

Groningen, 22 februari 2024

Advies van de adviescommissie bezwaarschriften
aan het college van burgemeester en wethouders

Samenstelling van de commissie:

Mevr. [5.1.2e] voorzitter

Dhr. [5.1.2e] lid

Mevr. [5.1.2e] lid/secretaris

Bezwaarschriftnummer:

382211-2023

Indieners:

Dhr. [5.1. 5.1.2e]

Dhr. [5.1 5.1.2e]

Onderwerp:

Besluit tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de
Oliemuldersbrug - Groningen

Datum van de hoorzitting:

6 februari 2024

Advies van de commissie:

Het bezwaar ongegrond verklaren en het bestreden besluit, met overname van de motivering uit dit advies, in stand laten.

1. Inleiding

Hierbij brengt de adviescommissie bezwaarschriften advies uit over de bezwaren van de heer **5.1.5.1.2e** en de heer **5.1.5.1.2e** (hierna: bezwaarden), beide woonachtig in de Antillenstraat te Groningen. De bezwaren zijn gericht tegen het besluit van het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college) van 1 november 2023, tot het instellen van een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen op de Oliemuldersbrug in Groningen.

De bezwaren voldoen aan de ontvankelijkheidsvereisten, die zijn genoemd in de artikelen 6:5, 6:9, 7:1 en 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht. De commissie kan daarom toekomen aan een inhoudelijke beoordeling van het bezwaar.

De commissie heeft op 6 februari 2024 een hoorzitting gehouden, waar bezwaarden een toelichting op hun bezwaren hebben gegeven. Namens het college waren de heer **5.1.2e** en de heer **5.1.2e** aanwezig. Van de hoorzitting is een geluidsopname gemaakt, die desgevraagd aan partijen kan worden verstrekt.

2. Wettelijk kader

Op grond van artikel 18, eerste lid, onder d, van de Wegenverkeerswet (hierna: WVV) is het college bevoegd om verkeersbesluiten te nemen. De wet schrijft voor waartoe een verkeersbesluit kan strekken en aan welke eisen een deugdelijk verkeersbesluit behoort te voldoen. Bij de bevoegdheid om de inrichting van wegen te wijzigen heeft het college een zekere mate van beleidsruimte.

Uit artikel 2, eerste lid WVV volgt dat verkeersmaatregelen kunnen worden genomen die strekken tot:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- 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.

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

Op grond van artikel 15, tweede lid, WVV 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.

Op grond van artikel 21 BABW vermeldt de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij moet worden aangegeven welke van de in artikel 2 WVV genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Als ook andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt ook aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Op grond van artikel 24 onder a BABW moeten verkeersbesluiten worden genomen na overleg met de korpschef van het betrokken regionale politiekorps.

3. Beoordeling van de zaak

De commissie merkt op dat uit vaste rechtspraak volgt dat het college bij het nemen van een verkeersbesluit een ruime beoordelingsmarge heeft (zie hiervoor bijvoorbeeld ECLI:NL:RVS:2022:768, r.o. 5). Het is aan het college om alle verschillende bij het nemen van een dergelijk besluit betrokken belangen tegen elkaar af te wegen.

De commissie zal beoordelen of het college in redelijkheid het onderhavige verkeersbesluit heeft kunnen nemen. Om deze vraag te beantwoorden, zal de commissie eerst de motivering van het verkeersbesluit bespreken en vervolgens de bezwaargronden behandelen.

Motivering besluit

Het college heeft het verkeersbesluit als volgt gemotiveerd: *“Afdeling verkeersmeldingen van de gemeente Groningen ontvangt met regelmaat meldingen over de verkeerssituatie op en nabij de Oliemuldersbrug. Ook via andere kanalen komen meldingen binnen over onveilige verkeerssituaties. Deze meldingen bevatten signalen over lijnbussen en taxi's die met te hoge snelheid over de busbaan rijden, de krappe inrichting van de Oliemuldersbrug en de beperkte zicht vanaf de Oliemuldersbrug op de busbaan.*

Een beperkte hoeveelheid autoverkeer maakt gebruik van de Oliemuldersbrug, circa 300-500 motorvoertuigen per etmaal. Daarentegen maken ongeveer 2.000 fietsers per etmaal gebruik van de Oliemuldersbrug. Naar verwachting kan dit in de toekomst oplopen tot 4.000 fietsers per etmaal. Er is niet bekend hoeveel voetgangers gebruik maken van de Oliemuldersbrug.

De Oliemuldersbrug is 3.00 meter breed. Een personenauto en een fiets kunnen elkaar niet veilig passeren op de Oliemuldersbrug. De inrichting sluit niet aan bij het huidige gebruik, wat voor fietsers en voetgangers ingewikkelde situaties oplevert en daarmee potentieel gevaarlijke verkeerssituaties. Het is dan ook wenselijk om maatregelen te treffen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Aangezien de Oliemuldersbrug voornamelijk wordt gebruikt door fietsers en het gebruik door fietsers ook beter aansluit bij de inrichting van de brug, is een passende maatregel om de brug af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor fietsers en voetgangers, wat de situatie overzichtelijker maakt en daarmee een positief effect heeft op de verkeersveiligheid van deze verkeersdeelnemers. Voor gemotoriseerd verkeer is er een alternatief beschikbaar op 500 meter van de Oliemuldersbrug, namelijk de Zaagmuldersbrug. Tevens past deze maatregel binnen de ambities van de gemeente Groningen die zijn opgenomen in de Mobiliteitsvisie (Groningen goed op weg), namelijk om de auto niet langer centraal staat en dat de Leefkwaliteit in de openbare ruimte voorrang heeft op de verkeersruimte.

Gemotoriseerd verkeer wordt geweerd door het plaatsen van verkeersborden C12 (gesloten voor alle motorvoertuigen) en het aanbrengen van fysieke obstakels (uitneembare paaltjes) aan weerszijden van de Oliemuldersbrug. Met het instellen van een

geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen zijn de bestaande verkeersborden F5 (verbod voor bestuurders door te gaan bij nadering van verkeer uit tegengestelde richting) en F6 (bestuurders uit tegengestelde richting moeten het verkeer, dat vanuit deze richting nadert, door laten gaan) overbodig en kunnen daarom worden opgeheven. De geslotenverklaring voor voertuigen en samenstellingen van voertuigen waarvan de totaal massa hoger is dan op het bord is aangegeven (bord C21 2,0t) blijft wel van kracht en de voorangsregelingen aan weerszijden van de Oliemuldersbrug blijven gelijk aan de huidige situatie. De uitvoering van de maatregel geschiedt niet eerder dan het openstellen van de Antillenstraat op de Korreweg.

Gelet op artikel 2, eerste lid, van de WVV, strekt de maatregel tot:

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

Op grond van voorgaande motivering heeft het college besloten “tot het plaatsen van borden C12 uit bijlage 1 van het RVV 1990 op de Oliemuldersbrug ter hoogte de kruispunten met de Oosterhamrikkade (noordzijde) en Oosterhamrikkade (zuidzijde), tot het verwijderen van de borden F5 en F6 uit bijlage 1 van het RVV 1990 op de Oliemuldersbrug ter hoogte van de kruispunten met de Oosterhamrikkade (noordzijde) en Oosterhamrikkade (zuidzijde), tot het plaatsen van een uitneembare paal tussen de Oosterhamrikkade noordzijde en de busbaan en tot het plaatsen van een uitneembare paal tussen de Oliemuldersbrug en de Oosterhamrikkade zuidzijde.”

Behandeling van de bezwaargronden

De commissie merkt op dat tussen bezwaarden en het college geen meningsverschil bestaat over de verkeersonveiligheid op en rondom de Oliemuldersbrug. Wel bestaat verschil van mening over de proportionaliteit van de genomen verkeersmaatregel. De commissie gaat hier in het navolgende op in.

Het college beoogt met het verkeersbesluit, maar ook door een wegversmalling te realiseren op de busbaan en daarmee het zicht te verbeteren, de verkeersveiligheid op en rond de Oliemuldersbrug te verbeteren.

Bezwaarden zijn van mening dat deze tweeledige oplossing niet evenredig is ten opzichte van de problemen die er op en rondom de Oliemuldersbrug spelen. Zij wijzen erop dat er twee problemen spelen, namelijk de oversteek van de busbaan en het verkeer op de brug. Bezwaarden menen dan ook dat het college met het verkeersbesluit twee losstaande problemen in één keer wil oplossen en zijn van mening dat het college de verkeersveiligheid ook kan verbeteren door alleen de busbaan te versmallen en de snelheid aldaar te verlagen. In dit kader stellen zij voor de auto te gast te maken op de brug. Op deze manier is de busbaan veiliger en blijft de bereikbaarheid van de wijk onverminderd. In het kader van de bereikbaarheid van de wijk hebben bezwaarden eveneens aangevoerd dat de Oliemuldersbrug de belangrijkste uitvalsweg richting het oosten, zuiden en westen (van en naar de N7, A7, A28 en de Rijksweg) is. Het verkeersbesluit heeft tot gevolg dat bewoners om moeten rijden. Bezwaarden wijzen in dit verband ook op de verminderde bereikbaarheid door de ontbrekende Gerrit Krolbrug. Ten slotte zijn bezwaarden het niet eens met de stelling van het college dat slechts een beperkte hoeveelheid auto's gebruik maakt van de Oliemuldersbrug. Bezwaarden zijn van mening dat dit in perspectief geplaatst moet worden. Zij menen dat het voor de bewoners uit de wijk de meest gebruikte route is om de

wijk te verlaten. Tijdens de hoorzitting hebben bezwaarden verduidelijkt dat dit wellicht niet veel is in het grotere geheel, maar wel voor de wijk.

Het college heeft tijdens de hoorzitting toegelicht dat er veel gebeurt op en rondom de Oliemuldersbrug en dat verkeersdeelnemers op dit punt een zware taakbelasting hebben. Dit uit zich onder andere in ongevallen. Het college heeft toegelicht dat er in de afgelopen jaren tien geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden. Het college is het met bezwaarden eens dat een gedeelte hiervan te maken heeft met het oversteken van de busbaan, maar geeft aan dat een te smalle brug hieraan bijdraagt. Het college heeft toegelicht dat een fietser 1 meter ruimte nodig heeft en dat een auto meer dan twee meter nodig heeft. De Oliemuldersbrug is 3 meter breed, waardoor fietsers in de verdrukking komen en op veel dingen tegelijk moeten letten, waaronder het oversteken. Het college wijst erop dat de brug ook gebruikt wordt door ouders met schoolgaande kinderen en dat vooral kinderen minder goed met complexere situaties om kunnen gaan.

Een complexe situatie verhoogt het risico op ongevallen. Het college wijst er daarnaast op dat het karakter van het gebied gaandeweg is veranderd (woningbouw) en de intensiteit van het gebruik daarmee ook is veranderd. Het college ziet de intensiteit van het gebruik van de brug in de toekomst toenemen, gelet op de ontwikkelingen (nieuwbouw) in het gebied. De verwachting is dat er de komende jaren nog 1.000 woningen bij komen, met evenveel of misschien meer bewoners. Meer fietsers, voetgangers en auto's zorgen dan voor een nog complexere situatie.

Het college heeft verder toegelicht dat er in overleg met OV-bureau gekozen wordt voor een eenzijdige versmalling van de busbaan aan de brugkant. De bus die naar de stad toe rijdt, heeft in deze situatie voorrang ten opzichte van de bus die vanaf de stad komt, waardoor de rijdtijden naar het station gehaald worden. Het college kiest niet voor een versmalling aan beide zijden, omdat de bussen dan om en om door de versmalling heen moeten. De bussen moeten dan op elkaar wachten, hetgeen nadelig is voor de rijtijden. Een versmalling in combinatie met autoverkeer is naar het oordeel van het college geen optie (ook niet als de auto te gast is), omdat auto's (en fietsers) tijdens het oversteken van de busbaan om elkaar heengaan. Een versmalling zorgt er voor dat dit niet meer kan, waardoor de situatie onveiliger wordt. Het college stelt zich dan ook op het standpunt dat het conflict tussen auto, fietser en voetganger blijft bestaan, zolang auto's toegestaan zijn op de brug.

Ten aanzien van de bereikbaarheid van de wijk heeft het college toegelicht dat de wijk Berlagehof (hoek Antillenstraat) nu vanaf de Oosterhamrikkade noordzijde en vanaf de Oliemuldersbrug te bereiken is. Dit gaat veranderen, omdat de Antillenstraat ontsloten wordt op de Korreweg. Hierdoor heeft de wijk twee uitvalswegen om bestemmingen elders te bereiken. Het college is van mening dat zij de automobilist hiermee voldoende mogelijkheden biedt. Het college heeft tijdens de hoorzitting benadrukt dat het verkeersbesluit pas in werking treedt als de Antillenstraat ontsloten is op de Korreweg. Daarnaast heeft het college aangegeven dat het, om vanuit de Antillenstraat in het zuidoosten van de stad te komen, weliswaar niet korter, maar wel sneller is om via de Oosterhamriklaan, Bedumerweg en de ringwegen te rijden. Het college wijst erop dat de ringwegen bedoeld zijn om veel verkeer af te handelen en er mede voor zorgen dat verkeer geen aanleiding heeft om door de wijken te rijden. In dit kader verwijst het college naar de Mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen (Groningen goed op weg) waarin is opgenomen dat je (als je de hoofdwegen hebt verlaten) met de auto bijna overal kunt komen in de gemeente, maar

dat de gemeente Groningen het niet vanzelfsprekend vindt dat dat altijd zo snel mogelijk moet kunnen.

Bezwaarden hebben tijdens de hoorzitting eveneens aangevoerd dat het omrijden via de noordelijke ringweg onnodig extra uitstoot van uitlaatgassen veroorzaakt. Dit draagt volgens bezwaarden niet bij aan de duurzaamheidsambities van de gemeente Groningen.

Het college heeft aangegeven dat het de bedoeling is dat auto's zo veel mogelijk gebruik maken van de ringwegen. De route daarnaartoe bevat geen verkeerslichten, waardoor autoverkeer minder hoeft te remmen en op te trekken en energiezuiniger is. Het college wijst erop dat automobilisten die 900 meter door de stad rijden naar de zuidelijke ringweg, door woongebieden heenrijden. Dit is niet nodig als deze automobilisten via de ringweg rijden. Dit heeft de voorkeur, omdat de mensen in de straten van de woongebieden, ook recht hebben op een schone omgeving. Ten slotte meent het college dat het aantrekkelijker maken van loop- en fietsroutes bijdraagt aan een verandering. Inwoners zullen meer gaan lopen en fietsen, in plaats van met de auto rijden. Het college is daarom van mening dat de maatregel wel bijdraagt aan de duurzaamheidsambities.

Bezwaarden hebben in hun bezwaarschrift daarnaast aangegeven dat zij zich zorgen maken over langere aanrijtijden van hulpdiensten.

Het college schrijft hierover in zijn verweerschrift dat de maatregel afgestemd is met de verkeeradviseur van de politie en dat deze positief heeft geadviseerd. Daarnaast is toegelicht dat hulpdiensten gebruik mogen blijven maken van de brug, omdat zij daarvoor op grond van de Wegenverkeerswet een ontheffing hebben. Net als in de huidige situatie, geldt er een gewichtsbepending tot 2000 kilogram. Een ambulance heeft een hoger maximaal toelaatbare massa (gemiddeld weegt een ambulance 3500 kilogram). De ambulancedienst mag daarom geen gebruik maken van de Oliemuldersbrug. Om de rijtijden naar de Antillenstraat te waarborgen, kunnen hulpdiensten via de Oosterhamrikbaan, Oosterhamrikkade (noordzijde) en via de Korreweg rijden (na openstelling van de Antillenstraat). De bereikbaarheid door hulpdiensten blijft daarmee volgens het college gegarandeerd.

Ten slotte is in bezwaar aangevoerd dat de verkeersdruk op andere wegen/punten wordt vergroot. Bezwaarden verwijzen in dit kader naar de Kruising Oosterhamrikkade – Zaagmuldersweg, waar volgens bezwaarden nu al een hoge verkeersdruk bestaat en veel verkeersdeelnemers aanwezig zijn, de kruising Zaagmuldersweg – Damsterdiep, hetgeen volgens bezwaarden tijdens de spits een groot verkeersinfarct is en de Petrus Campersingel, waar de reistijd volgens bezwaarden al snel tien minuten langer is door de hoge verkeersdruk.

Het college onderkent dat verkeer dat nu over de Oliemuldersbrug rijdt, een andere route moet kiezen. Het college meent dat een deel van dit verkeer via de Zaagmuldersbrug zal gaan rijden en een deel andere routes gaat zoeken, via de nieuwe aansluiting van de Antillenstraat op de Korreweg. Gelet op de beperkte hoeveelheid verkeer, verwacht het college niet dat dit de verkeersdruk problematisch doet toenemen op de overige wegen/punten.

De commissie acht het van belang om, voordat zij tot advisering overgaat, kort te benoemen dat de gemeente Groningen in de door de raad vastgestelde Mobiliteitsvisie, de zogeheten ‘autologica’ loslaat. Dit wil zeggen dat de gemeente Groningen op veel meer plekken afscheid neemt van het uitgangspunt dat de auto centraal staat in de manier waarop de ruimtes worden ingericht. Er wordt ook gekozen voor een ‘doorwaardbare’ stad. Dit is een stad waarin de fiets of te voet de makkelijkste optie is om je te verplaatsen.

De commissie begrijpt dat het weren van gemotoriseerd verkeer op de Oliemuldersbrug voor bezwaarden inhoudt dat zij om moeten rijden en langer onderweg zijn. De commissie komt op basis van het bovenstaande echter tot de conclusie dat het college bij het nemen van het verkeersbesluit een uitgebreide belangenafweging heeft gemaakt, waarin ook de belangen van automobilisten (uit de wijk) zijn betrokken. Zo valt er met het afsluiten van de Oliemuldersbrug een ontsluitingsroute weg, maar realiseert het college met de ontsluiting van de Antillenstraat op de Korreweg een alternatief. Hierdoor blijven er twee ontsluitingsroute bestaan. De commissie begrijpt dat de geboden alternatieven voor bezwaarden wellicht minder aantrekkelijk zijn, maar is van oordeel dat het college voldoende onderbouwd heeft waarom zij de veiligheid van fietsers of voetgangers in deze belangenafweging heeft laten prevaleren. De commissie merkt daarbij op dat de belangenafweging in lijn is met de door de raad vastgestelde Mobiliteitsvisie. Daarnaast is de commissie van oordeel dat het college ter zitting voldoende heeft toegelicht waarom het niet voldoende is alleen de situatie op de busbaan aan te pakken. De commissie is daarom van oordeel dat het college het bestreden verkeersbesluit in redelijkheid heeft kunnen nemen. De commissie is niet gebleken van onevenredige nadelige gevolgen voor omwonenden.

6. Advies

De commissie adviseert het college van burgemeester en wethouders om het bestreden besluit, met overneming van bovenstaande motivering, in stand te laten en de bezwaren ongegrond te verklaren.

De adviescommissie bezwaarschriften,

voorzitter

secretaris

5.1.2e

5.1.2e