

**Onderwerp**

Advies politie n.a.v. voorgenomen
Verkeersbesluit.

Aan: Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Amersfoort.

Organisatieonderdeel

Midden-Nederland
D.R.O.S. / Infrastructuur
Verkeersspecialisten
District Oost-Utrecht

Behandeld door

H.J.G. Zaat

Functie

Verkeersspecialist

Telefoon

06-51796483

E-mail

dick.zaat@politie.nl

Ons kenmerk

Advies

Uw kenmerk

DIR/SO/..

Datum

6 mei 2025

Bijlage(n)

1

Pagina's

Pagina 1 van 7

Geacht college, c.q. Geachte heer/mevrouw,

In uw verantwoordelijkheid van wegbeheerder; Gelet op de artikelen 14 en 15 van de Wegenverkeerswet 1994, gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen Wegverkeer (BABW), gelet op artikel 10:12 van de Algemene Wet Bestuursrecht, deel ik u het volgende mede:

Advies in zake voorgesteld verkeersbesluit met de daarin gestelde verkeersmaatregelen in/ op diverse wegen te Amersfoort.

Aanleiding:

Burgemeester en wethouders van de gemeente Amersfoort hebben besloten:

Door middel van het verwijderen van verkeersborden A1-70 van bijlage 1 van het RVV 1990, de geldende maximumsnelheid van 70 km/uur op de Energieweg te Amersfoort, tussen de kruispunten met de Wiekenweg en de Amersfoortsestraat op te heffen, waarmee conform artikel 20 van het RVV 1990 een maximumsnelheid van 50 km/uur gaat gelden.

De situatieschets met alle wegen die in het kader van de Wegencategorisering 2040 opnieuw gecategoriseerd zijn en waarop de maximumsnelheid wordt verlaagd is als externe bijlage mee gepubliceerd met dit verkeersbesluit.

Ingevolge artikel 24 van het BABW worden verkeersbesluiten genomen na overleg met de Korpschef van politie, gemandateerd aan de verkeersspecialist van de betrokken Eenheid.

Huidige situatie:

De Energieweg een weg is als bedoeld in artikel 1, lid 1 onder b van de Wegenverkeerswet 1994. Daarnaast is de Energieweg gelegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Amersfoort en in beheer bij de gemeente Amersfoort. De gemeentelijke wegcategorisering van Amersfoort sluit aan op de categorisering zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig Wegverkeer. De Energieweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Op een gebiedsontsluitingsweg is de verblijfsfunctie ondergeschikt aan de verkeersfunctie.

Cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laten zien dat landelijk sprake is van een stijgende trend in het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. Daarnaast is er een sterke relatie



tussen de ernst van een verkeersongeval en de geldende maximumsnelheid op een weg, waarbij een hogere maximumsnelheid ernstigere ongevallen tot gevolg heeft.

Voorgestelde situatie:

In het coalitieakkoord 2022-2026 heeft het college van Amersfoort aangegeven meer ruimte voor fietsers en voetgangers te willen creëren. Ter invulling van die doelstelling, en in overeenkomst met de hiervoor genoemde landelijke lijn, wordt in de gehele stad een maximumsnelheid van 30 km/uur als norm genomen en op rondwegen (2x 2 rijstroken) een maximumsnelheid van 50 km/uur. Ook in de 'Omgevingsvisie Gezond Samenleven 2030-2040' komen deze principes terug. Daarin wordt ingezet op het, waar mogelijk, verlagen van de snelheid en de inrichting van gebieds- en wijkontsluitingswegen naar 30km/uur.

Een maximumsnelheid van 30 km/uur als standaard binnen de bebouwde kom vraagt om een nieuwe wegcategorisering. Aan de hand van het 'Afwegingskader 30 km/u' en de publicatie 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' van het CROW is een herziening van de wegcategorisering gemaakt. Daarin is ook de ambitie om de maximumsnelheid te verlagen op wegen met nu nog een snelheid van 70 km/uur. In de commissie Omgeving van 16 januari 2024 is de mening van de gemeenteraad van Amersfoort gepeild over de 'Wegencategorisering 2040'. Ook is de mening van de raad gepeild over de wijze waarop dit moet worden ingevoerd. Middels deze peiling heeft de raad aangegeven achter de uitgangspunten van de 'Wegencategorisering 2040' te staan.

De 'Wegencategorisering 2040' wordt opgenomen in het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit'. In het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' werkt de gemeente Amersfoort de Omgevingsvisie verder uit op het gebied van mobiliteit. De 'Wegencategorisering 2040' wordt onderdeel van het omgevingsprogramma. In het omgevingsprogramma wordt ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Amersfoortse wegenstructuur. Onderdeel daarvan is ook het verlagen van de snelheid naar 50 km/uur op wegen waar momenteel de maximumsnelheid van 70 km/uur geldt.

Naast een verbetering op het gebied van verkeersveiligheid heeft een lagere maximumsnelheid daarnaast nog andere positieve effecten:

- De positie van langzaam verkeer verbeterd, doordat het voor langzaam verkeer veiliger wordt en de reissnelheid voor langzaam verkeer ten opzichte van gemotoriseerd verkeer ook dichterbij elkaar komt te liggen;
- Door het instellen van lagere snelheden op secundaire wegen ten opzichte van doorgaande routes zorgt ervoor dat het doorgaande verkeer blijft dan meer op gewenste routes die hiervoor ook ingericht zijn;
- De leefbaarheid langs de weg verbetert: bij een lagere snelheid kan er makkelijker een lagere geluidbelasting bereikt worden (waarmee een bijdrage geleverd wordt aan het Actieplan Geluid) en is het makkelijker om een weg over te steken.

Het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' is op 1 april 2025 behandeld in de commissie Omgeving en Bestuur. In het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' wordt het STOMP-principe als een van de basisprincipes gehanteerd. STOMP is een



uitgangspunt dat draait om het vooropstellen van actieve vormen van mobiliteit. Daarmee worden mensen in Amersfoort gestimuleerd om achtereenvolgens Stappen, Trappen, het Openbaar vervoer en deelmobiliteit (Mobility as a Service) in plaats van de Privéauto als uitgangspunt voor verplaatsingen te nemen. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur op veel wegen in Amersfoort, ter bevordering van de veiligheid en leefbaarheid is ook opgenomen in het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit'.

In januari 2025 hebben verschillende inloopbijeenkomsten plaatsgevonden in het kader van de nieuwe 'Wegencategorisering 2040'. Belangstellende bewoners konden tijdens deze avonden vragen stellen en opmerkingen plaatsen. Gekoppeld aan het proces rondom de totstandkoming van het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit', waar de 'Wegencategorisering 2024' in wordt opgenomen, zijn ook verschillende participatiemomenten georganiseerd. Aan de hand van deze input zijn waar nodig aanpassingen doorgevoerd aan de nieuwe wegcategorisering.

De definitieve 'Wegencategorisering 2040' is opgenomen in het omgevingsprogramma Mobiliteit dat gelijktijdig met voorliggend verkeersbesluit wordt vastgesteld. Vooruitlopend op het vaststellen van het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' en gelet op de doelstellingen uit de Omgevingsvisie is reeds gestart met de voorbereidingen om de categorisering als opgenomen in de 'Wegencategorisering 2040' in 2025 te kunnen implementeren. Snelle implementatie beantwoordt aan de vraag van college van B&W en de gemeenteraad om voortgang te boeken en de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren.

In Amersfoort geldt op de onderstaande wegen met 2x2 rijstroken momenteel een maximumsnelheid van 70 km/uur:

- Rondweg-Noord;
- Rondweg-Oost;
- Outputweg;
- Energieweg.

Het toepassen van een maximumsnelheid van 50 km/uur op deze wegen zorgt voor een afname van de stopafstand bij noodsituaties ten opzichte van een snelheid van 70 km/uur. Mede daardoor wordt de kans op ernstige ongevallen verkleint ten opzichte van een maximumsnelheid van 70 km/uur.

In november 2024 is door verkeersadviesbureau Goudappel onderzoek gedaan naar de effecten van de snelheidsverlagingen naar 50 km/uur op het openbaar vervoer (OV). De gemeente Amersfoort heeft als doelstelling de positie van het OV te verbeteren ten opzichte van de auto. Op basis van dit onderzoek is gebleken dat een verlaging van de maximumsnelheid naar 50 km/uur op de Rondweg-Noord, Rondweg-Oost en Outputweg nadelige gevolgen heeft voor het OV. Het verlagen van de snelheid op deze wegen heeft naar verwachting een grote impact op het reizigersaantal. Op deze wegen zal pas sprake zijn van een snelheidsverlaging wanneer met maatregelen de negatieve effecten op het OV volledig voorkomen kunnen worden. Op die manier tast het verlagen van de maximumsnelheid niet de positie van het OV aan. Op de Energieweg heeft een verlaging van de maximumsnelheid naar 50 km/uur geen nadelige gevolgen voor het OV.



Het verlagen van de maximumsnelheid op de Energieweg naar 50 km/uur kan een aantal nadelige gevolgen hebben. Deze nadelige gevolgen kunnen zich uiten in de vorm van:

- Een mogelijk langere reistijd voor personenauto's en andere gemotoriseerde voertuigen;
- Hulpdiensten kunnen te maken krijgen met langere aanrijtijden;

De gevolgen voor de reistijd van gemotoriseerd verkeer zullen beperkt blijven. Doordat de effectieve capaciteit van een weg bij een lagere snelheid toeneemt, neemt de kans op vertraging door filevorming op de Energieweg af. Voertuigen mogen dus weliswaar langzamer rijden, maar zullen vooral op drukke moment eerder minder vertraging ervaren dan meer.

Door de aanwezigheid van 2x 2 rijstroken op de Energieweg blijven voldoende mogelijkheden voor hulpdiensten om op een veilige manier verkeer te passeren en andersom blijft er voor het reguliere verkeer voldoende ruimte om hulpdiensten te laten passeren. De verlaging van de maximumsnelheid heeft daarmee beperkte invloed op de aanrijtijd voor hulpdiensten en bestaat alleen uit de snelheidsreductie op de Energieweg.

Het realiseren van deze maatregel gebeurt door middel van het verwijderen van verkeersbord A1-70 van bijlage 1 van het RVV 1990. Daarmee wordt de geldende maximumsnelheid van 70 km/uur opgeheven en wordt conform artikel 20 van het RVV 1990 een maximumsnelheid van 50 km/uur ingesteld.

Belangenafweging

Gelet op artikel 2 van de WVV 1994 en de hiervoor genoemde overwegingen, strekken de hiervoor genoemde maatregelen tot het verzekeren van de veiligheid op de weg en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer.

Het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer komt in het geding met het uitvoeren van deze verkeersmaatregelen. De positieve effecten van het verlagen van de maximumsnelheid en de daarmee gediende belangen worden van groter belang geacht dan de beperking van de vrijheid van het verkeer in de vorm van het met een lagere snelheid gebruik mogen maken van de in dit besluit genoemde wegen en de eventuele nadelige gevolgen daarvan.

De in dit verkeersbesluit genoemde maatregelen leiden niet tot een toename van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeerslawaai, zoals bedoeld in artikel 21a van het BABW, op geluidsgevoelige gebouwen.

Advies ten aanzien van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en de handhaafbaarheid:

- **Veiligheid**
Deze maatregel zal invloed hebben op de verkeersveiligheid.
In de basis zal elke snelheidsverlaging een positieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. Immers een lagere rijsnelheid zal bij een ongeval leiden tot een lagere botssnelheid.
Door alleen de plaatsing van een bord A1 (50), is de kans groot dat de snelheid niet wordt 'afgedwongen'; er verandert immers niets aan de



weginrichting. De vraag is gerechtigd of de plaatsing van alleen een bord A1 (50) niet zal leiden tot weggedrag waarbij de gevaarstelling hoger is dan dat deze nu is. De kans is groot dat bestuurders die zich gaan houden aan de maximumsnelheid van 50 km/h ingehaald zullen gaan worden door die bestuurders die zich, mede door de weginrichting, niet houden aan deze maximumsnelheid. Dit kan leiden tot gevaarlijk rijgedrag.

Snelheidscontroles op de Energieweg hebben nu al aangetoond dat veel bestuurders zich niet houden aan de geldende maximumsnelheid van 70 km/h. Bij alleen plaatsing van een bord A1 (50) zal dit aantal overtreders alleen maar hoger worden.

- **Bereikbaarheid**

Deze maatregel heeft wel een negatieve invloed op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en de overige weggebruikers.

Zoals al in het voorgenomen verkeersbesluit is aangegeven zullen hulpdiensten door de lagere maximumsnelheid langere aanrijdtijden gaan krijgen. De hulpdiensten dienen zich te houden aan hun Brancherichtlijn waarin is geregeld dat zij de maximumsnelheid mogen overschrijden met een maximum van 40 km/h voor voertuigen met een totaal maximum massa (TMM) van ten hoogste 5000 kg. Voor voertuigen met een hogere TMM geldt een maximale overschrijding van maximaal 20 km/h. Dit laatste geldt voor veel brandweervoertuigen.

De Brancherichtlijn geldt alleen voor de voertuigen in dienst van de betreffende hulpdienst. Voor de vrijwilligers die bij de brandweer werken geldt deze Brancherichtlijn niet; zij zullen zich moeten houden aan de ter plaatse geldende maximumsnelheid. Voor hulpdiensten met een TMM > 5000 kg. zal de vertraging ongeveer 20 seconden zijn.

- **Handhaafbaarheid**

Zoals in dit concept verkeersbesluit is aangegeven zou de gemeentelijke wegcategorisering van Amersfoort zich aan sluiten op de categorisering zoals bedoeld in het landelijk beleid Duurzaam Veilig.

Vanuit het Uitvoeringsvoorschriften BABW, Hoofdstuk II. Verkeersborden, Paragraaf 4. (Voorschriften voor de afzonderlijke borden), wordt bij bord A1 aangegeven *dat de in te stellen maximumsnelheid in overeenstemming dient te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.*

Hiervan is in het voorgenomen verkeersbesluit geen sprake. Immers op de genoemde wegen geldt voor de invoering van het verkeersbesluit een maximumsnelheid van 70 km/h. Deze wordt teruggebracht naar 50 km/h door alleen de plaatsing van een bord A1 (50).

Van de zijde van de politie is er wel bezwaar tegen het voorgenomen verkeersbesluit en besluit daarom negatief te adviseren.

Als in het verkeersbesluit aangegeven wordt wat de gemandateerde Verkeersspecialist van de politie Midden-Nederland heeft geadviseerd over het



voorgenomen verkeersbesluit, dan dient te worden aangegeven dat deze NIET instemt met de maatregel.

- De in dit advies genoemde weg is gelegen binnen de grenzen van de genoemde gemeente.
- Genoemde weg(en) is/ zijn in beheer/onderhoud bij onderhavige gemeente.
- De in het advies genoemde verkeerstekens en -borden zijn de verkeerstekens en -borden als bedoeld in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 en bijbehorende bijlage 1.
- Aanbrengen van verkeerstekens en -borden dient te geschieden in overeenstemming met het gestelde in het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en de, krachtens artikel 14 WWV94 en de BABW, opgestelde Uitvoeringsvoorschriften BABW.

De korpschef van politie, namens deze de politiechef van de regionale eenheid Midden-Nederland, namens deze, de verkeersspecialist Midden-Nederland, cluster Oost-Utrecht,

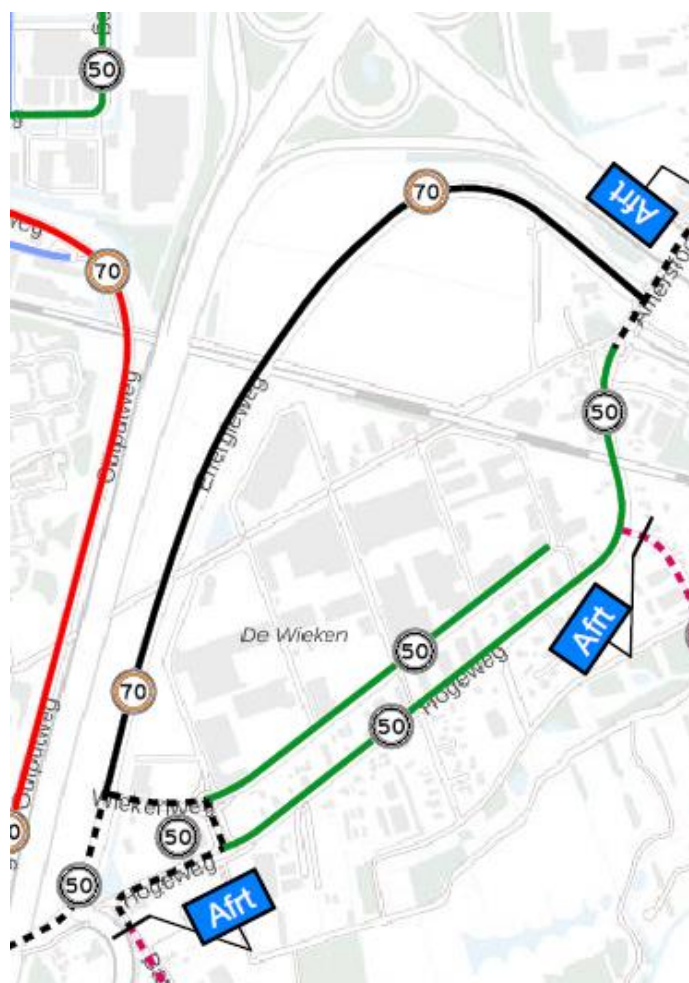
Met vriendelijke groet,

H.J.G. (Dick) Zaat

Verkeersspecialist

MDN-Infra-verkeersspecialisten-Oost-Utrecht@politie.nl

Bijlage(n)



Wegcatergorie (eindbeeld gehele gemeente)

	Weg in de wijk 30 km/u
	Doorgaande weg 30 km/u
	Doorgaande weg 50 km/u
	Voorlopig huidige snelheid
	Doorgaande weg 60 km/u
	Doorgaande weg 80 km/u