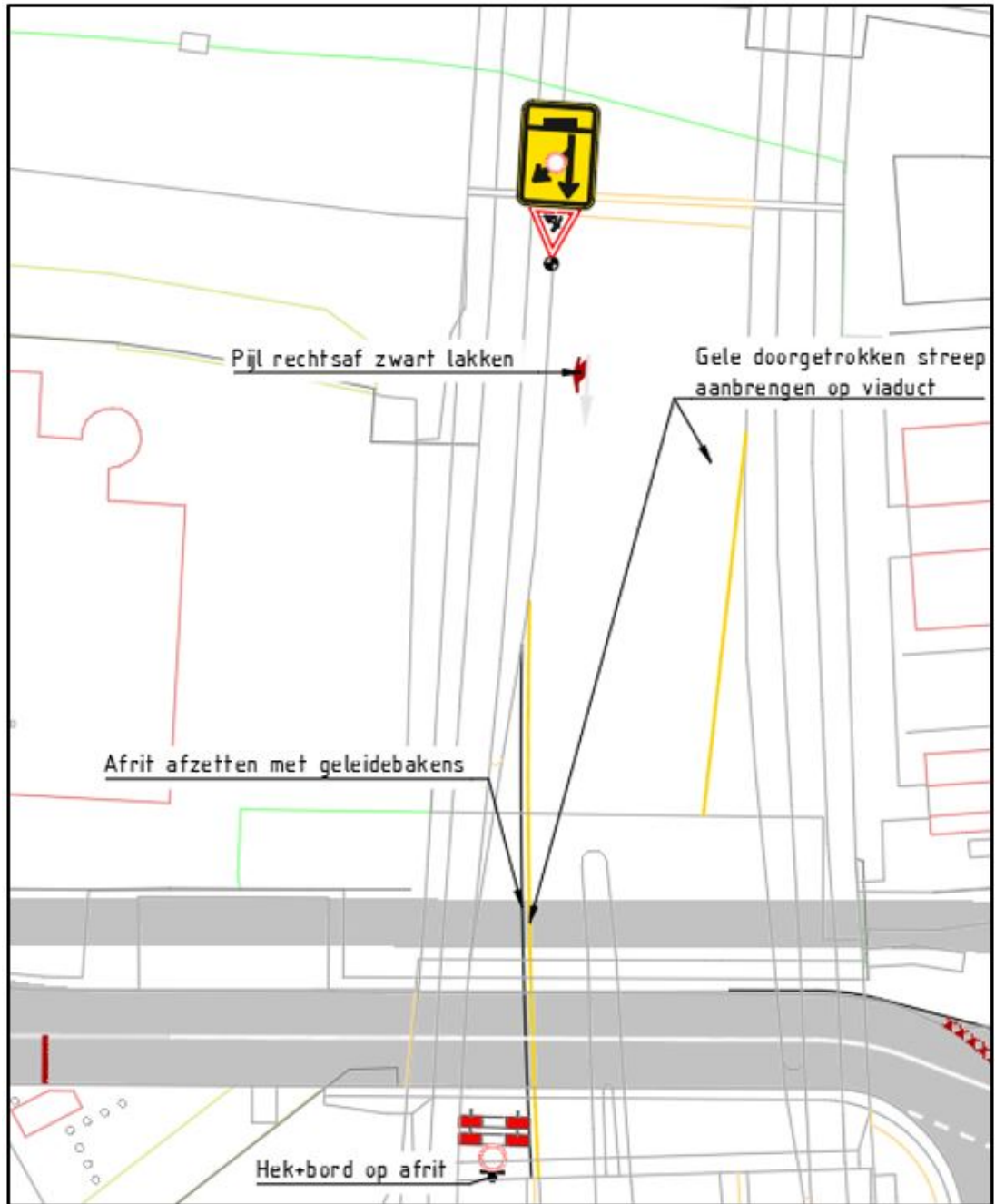
Situatieschets 2:



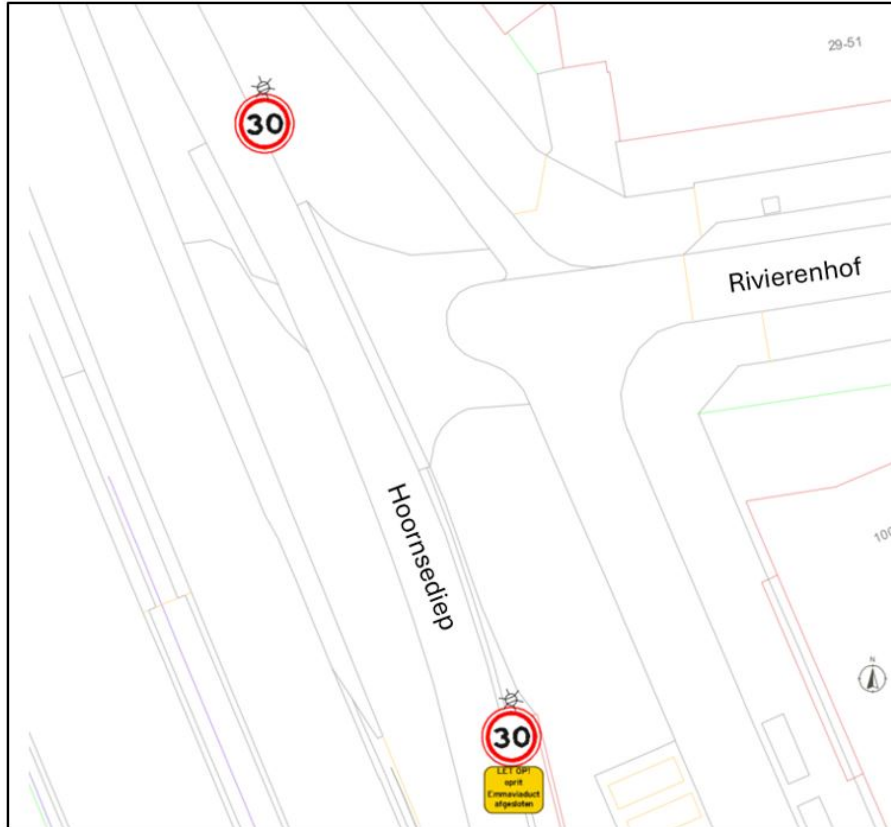
Situatieschets 3:



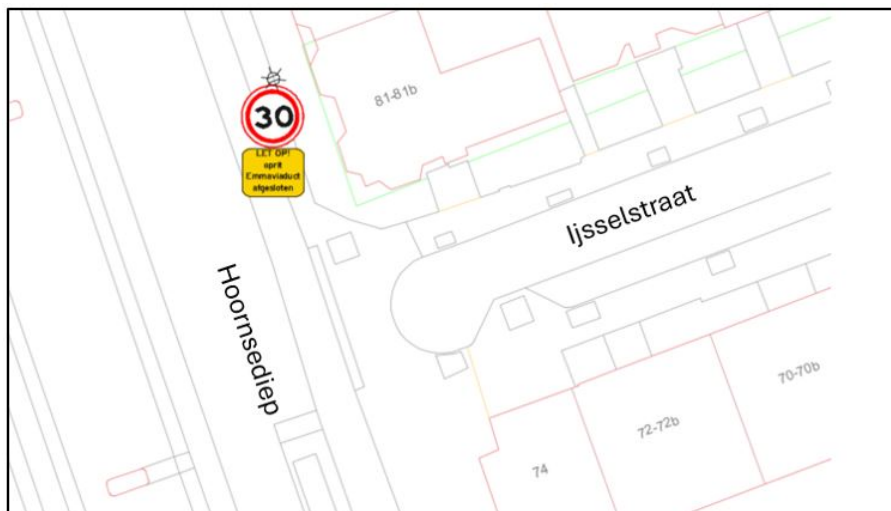
Situatieschets 4:



Situatieschets 5:



Situatieschets 6:



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