

**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 8

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 plaatsen van verkeersborden A1-60 van bijlage 1 van het RVV 1990, een maximumsnelheid in te stellen van 60 km/u op:

- *De Oude Zevenhuizerstraat tussen de komgrens van Amersfoort en het buurtschap Zevenhuizen;*
- *De Hanzetunnel tussen de komgrens van Amersfoort en het kruispunt met de Nijkerkerstraat;*
- *Op de Amersfoortsestraat en de Westerdorpstraat tussen de komgrens van Amersfoort en de gemeentegrens met de gemeente Nijkerk.*

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 Oude Zevenhuizerstraat, Nijkerkerstraat, Amersfoortsestraat, Hanzetunnel en de Westerdorpstraat zijn wegen als bedoeld in artikel 1, lid 1 onder b van de Wegenverkeerswet 1994. Dit besluit heeft betrekking op wegvakken van deze wegen die buiten de bebouwde kom van Amersfoort liggen en in beheer zijn bij de gemeente Amersfoort. De gemeentelijke wegencategorisering van Amersfoort sluit aan op de categorisering zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig Wegverkeer. Op de wegvakken waarop dit besluit betrekking heeft zijn bovengenoemde wegen gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen (GOW) buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/u. 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 verkeerslachtoffers. 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.

In het kader van het opstellen van het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' wordt gewerkt aan de 'Wegencategorisering 2040'. Deze nieuwe wegcategorisering komt tot stand aan de hand van de landelijke trend waarin een maximumsnelheid van 30 km/u als leidend principe gehanteerd wordt binnen de bebouwde kom en verschillende beleidsdoelstellingen van de gemeente Amersfoort die voortkomen uit de Omgevingsvisie en het Coalitieakkoord 2022 – 2026. 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 60 km/uur op wegen buiten de bebouwde kom waar momenteel de maximumsnelheid van 80 km/uur geldt.

Het verlagen van de maximumsnelheid van 80 km/uur naar 60 km/uur op wegen buiten de bebouwde kom heeft naast positieve effecten op de verkeersveiligheid ook voordelen op andere aspecten. Zo draagt het bij aan het verbeteren van de leefbaarheid op wegen waaraan ook woonfuncties en andere verblijfsfuncties gevestigd zijn. Bovendien worden als gevolg van de lagere maximumsnelheid de wegvakken minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.

Voorgestelde situatie:

De Oude Zevenhuizerstraat is tussen de Zevenhuizerpoort en het buurtschap Zevenhuizen ingericht overeenkomstig de inrichtingskenmerken van een erftoegangsweg (60 km/uur). Op dit deel van de Oude Zevenhuizerstraat rijden fietsers gemengd met het overige verkeer op de rijbaan. De Oude Zevenhuizerstraat wordt binnen het buurtschap Zevenhuizen aangeduid als een fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/u. Hierdoor is momenteel sprake van een overgang waarbij de snelheid na het passeren van het bord dat de 30 km/uur zone aanduidt, meer dan 30 km/uur lager is dan voor het passeren van het bord. Dit is overeenkomstig de uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens niet toegestaan. Bovenstaande maakt dat het gewenst is de maximumsnelheid op dit wegvak te verlagen naar 60 km/u en daarmee dit wegvak te categoriseren als ETW buiten de bebouwde kom.

Op de Nijkerkerstraat geldt op dit moment een maximumsnelheid van 60 km/u. Deze maximumsnelheid gaat echter pas in na het passeren van het kruispunt Nijkerkerstraat – Hanzetunnel. Na de komgrens op de Hanzetunnel geldt richting het kruispunt een maximumsnelheid van 80 km/uur. Dit verschil met de Nijkerkerstraat na het kruispunt is, in het kader van herkenbaarheid, maar ook in het kader van consistentie in de overgang van maximumsnelheden, onwenselijk. Daarom wordt op de Hanzetunnel vanaf de komgrens richting het kruispunt met de Nijkerkerstraat een maximumsnelheid van 60 km/u ingesteld.



De Amersfoortsestraat en de Westerdorpstraat maken samen deel uit van het traject tussen Amersfoort en Hoevelaken. Tussen de komgrens van Amersfoort en het kruispunt met de Nijkerkerstraat en de Westerdorpstraat, is de Amersfoortsestraat een GOW met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Dit betreft een stuk dat zo'n 125 meter lang is. De Westerdorpstraat is vanaf het hiervoor genoemde kruispunt en de komgrens van Hoevelaken ook een GOW met een maximumsnelheid van 80 km/uur. De Westerdorpstraat heeft echter meerdere erfaansluitingen op dit wegvak. Verkeer komend van deze erfaansluitingen heeft vaak moeite om veilig de weg op te kunnen rijden. Daarnaast zorgen erfaansluitingen voor uitwisselende verkeersstromen. Deze verkeersstromen passen niet op een GOW met een maximumsnelheid van 80 km/uur.

Gelet op het voorgaande past een GOW-categorisering niet bij dit deel van de Amersfoortsestraat en de Westerdorpstraat, maar een ETW-categorisering wel. In het kader van het verbeteren van de verkeersveiligheid is het dan ook gewenst om de maximumsnelheid op de Westerdorpstraat te verlagen naar 60 km/u.

Omdat de Westerdorpstraat slechts voor een beperkt deel op grondgebied van de gemeente Amersfoort ligt en voor het grootste deel op grondgebied van de gemeente Nijkerk ligt, is over deze snelheidsverlaging afstemming geweest met tussen de gemeente Amersfoort en de gemeente Nijkerk. De gemeente Nijkerk geeft aan ook voornemens te zijn om de maximumsnelheid op de Westerdorpstraat te gaan verlagen naar een maximumsnelheid van 60 km/uur. In aanloop naar die snelheidsverlaging en gelet op hiervoor genoemde overwegingen wordt op het deel binnen de gemeentegrens van Amersfoort de snelheid ook naar 60 km/uur verlaagd.

De wegvakken genoemd in dit besluit zijn dusdanig kort dat een snelheidsverlaging op deze wegen niet gaat zorgen voor veranderingen in reistijd. Ook zullen er geen andere nadelige gevolgen ontstaan in de vorm van uitwijkgedrag van verkeersstromen.

In overeenstemming met alle wegvakken die aansluiten op de wegvakken waar dit besluit betrekking op heeft, blijven de nu geldende voorrangsregelingen op deze wegen van kracht. Het realiseren van deze verkeersmaatregelen gebeurt doormiddel van het plaatsen, of het al dan niet verplaatsen, van verkeersbord A1-60 van bijlage 1 van het RVV 1990.

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.

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 wegverkeerslawaaï, 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 (60) is de kans groot dat de snelheid niet wordt 'afgedwongen'; er verandert immers niets aan de weginrichting.
- **Bereikbaarheid**
Deze maatregel heeft wel een negatieve invloed op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten en de overige weggebruikers. De snelheidsmaatregel zal invloed hebben op de aanrijdtijden van de hulpdiensten, maar zal, gezien de korte trajecten, zeer waarschijnlijk binnen de vastgestelde marges blijven.
- **Handhaafbaarheid**
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.

Het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie heeft zich uitgesproken voor uitbreiding van 60-km (zones), mits zodanige (infrastructurele) maatregelen zijn genomen, dat deze zones ZELFHANDHAVEND zijn. Handhaving zal daarom aan een aantal voorwaarden zijn verbonden:

- Er dient een geloofwaardige limiet te zijn. Dit betekent onder meer dat de inrichting passend bij de limiet moet zijn (Duurzaam Veilig);
- Overtredingspercentage is (maximaal) ongeveer 20%. Wanneer er een hoger overtredingspercentage is, zal er geen sprake zijn van een geloofwaardige limiet. Het tijdelijk effect van de handhaving is dan niet voldoende om het naleefgedrag daadwerkelijk en structureel te verbeteren. Er zijn dan andere maatregelen nodig.
- Er dient sprake te zijn van objectieve verkeersonveiligheid en risico's op verkeersonveiligheid.



Alhoewel van politiezijde geen grote bezwaren zijn tegen het instellen van een 60-km zone kan er slechts mee akkoord worden gegaan onder het volgende voorbehoud/voorwaarde:

- De 60-km zone moet zelfhandhavend zijn;
- De politie zal hierin geen structurele snelheidscontroles houden.

In het verkeersbesluit dient te worden vermeld, dat de politie heeft geadviseerd over dit voorgenomen verkeersbesluit. Met daarbij de toevoeging **dat de politie instemt met de maatregel, onder vermelding van het voorbehoud/ voorwaarde.**

- De in dit advies genoemde wegen zijn 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 WVV94 en de BABW, opgestelde Uitvoeringsvoorschriften BABW.

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

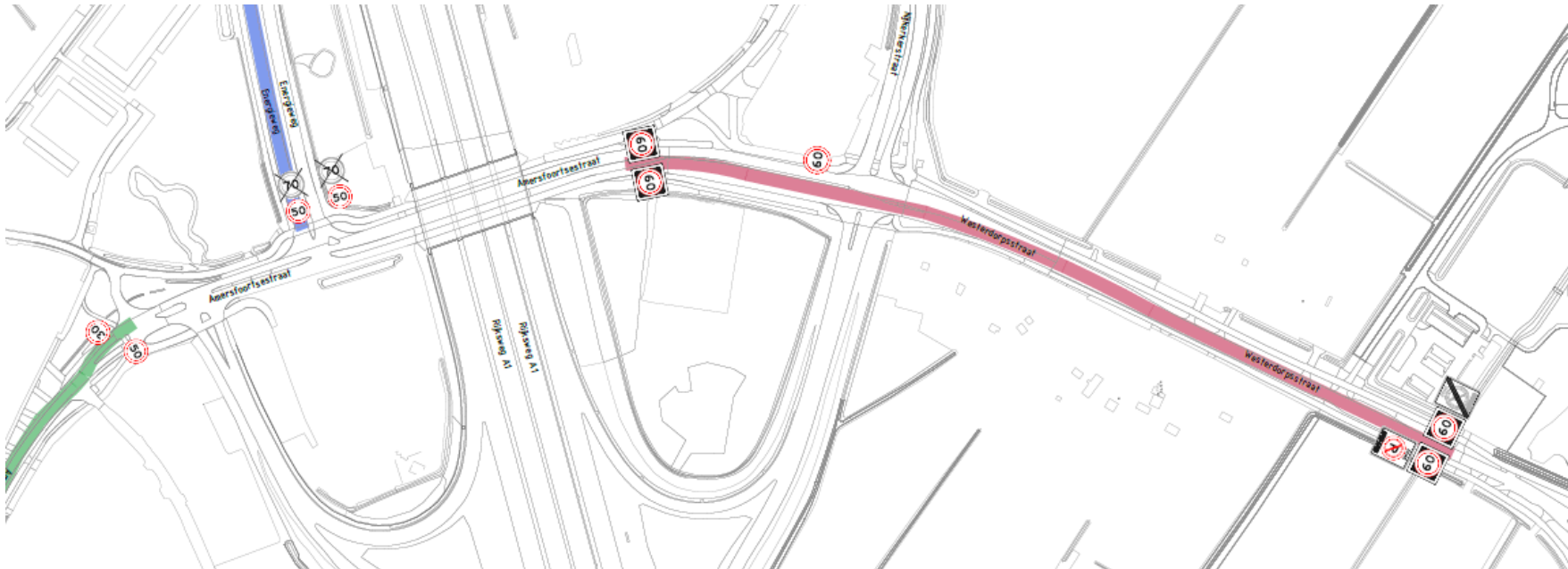
Met vriendelijke groet,

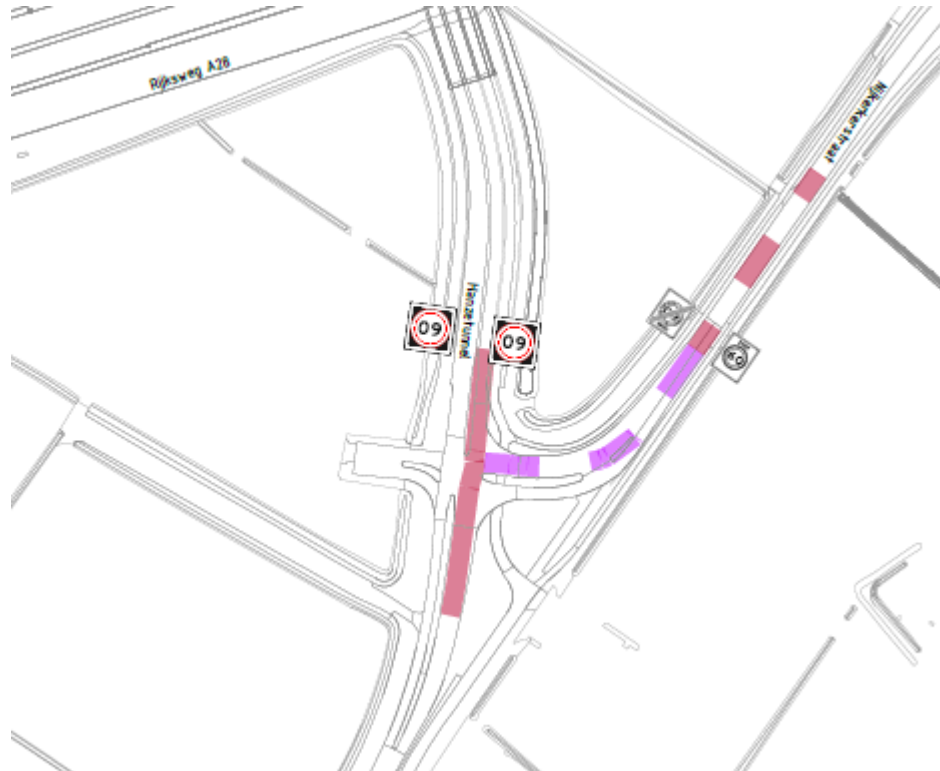
H.J.G. (Dick) Zaat

Verkeersspecialist

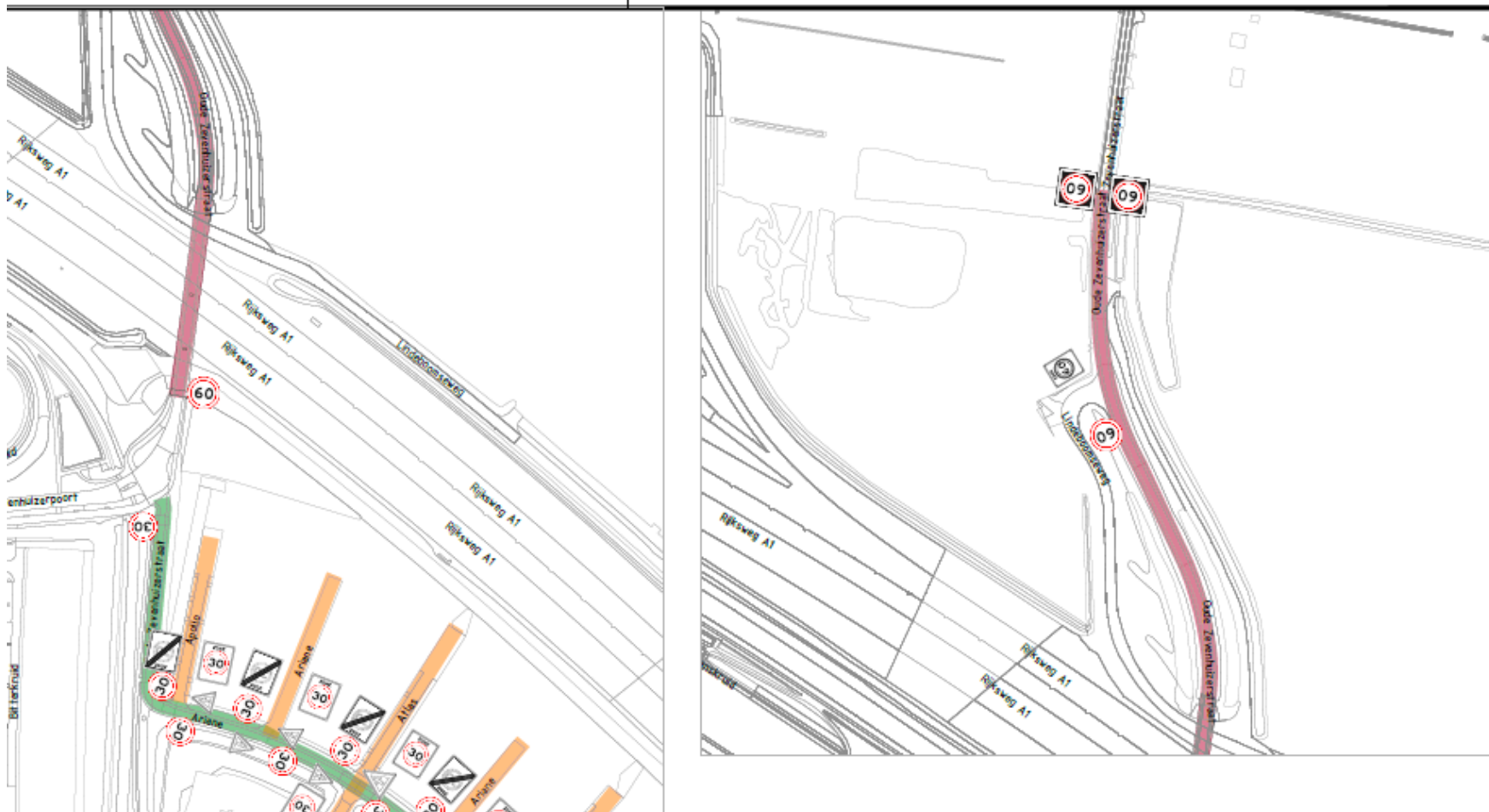
MDN-Infra-verkeersspecialisten-Oost-Utrecht@politie.nl

Bijlage(n)





« waakzaam en dienstbaar »



« waakzaam en dienstbaar »