

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 32 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2001/2002.- Nr. 17.

VRAGEN van de CDA-fractie van
de heer J. Seton en mevrouw M.K. Visser
betreffende overlast bromscooters op wijkkring Beijum.
(Binnengekomen: 5 september 2001.)

Vanuit de wijk Beijum is de laatste tijd een groot aantal e-mails naar de gemeente gestuurd om aandacht te vragen voor de verkeerssituatie op de wijkkring. Om inzicht te krijgen in de achtergrond van de berichten heeft de CDA-fractie contact opgenomen met de verzenders van deze e-mails. Hieruit kwam het volgende beeld naar voren.

Met ingang van 1 mei jl. is de verkeersregel ingevoerd dat op een gelijkwaardige kruising alle bestuurders van rechts voorrang hebben. Deze regel heeft veel gemeenten ertoe gebracht om kruisingen, waar toepassing van deze regel naar verwachting tot verkeersonveilige situaties zou leiden, te wijzigen in een voorrangskruising. Dit laatste principe is ook doorgevoerd op de wijkkring Beijum met als gevolg dat de wijkkring m.i.v. 1 mei 2001 een voorrangsweg is geworden en verkeer van rechts niet langer voorrang heeft.

Het is bekend dat in Beijum veel bromscooterverkeer plaatsvindt. Tot 1 mei bleef de overlast daarvan beperkt, omdat bestuurders van bromscooters rekening moesten houden met eventueel verkeer van rechts, dat voorrang had. Nu de wijkkring een voorrangsweg is geworden is deze belemmering weggevallen, waardoor er nu snelheden worden gehaald die ruim boven de maximumsnelheid uitkomen. Bovendien levert dit voor medeweggebruikers en omwonenden ook de nodige geluidsoverlast op.

Hier komt bij dat er gevaarlijke situaties ontstaan voor de overige weggebruikers. Wanneer het overige verkeer naar het idee van de bestuurders van de bromscooters te langzaam gaat, worden de verkeerde weghelft, het fietspad of zelfs het voetpad gebruikt om te passeren. Dit leidt tot gevaarlijke situaties, vooral voor fietsers en voetgangers.

Er heeft al eerder discussie plaatsgevonden over wat de effecten zouden zijn van deze wijziging, maar nu doet zich op de wijkkring een concreet knelpunt voor. Vandaar dat de CDA-fractie de volgende vragen heeft:

- 1) Is het college met de genoemde inwoners van Beijum van mening, dat de wijziging van de wijkkring in een voorrangsweg ter plaatse negatieve gevolgen heeft? Zo nee, waarom niet?

- 2) Zo ja, is het college het met de CDA-fractie eens dat hier zowel verkeertechnische als handhavingsmaatregelen nodig zijn?
- 3) Is het college bereid de gelijkwaardigheid van de kruisingen te herstellen?
- 4) Is de burgemeester bereid om, in samenspraak met de politie en het OM, ter plaatse te komen tot een strengere aanpak van overtreding van de maximumsnelheid en andere verkeersovertredingen?

Burgemeester en wethouders beantwoorden deze vragen als volgt:

Groningen, 19 september 2001.

1. In het kader van Duurzaam Veilig zijn richtlijnen opgesteld die beogen om in het gehele land een zo eenduidig mogelijk wegbeeld te creëren. Doel is dat het gewenste verkeersgedrag zoveel mogelijk kan worden afgeleid uit de kenmerken van de weg. Een van de elementen die hierbij van groot belang is, is de regel dat op de overgang van een gebiedsontsluitende (50 kilometer-)weg naar een erftoegangs- (30 kilometer-)weg de voorrang geregeld is, hetzij met - bij voorkeur - een inritconstructie, hetzij met markering en bebording. Op een groot aantal (wijkontsluitings-)wegen in Groningen was dit reeds sinds jaar en dag het geval. Op een aantal andere niet. Vaak waren voor het wel of niet geregeld zijn van de voorrang nauwelijks heldere criteria aan te wijzen; situaties waren nu eenmaal zo gegroeid. Duurzaam Veilig beoogt, zoals gezegd, aan deze verwarrende situatie een einde te maken.
 Het regelen van de voorrang op de gebiedsontsluitende wegen - daar waar tot 1 mei de regel rechts voorrang gold - heeft begrijpelijkerwijze geleid tot de vraag of dit niet zou leiden tot snelheidsverhoging op deze wegen. Hier en daar is dat voor de aanwonenden zelfs geen vraag meer en is er eerder sprake van een constatering. Voor zover er onderzoek is gedaan naar dit effect wijzen de resultaten in de richting van een beperkte verhoging van de gemiddelde snelheid, naar een gelijkmatiger snelheidsgedrag (dus minder afremmen en optrekken) en naar een afname van het aantal (met name voorrang-)ongevallen. Uiteraard zal het beeld per situatie kunnen verschillen. Met name over de effecten voor het overstekende langzaam verkeer kan men zorg hebben, reden om daar bij de genoemde voorgenomen inventarisatie van te treffen inrichtingsmaatregelen extra aandacht aan te besteden. Overigens is uit het algehele ongevallenbeeld binnen de gemeente Groningen geen enkele indicatie af te leiden dat wijkontsluitingswegen met voorrang meer ongevallen kennen dan wijkontsluitingswegen die tot 1 mei geen voorrang hadden. Mogelijk zijn er negatieve gevolgen te onderkennen in het snelheidsgedrag. Het is wenselijk de mate waarin het probleem zich voordoet aan te tonen met metingen. Daartoe hebben wij inmiddels opdracht gegeven.
2. De noodzaak van verkeertechnische maatregelen zal worden onderzocht. Uitgangspunt is de vastgestelde categoriseringsvisie en daarmee de inrichtingsmaatregelen die passen bij de functie van de weg.
3. Nee, omdat de regelgeving dat niet toelaat en overigens ook omdat wij de uitgangspunten die daaraan ten grondslag liggen (uniformiteit) onderschrijven.

4. De burgemeester bevordert dat door de Regiopolitie extra handhavingsacties op de wijkring worden uitgevoerd.