

Wijkcomité Helpman
P.C. Hooftlaan 1
9721 JM GRONINGEN
info@wijkhelpman.nl

Groningen, 16 november 2016

Aan het College van Burgemeester en wethouders
t.a.v. de wethouder Verkeer de heer P. de Rook
Postbus 30026
9700 RM GRONINGEN

Onderwerp: verkeerssituatie Helpman 30km, verkeerscirculatieplan

Geacht college,

In onze Algemene Ledenvergadering van het wijkcomité Helpman van afgelopen 9 november is door de leden een dringend beroep op het bestuur gedaan u op de hoogte te stellen van het volgende:

- de gevaarlijke verkeerssituaties die zijn ontstaan zijn door de in- en uitvoering van het 30km regiem in de wijk Helpman
- en die met spoed door u op te laten lossen.

Op 9 mei is gestart met de uitvoering van de maatregelen die tot doel hebben meer veiligheid voor fietsers en voetgangers. Helaas blijkt dat niet overal het geval. Meerdere wijkbewoners hebben hun bezorgdheid over de veiligheid kenbaar gemaakt bij de afdeling Verkeer. Als wijkcomité hebben wij ook met enige regelmaat mondeling onze verontrusting uitgesproken en dan vooral over het negeren van de 30km snelheid. Dat gebeurt op de Haydnlaan, maar vooral op de Savornin Lohmanlaan. "Het moest maar een maandje wennen" was het eerst, daarna...."er zal gehandhaafd worden". Echter handhaving door de politie is niet aan de orde, omdat van het lokale gezag verwacht wordt dat deze eerst het te hard rijden zo goed als onmogelijk maakt (zie bijlage).

De Savornin Lohmanlaan is te breed en nodigt uit tot stelselmatig te hard rijden. Ook is de aankondiging 30km zone onduidelijk. Dat geldt ook voor de gewijzigde voorrangssituatie, fietsers voelen zich niet veilig. Als wijkcomité hebben wij al een aantal malen oplossingen aangedragen: het optisch smaller maken van de Savornin Lohmanlaan, het aanbrengen van 30km op het wegdek, fietsstroken aanbrengen.

We zijn nu enkele maanden verder en helaas moeten we constateren dat de opmerkingen van ons en onze wijkbewoners nog niet tot actie van de gemeente hebben geleid.

Andere klachten over de resultaten van het invoeren van het 30km regiem zijn:

- de inefficiënte afstelling van de verkeerslichten op de kruising Verlengde Hereweg- van Iddekingeweg (zie melding 227184 bij verkeer@groningen.nl).
 - Op de kruising Helperoostsingel/Wagnersingel/Coendersweg is een obstakel geplaatst om het verkeer in de gewenste rijrichting te krijgen. Echter in de bochten wordt structureel geparkeerd zodat grotere voertuigen maar moeizaam de bocht kunnen nemen.
 - Op de Goeman Borgesuslaan mag 50km gereden worden. Er zijn obstakels, zgn. oortjes, geplaatst die vooral doorfietsers als gevaarlijk ervaren worden.
 - De afslag vanaf de Verlengde Hereweg naar de Savornin Lohmanlaan leidt tot filevorming op de Verlengde Hereweg. Bij deze kruising leidt dat tot problemen op de parallelweg.
 - Wij stellen hier bij bovenstaande overigens de vraag: wat is de logica van een 50 km weg met obstakels (Goeman Borgesuslaan en een 30km wel zonder obstakels (Savornin Lohmanlaan).
 - De fietsopstelstroken bij de Helperbrink en de Van Iddekingeweg zijn te klein. Dat levert zeker met de leerlingen van de diverse scholen veiligheidsproblemen op.
- Het moge bij u bekend zijn dat de aanwezigheid van meerdere scholen in Helpmans so wie so enkele malen per dag tot veel extra verkeersdrukte leidt.

Het bestuur van het wijkcomité Helpman stelt vast dat met de ontvangst van deze brief de gemeente op de hoogte mag worden geacht van de situatie. Wij verwachten van de gemeente, gelet op uw verantwoordelijkheden, passende maatregelen die de verkeersveiligheid in onze wijk waarborgen.

Overigens zijn we zeer tevreden over de samenwerking en het overleg met de gemeente voor wat de projecten Parkeren Helpman Oost, Fietsplan Plus Helperzoom, Parkeerplan Helperplein en het Herepoortoverleg betreft. Gebaseerd op deze ervaringen gaan wij uit van snelle oplossingen voor de ontstane problemen. Wij rekenen op een spoedige reactie van uw kant.

Met vriendelijke groet,
Wijkcomité Helpman

De voorzitter

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'S. Koolstra', with a small blue mark to the right.

S. Koolstra

De secretaris

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'H.G. Meijer', with a long vertical stroke extending downwards.

H.G. Meijer

Bijlage: beantwoording Kamervragen door de minister van Justitie
CC. afdeling Verkeer gemeente Groningen

Ministerie van Veiligheid en Justitie

> Retouradres Postbus 20301 2500 EH Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Juridische en
Operationele
Aangelegenheden
Afdeling Bestuurlijke en
Juridische Zaken

Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20301
2500 EH Den Haag
www.rijksoverheid.nl/venj

Datum 18 september 2013
Onderwerp Beantwoording Kamervragen over 30 km zones

Ons kenmerk
430185

Uw kenmerk
2013Z16774

*Bij beantwoording de datum
en ons kenmerk vermelden.
Wilt u slechts één zaak in uw
brief behandelen.*

In antwoord op uw brief van 6 september 2013 deel ik u mee dat de schriftelijke vragen van het lid Oskam (CDA) over 30 km zones worden beantwoord zoals aangegeven in de bijlage bij deze brief.

De Minister van Veiligheid en Justitie,

I.W. Opstelten

2013Z16774

Vragen van het lid Oskam (CDA) aan de minister van Veiligheid en Justitie over 30 km zones (ingezonden 6 september 2013)

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Juridische en
Operationele
Aangelegenheden
Afdeling Bestuurlijke en
Juridische Zaken

Datum
18 september 2013

Ons kenmerk
430185

1

Klopt het dat handhaving van de snelheid in 30 km zones geen prioriteit heeft bij de politie?

Antwoord op vraag 1

Het lokale gezag beslist over de lokale prioriteitstelling. Als het lokale gezag aanleiding ziet om te handhaven in 30 km zones, dan kan het daartoe de politie inzetten. Overigens dienen 30 km zones zoveel mogelijk zelfhandhavend te zijn. Dat betekent dat de weg zo ingericht dient te zijn dat te hard rijden zo goed als onmogelijk is (denk aan bloembakken, drempels, wegversmallingen enzovoort).

2

Klopt het dat dit voortvloeit uit gebrek aan politiecapaciteit voor verkeershandhaving?

Antwoord op vraag 2

Nee, ik verwijs naar mijn antwoord op vraag 1.

3

Hebt u kennisgenomen van de wens van de gemeente Molenwaard om bijzondere opsporingsambtenaren (BOA's) in te zetten voor de handhaving op te hard rijden in 30 km zones? 1)

Antwoord op vraag 3

Binnen de gemeente Molenwaard heeft het CDA inderdaad deze wens kenbaar gemaakt.

4

Leeft bij meer gemeenten de wens om BOA's in te zetten voor handhaving van de snelheid in 30 km zones? Zo ja, in welke mate?

Antwoord op vraag 4

Enkele gemeenten hebben bij mij kenbaar gemaakt de gemeentelijke BOA in te willen zetten voor het optreden tegen het negeren van rood licht en snelheidsovertredingen. Een groot deel van de gemeenten geeft echter aan dat verkeershandhaving een primaire taak van de politie is en dient te blijven.

5

Bent u bekend met het VNG-document, waarin wordt gepleit voor het inzetten van BOA's ter handhaving van de snelheid in 30 km zones? 2)

Antwoord op vraag 5

Ja. Overigens heeft de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) in het rondetafelgesprek van uw Kamer op 5 september jongstleden aangegeven, na overleg met haar achterban, uitbreiding van de bevoegdheden van gemeentelijke boa's op het gebied van verkeershandhaving niet langer wenselijk te achten. Verkeershandhaving vereist specialistische kennis en apparatuur. Tevens past het volgens de VNG niet binnen de dagelijkse surveillance van de boa's.

6

Valt het kunnen inzetten van BOA's voor handhaving van de snelheid in 30 km zones onder de verruiming van de bevoegdheden voor BOA's in de openbare ruimte, zoals u die heeft geschetst in uw brief van 1 juli 2013? 3) Zo nee, waarom niet en bent u dan bereid die mogelijkheid wel te creëren?

Antwoord op vraag 6

Nee, verkeershandhaving is een primaire taak van de politie. Gemeentelijke boa's openbare ruimte zijn bevoegd om op te treden tegen dagelijkse ergernissen en overlast en tegen overtredingen gerelateerd aan onder meer evenementen en horeca. Het zou tot verwarring bij burgers kunnen leiden als gemeentelijke boa's ook bevoegd worden voor verkeershandhaving. Bovendien zouden boa's tijdens een snelheidscontrole nergens anders voor ingezet kunnen worden, terwijl ze tijdens een reguliere surveillance allerlei soorten misstanden kunnen aanpakken. Boa's dienen op verschillende plaatsen in de wijk nadrukkelijk aanwezig te zijn en zich te concentreren op die zaken die zij tijdens hun surveillance tegenkomen.

Tijdens het eerder genoemde rondetafelgesprek is gebleken dat, mede om de hiervoor genoemde redenen, noch bij de VNG noch bij de politie en het openbaar ministerie draagvlak bestaat voor dit voorstel. Uitbreiding van de bevoegdheid van gemeentelijke boa's in het kader van de verkeershandhaving vind ik dan ook niet wenselijk.

1) Zie 'Manifest Veilige en leefbare straat', CDA Molenwaard, juli 2013, www.cdamolenwaard.nl

2) 'Visie boa in de openbare ruimte', VNG, november 2012, blz. 5: 'Gezien het gegeven dat lichte verkeersovertredingen de openbare orde kunnen raken en een verslechtering van de leefbaarheid met zich mee kunnen brengen, zal het domein van de boa openbare ruimte worden uitgebreid met lichte verkeersovertredingen. Te denken valt aan ... het te hard rijden in 30 km zones ...'

3) Brief d.d. 1 juli 2013: 'Samenhang in toezicht en handhaving in de openbare ruimte'

**Directoraat-Generaal
Rechtspleging en
Rechtshandhaving**
Directie Juridische en
Operationele
Aangelegenheden
Afdeling Bestuurlijke en
Juridische Zaken

Datum
18 september 2013

Ons kenmerk
430185