

Schriftelijke vraag:

Vraagnummer: S-516 (20uit19050)
Datum indiening: 14 september 2020
Onderwerp: Handhaven veiligheid voor langzaam verkeer
Naam indiener: Hanno Krijgsman (GroenLinks)

Aan de leden van het college van Burgemeester en Wethouders,

Inleiding/Aanleiding:

GroenLinks heeft al vaker gewezen op de veiligheid van langzaam verkeer op de dijken en andere belangrijke routes voor fietsers, wandelaars en skaters. Een oplossing zou kunnen zijn het afsluiten van delen van de dijken en andere hoofdfietsroutes voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, maar de coalitie van CDA, GBO en VVD kiest een andere weg. In het coalitieakkoord staat namelijk: *‘Wij willen inzetten op een zorgvuldige handhaving van de regels op het gebied van snelheid en geluid (op dijkwegen en andere wegen), maar geen afsluitingen van dijken of andere wegen doorvoeren.’*

Op 14 mei heeft GroenLinks schriftelijke vragen gesteld over deze voorgenomen handhaving en de uitvoering ervan (S-500). In de beantwoording geeft het college aan dat er in het weekend van 11 en 12 april sprake was van een hoger handhavingsniveau dan de weekenden erna en dat er weinig boetes zijn uitgedeeld.

Omwonenden, fietsers, wandelaars en skaters geven aan dat er in het weekend van 11 en 12 april aanzienlijk minder overlast van te hard rijdend gemotoriseerd verkeer en lawaaioverlast van motoren.

Hieruit concludeert GroenLinks dat intensievere handhaving op de dijken (en andere belangrijke hoofdverkeersroutes voor fietsers) lijkt te werken om de veiligheid te bevorderen én de overlastbeleving te beperken.

Het college geeft verder aan dat het bereid is het handhavingsniveau op te schalen naar het niveau van 11 en 12 april, maar dat dit afhankelijk van de beschikbare handhavingscapaciteit van de politie.

GroenLinks zich af waarom handhaving van snelheid van gemotoriseerd verkeer niet structureel wordt ingezet om de veiligheid voor fietsers, voetgangers en skaters te bevorderen, terwijl hier wel op wordt ingezet in het coalitieakkoord. Daarnaast hebben wij naar aanleiding van de beantwoording van S-500 nog enkele aanvullende vragen.

Onze vragen.

1. Dat er in het weekend met hoger handhavingsniveau weinig boetes zijn uitgedeeld, kan komen door de preventieve werking van handhaving. Het kan ook zijn dat dit te maken heeft met de locatie van de handhavers. Op welke locaties op de dijken stonden de handhavers en de politie op 11 en 12 april? In de beantwoording van S-500 van vraag 1 staat bijvoorbeeld 'Waaldijk'. Wij zien graag de precieze locatie.
2. Kan het college aangeven bij welk geluidsniveau er sprake is van overlast van met name motoren en op welke manier de gemeente het geluidsniveau van met name motoren handhaaft?
3. Wil het college nog steeds 'inzetten op een zorgvuldige handhaving van de regels op het gebied van snelheid en geluid (op dijkwegen en andere wegen)' teneinde de veiligheid van fietsers, wandelaars en skaters te bevorderen en de geluidsoverlast voor omwonenden te beperken?
4. Zo ja, hoe gaat het college dit aanpakken in verband met de handhavingscapaciteit van de politie (en BOA's)?
5. Als er te weinig handhavingscapaciteit is, wat gaat het college dan doen om de veiligheid van het niet-gemotoriseerde verkeer op de hoofdfietsroutes te verbeteren, zoals het in het coalitieakkoord belooft? Komt hierbij dan ook hetzij afsluiting van wegdelen, hetzij beperking voor alleen bestemmingsverkeer, hetzij het instellen van eenrichtingsverkeer in beeld ten einde doorgaand verkeer op belangrijke fietsroutes te beperken en zo de verkeersveiligheid te verhogen?

Gelieve hierop zo spoedig mogelijk een antwoord te geven,

Ondertekening:

Hanno Krijgsman (GroenLinks)