

Verkeersbesluit voor het instellen van 30 km/uur op de Kardingeweg ter hoogte van de Pop Dijkemaweg - Groningen

Kenmerk: 10505643

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

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 hellingbaan 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 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 deze 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.

Ter voorbereiding van het vervangen van de Gerrit Krolbrug dient een archeologisch onderzoek plaats te vinden. Om het archeologisch onderzoek uit te kunnen voeren moet de tijdelijke fietshelling voor de fietsbrug van de Gerrit krolbrug verwijderd worden. Het archeologisch onderzoek in combinatie met het vervangen van de Gerrit krolbrug gaat meerderen jaren duren.

Door het verwijderen van de tijdelijke fiets- en voetgangersbruggen moeten de fietsers en voetgangers die gebruik maakten van de Gerrit Krolbrug via een alternatieve route rijden om het Van Starkenborghkanaal over te steken. Het archeologisch onderzoek en het vervangen van de Gerrit Krolbrug gaat meerdere jaren duren waardoor de routekeuze voor fietsers meerdere jaren van kracht is. Ten behoeve van de afsluiting van de Gerrit Krolbrug moet er een fietsstroom van circa 16.000 fietsers een nieuwe route kiezen. Voor fietsers en voetgangers zijn een tweetal andere mogelijke oversteken over het Van

Starkenborghkanaal. Dit zijn de Noordzeebrug en de Oostersluisbrug. Om deze routekeuze zo goed en veilig mogelijk te laten verlopen worden een aantal verkeerskundige maatregelen ingesteld.

Door de afsluiting van de Gerrit Krolbrug komen er na schatting 8.000 fietsers per etmaal extra over de Pop Dijkemaweg. De Pop Dijkemaweg kruist met de Kardingeweg. De Kardingeweg is een gebieds-ontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. De V85 ligt op dit deel tussen de 52 en 65 km/u. Daarnaast is de huidige middengeleider op dit kruispunt vrij smal, waardoor er maar een kleine opstelplaats voor fietsers is. Verder wordt de Kardingeweg ook gebruikt voor het bouwverkeer richting de Gerrit Krolbrug. De combinatie van deze factoren maakt dat op dit kruispunt een verkeersonveilig knelpunt gaat ontstaan.

Om het oversteken te verbeteren wordt de middengeleider verbreed. De fietser krijgt daarmee 3,10 meter opstelruimte tussen de rijstroken. Om de snelheid op het kruispunt terug te dringen wordt de maximale snelheid op het kruispunt verlaagd naar 30 km/uur en wordt vlak voor het kruispunt in beide richtingen een snelheidsremmende maatregel toegepast. Na het kruispunt geldt de reguliere maximumsnelheid van 50 km/u weer. Gelet op paragraaf 4, lid 2 sub a, van de uitvoeringsvoorschriften van het BABW, is het binnen de bebouwde kom mogelijk om op gevaarlijke punten de maximumsnelheid plaatselijk te verlagen naar 30 km/u. Omdat de lengte van het wegvak waar straks een maximumsnelheid van 30 km/u geldt beperkt is, is de 30 km/u formeel lastig handhaafbaar. De maximumsnelheid wordt echter fysiek afgedwongen door de snelheidsremmende maatregelen. Hierdoor zal in de praktijk wel degelijk sprake zijn van een snelheid van 30 km/u ter hoogte van het kruispunt, waardoor de snelheidsverlaging daadwerkelijk plaats zal vinden en deze een positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid op dit kruispunt.

Door de lange looptijd van de werkzaamheden aan de Gerrit Krolbrug zal de snelheidsverlaging en het positieve effect op de oversteekbaarheid dat deze maatregel ook heeft buiten de periode waarin werkzaamheden uitgevoerd zullen worden aan de Gerrit Krolbrug, wordt de snelheidsverlaging permanent ingesteld.

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:

Volgens het staande beleid moet er bij een overgang naar een maximumsnelheid van 30km/uur een minimale afstand van 80 meter in acht worden genomen tussen het verkeersbord (het gebod) en de meetplaats. Omdat de afstand tot de kruising van de Kardingeweg met de Pop Dijkemaweg korter is dan deze 80 meter, kunnen er geen snelheidsmetingen conform landelijke richtlijnen uitgevoerd worden en is de nieuwe situatie niet handhaafbaar.

Op basis van bovenstaande is het advies, met betrekking tot de handhaafbaarheid van de nieuwe situatie, van de politie: **Negatief**.

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

- De Kardingeweg is ter hoogte van de beoogde snelheidsverlaging bij het kruispunt met de Pop Dijkemaweg reeds zodanig infrastructureel ingericht dat de weginrichting zelf een snelheidsremmende werking dwingend oplegt. Door de aanwezigheid van een fysieke snelheidsremmende maatregel en de duidelijke, ondersteunende bebording worden automobilisten op een natuurlijke wijze gedwongen om hun snelheid te matigen. Het is hierdoor fysiek en logischerwijs nagenoeg onmogelijk om ter plaatse harder te rijden dan de gewenste maximumsnelheid van 30km/uur.
- Hoewel het standpunt van de politie over de formele handhaafbaarheid wordt begrepen, weegt de veiligheid van de fietsers op de oversteek zwaarder. Door de maximumsnelheid officieel te verlagen naar 30 km/uur, verhogen we de veiligheid op dit specifieke punt. Dit weegt in deze situatie zwaarder dan de mogelijkheid voor de politie om hier snelheidscontroles te kunnen uitvoeren.

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

Lid 1.

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b. het beschermen van weggebruikers en passagiers.

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 ervoor dat het gemotoriseerd verkeer, wat op de Kardingeweg rijdt, een lagere maximale snelheid moet rijden. Gelet op de toename van het

aantal fietsers op het kruispunt Pop Dijkemaweg – Kardingeweg en ook gelet op de toekomstige waarborging van de oversteekbaarheid wordt dit als een ondergeschikt belang gezien ten opzichte van de met dit besluit gediende belangen.

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 instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur op de Kardingeweg, ter plaatse van het kruispunt met de Pop Dijkemaweg, door het tweemaal plaatsen van verkeersbord A1 30.

Bovenvermelde bebording conform bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

Situatieschets:



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