

Beantwoording politiek/technische vragen raadsleden

Nummer DOC-19-176594
 Zaaknummer Z-18-046218
 Naam raadslid R. Paarlberg
 Fractie GemeenteBelangen
 Onderwerp Raadsvragen GB Verkeersveiligheid Abbekerk en Lambertschaag
 Datum waarop de vraag is gesteld 2 augustus 2019
 Termijn beantwoording is 1 week voor technische en maximaal 2 weken voor politieke vragen.
 Portefeuillehouder
 Afdeling

Inleiding

In het coalitieprogramma is een paragraaf opgenomen over een bereikbare, veilige en schone omgeving. Met name genoemd is te komen tot een verbetering van de verkeersveiligheid van de gevaarlijke verkeerssituaties waaronder die op het Noord- en Zuideinde te Abbekerk en Lambertschaag.

Rijsnelheid is een belangrijk aspect van deze verkeersveiligheid. Er is namelijk een sterk verband tussen enerzijds snelheid en anderzijds de ongevalskans en letselernst. Maatregelen voor snelheidsbeheersing zijn noodzakelijk om de nadelige invloed van te hoge en onaangepaste snelheden op de verkeersveiligheid te beperken. Om die reden is bepaald dat zowel het Noord- en Zuideinde te Abbekerk en Lambertschaag een 30 km-zone is. Om te kunnen handhaven in een 30 km-zone, dient de weg als een 30 km-zone te zijn ingericht. De politie geeft echter geen prioriteit aan de handhaving.

Dat roept bij de inwoners van Abbekerk en Lambertschaag die langs het Noord- en Zuideinde wonen en bij GemeenteBelangen een aantal vragen op.

Noot: onderstaande vragen kunnen ook van toepassing zijn op andere 30 km-zone's in de gemeente Medemblik.

1.	a. Bent u op de hoogte van de verkeersonveilige situatie Noordeinde (Lambertschaag) en Zuideinde (Abbekerk) (met name als gevolg van het hard rijden door de weggebruikers)? 1. Zo nee, waarom bent u daarvan niet op de hoogte? 2. Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen om dit probleem op te lossen en op welke termijn? b. Zijn de maatregelen (zie a2) besproken met de dorpsraad en met de betrokkenen? 1. Zo nee, wanneer gaat dit plaatsvinden? 2. Zo ja, wat is er besproken en met welk resultaat?
antwoord	a. Ja. Wij weten dat er op deze wegen te snel wordt gereden. De gemeten gemiddelde snelheden (de zogenaamde V85) op zowel de Zuideinde (gemeten in 2017) en op de Noordeinde (gemeten in 2018) waren 42 km/uur. 2a. Gedacht wordt aan het toepassen van snelheid remmende maatregelen. Zoals

	plateau's (door "slechte" fundering woningen niet overal toepasbaar) en/of chicanes. b. Voor de zomervakantie zijn wij gestart met overleg (op ambtelijk niveau) met vertegenwoordigers van de dorpsraad Abbekerk en Lambertschaag over de verkeersproblematiek . In dit overleg hebben wij niet alle verkeerszaken besproken. Afgesproken is dat dit overleg voor de komende tijd wordt voortgezet. De Noordeinde en Zuideinde zijn nog niet met de vertegenwoordigers van de dorpsraad besproken.
2.	a. Welke eisen worden gesteld aan de inrichting van een 30 km-zone? b. Voldoen het Noord- en Zuideinde aan de eisen die gesteld worden aan de inrichting van een 30 km-zone? MAW zijn deze zones zodanig ingericht dat ze zelfhandhavend zijn? 1. Zo nee, waarom komt deze inrichting niet overeen met de gestelde eisen? 2. Zo ja, waarom vindt er dan geen handhaving plaats op de snelheid?
Antwoord	a. Wij hanteren de CROW publicatie 315 "Basiskensmerken wegontwerp categorisering en inrichting van wegen" als basis voor de inrichting van Erftoegangswegen 30 km/uur binnen de bebouwde kom) Deze basiskensmerken zijn: - Klinkerverharding, tenzij de aanliggende bebouwing kwetsbaar is voor trilling schade. - Dan wordt asfalt toegepast (asfalt werkt snelheid verhogend - Gelijkwaardige kruisingen (verkeer van rechts voorrang) - Geen belijning/markeringen - Geen fietsstroken/fietssuggestiestroken - Geen voetganger oversteek plaatsen (VOP) m.u.v. scholen conform stroomschema CROW - Landbouwverkeer en langzaam verkeer op rijbaan - Bus halteren op rijbaan - Langsparkeren op rijbaan - Haaksparkeren aansluitend op rijbaan - Openbare verlichting aanwezig - Erfaansluitingen op rijbaan - Kruispunten voorzien van plateaus - snelheid remmende maatregelen op de rechtstanden tussen de kruisingen b. de huidige weg is niet zodanig ingericht dat zij zelf handhavend zijn. b.1. De huidige inrichting van de weg is in samenwerking met de dorpsraad en bewoners tot stand gekomen. Door participatie komt het voor, dat het inrichtingsplan aan de hand van de wensen van de mensen wordt aangepast. In dit geval zijn de verkeer remmende maatregelen uit het plan geschrapt. Door de keuze voor asfaltverharding in combinatie van het verwijderen van de snelheidsremmers neemt de gemiddelde rijnsnelheid toe. b.2. het Openbaar Ministerie (OM) heeft bepaald dat de politie niet in 30 km/uur wegen mag handhaven. Bij wegen die conform de inrichtingsvoorwaarden zijn uitgevoerd is handhaving niet nodig.
3.	a. Klopt het dat de handhaving in een 30 km-zone voor een patstelling zorgt tussen de politie en de gemeente? b. Welke belemmeringen zijn er voor de gemeente om de politie opdracht te geven tot

	handhaving? 1. Indien er geen belemmeringen zijn, waarom vindt er dan geen handhaving plaats op de snelheid? 2. Indien er wel belemmeringen zijn, welke zijn dit? 3. Waarom zijn deze niet opgelost?
Antwoord	a. Nee. Wij, het bevoegd gezag (wegbeheerder) zijn verantwoordelijk voor een juiste inrichting van de weg. Daarbij opgemerkt dat het ongewenste gedrag van enkele weggebruikers die zich niet willen houden aan regels niet kan worden voorkomen. b. Wij zijn niet bevoegd om de politie opdrachten te geven.
4.	a. Indien handhaving in deze 30 km-zones geen prioriteit van de politie is, welke verantwoordelijkheid heeft de gemeente dan naar haar inwoners toe? (denk ook het recht de leefbaarheid en woongenot van de inwoners). b. Indien de politie een capaciteitsprobleem heeft om te handhaven, wat zijn de mogelijkheden om de aanwezige gemeentelijke BOA's extra bevoegdheden te geven waardoor ze zich ook kunnen richten op snelheidshandhaving op gemeentelijke wegen? c. Bent u met ons van mening dat indien handhaving niet de oplossing is, de gemeente gewoonweg meer en beter moet investeren in de infrastructuur/inrichting dergelijke zones?
Antwoord	a. Wij zijn verantwoordelijk voor een juiste inrichting van de weg. b. Wij kunnen hiervoor een verzoek richten aan de Minister van Justitie en Veiligheid om de artikel 19 t/m 22 en artikel 61 juncto de borden A1 en A2 toe te voegen aan een van de domeinen van de BOA. c. We hebben niet voldoende capaciteit en middelen om alle 30km- wegen afdoende in te richten. Het is aan de raad om hierin keuzes te maken.
5.	De burgemeester kan (als hij dit wil) in de Driehoek aan de officier van Justitie aangeven, indien de gemeente niet overgaat tot het juist inrichten van een 30 km-zone, dat het plaatsen van flitspalen zeer gewenst is. Immers flitspalen zorgen dat de druk op de politie afneemt en dat er continue handhaving plaatsvindt ten goede van de verkeersveiligheid. a. Kan u melden of de burgemeester dit aangegeven heeft in de Driehoek? b. Zo nee, wat zijn zijn overwegingen geweest dit niet te doen? c. Zo ja, wat is de reactie van De Driehoek?
antwoord	Wegens vakantie hebben wij deze vraag niet met de burgemeester besproken. Maar gelet op onze ervaringen met het aanvragen van flitspalen wordt in deze situaties door het OM geen medewerking verleend.