

**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 11

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 A1-30 (zone begin) en A1-30 (zone einde), een maximumsnelheid in te stellen van 30 km/u op de volgende wegvakken:

- *Borneoplein;*
- *Troostwijkstraat;*
- *De Schans;*
- *Limburgsestraat;*
- *Geldertsestraat;*
- *Kleine Koppel;*
- *Textielweg;*
- *Havenweg;*
- *Zwaaikom;*
- *Kaliumweg;*
- *Natriumweg;*
- *Magnesiumweg;*
- *Nijverheidsweg-noord, tussen de Radonweg en de Heliumweg;*
- *Nijverheidsweg-noord, tussen de Heliumweg en de Argonweg;*
- *Vanadiumweg;*
- *Chromiumweg;*
- *Argonweg;*
- *Heliumweg;*
- *Neonweg;*
- *Radonweg;*
- *Fluorweg;*
- *Kryptonweg;*
- *Uraniumweg;*

Postbus 8300
3500 RH Utrecht
Van Asch van Wijckstraat 45
3811 LP Amersfoort
www.politie.nl



- Xenonweg;
- Birk;
- Siliciumweg;
- Modemweg;
- Softwareweg;
- Plotterweg;
- Netwerklaan, tussen de Lichtpenweg en de Plotterweg;
- Disketteweg;
- Printerweg;
- Monitorweg;
- Lichtpenweg;
- Fortranweg;
- Recordweg;
- Cobolweg;
- Databankweg;
- Beeldschermweg;
- Algolweg;
- Brenninkmeijerlaan;
- Hamburgweg;
- Danzigweg;
- Stettinweg;
- Koningsbergenweg;
- Lübeckweg;
- Stockholmweg;
- Spacelab;
- Spaceshuttle;
- Lancering;
- Kosmonaut;
- Spoetnik;
- Gemini;
- Saturnus;
- Oude Zevenhuizerstraat, tussen de Ariane en de Laan van Duurzaamheid;
- Saljoet;
- Satelliet;
- 't Haartje;
- Ariane, het deel gelegen langs Ariane 32 tot aan Ariane 40B;
- Ruimtesonde;
- Apollo;
- Atlas.

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 wegen genoemd in dit besluit zijn wegen als bedoeld in artikel 1, lid 1 onder b van de Wegenverkeerswet 1994. Daarnaast zijn deze wegen gelegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Amersfoort en in beheer bij de gemeente Amersfoort. De gemeentelijke wegencategorisering van Amersfoort sluit aan op de categorisering zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig Wegverkeer. De wegen in dit besluit zijn momenteel gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Op een gebiedsontsluitingsweg is de verblijfsfunctie ondergeschikt aan de verkeersfunctie.

Landelijk beleid

Ten behoeve van het creëren van een veilige verkeersomgeving worden in Nederland de principes van Duurzaam Veilig toegepast bij het categoriseren en inrichten van wegen. Duurzaam Veilig gaat er vanuit dat de verkeersomgeving zo is ingericht dat er geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. Daarbij staan drie ontwerpprincipes centraal:

- Functionaliteit van wegen: de functie van de weg;
- (Bio)mechanica: het gebruik van de weg, zowel qua type voertuigen en de eigenschappen van die voertuigen als de rijrichtingen;
- Psychologica: de relatie tussen de inrichting van de weg en de gebruiker van die weg en wat die gebruiker kan en mag verwachten.

Duurzaam Veilig gaat ervan uit dat door te kijken naar deze ontwerpprincipes, op een weg functie, gebruik en inrichting in overeenstemming met elkaar gebracht kunnen worden, waardoor een veilige verkeersomgeving ontstaat. Op basis hiervan wordt in Nederland binnen de bebouwde kom onderscheid gemaakt tussen de volgende wegtypes:

- De erftoegangsweg (ETW30), waar de verblijfsfunctie centraal staat, langzaamverkeer gemengd met snelverkeer veilig gebruik moet kunnen maken van de weg en waar de inrichting een lage snelheid van 30 km/uur afdwingt;
- De gebiedsontsluitingsweg (GOW50), waar de verkeersfunctie centraal staat, waar de verschillende verkeersstromen van elkaar gescheiden worden en waar de inrichting ervoor zorgt dat er zo min mogelijk punten zijn waar verkeersstromen met elkaar gemengd worden. Hier geldt doorgaans een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laten zien dat landelijk sprake is van een stijgende trend in het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers. Deze ongevallen doen zich hoofdzakelijk voor op wegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Vooral fietsers zijn in stijgende mate slachtoffer bij een verkeersongeval. Daarnaast is er een sterke relatie tussen de ernst van een verkeersongeval en de geldende maximumsnelheid op een weg.

Op 27 oktober 2020 is de motie Kröger/Stoffer (nr:29398-872) aangenomen. In deze motie is de regering opgeroepen een afwegingskader te ontwikkelen waarbij een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom als leidend principe wordt gehanteerd. In opvolging van deze motie heeft de regering het SWOV en het CROW (het kennisinstituut voor onder andere de mobiliteitssector)



opdracht gegeven dit afwegingskader op te stellen. In november 2021 heeft het CROW het 'Afwegingskader 30 km/h' gepubliceerd. Dit kader moet weggebeheerders ondersteunen bij het maken van een keuze voor een passende maximumsnelheid op een weg binnen de bebouwde kom.

Met dit afwegingskader is een nieuwe wegcategorie ontstaan, de GOW30. De GOW30 is een gebiedsontsluitingsweg met een dubbelfunctie voor zowel verkeer als verblijven en waarop een keuze voor een standaard ETW30 of GOW50 inrichting niet mogelijk is. Het afwegingskader is daarnaast de basis voor het verder aanscherpen en opstellen van inrichtingskenmerken voor zowel de GOW30 als de ETW30.

In mei 2023 heeft het CROW de "Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30" gepubliceerd. Deze handreiking volgt op de motie Van Ginneken/Kröger (nr. 29398-988), waarin de regering is opgeroepen het CROW-opdracht te geven tot het uitwerken van inrichtingskenmerken voor het nieuwe wegtype GOW30 en een aanscherping van de richtlijnen voor een erftoegangsweg 30 km/u (ETW 30). Weggebeheerders, waaronder gemeentes, hebben met deze handreiking, in combinatie met het afwegingskader 30 km/uur, inzicht gekregen in inrichtingskenmerken voor een GOW30 en zijn daarom nu in staat hun wegennet te herzien met daarbij binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/uur als leidend principe.

In het kader van de motie Van Ginneken/Kröger (nr. 29398-988), zijn met een ministeriële regeling per 1 oktober 2023 aanpassingen gedaan aan de uitvoeringsvoorschriften van het BABW (Besluit Administratieve Bepaling inzake het Wegverkeer), waarmee het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom breder toepasbaar is. Zo is het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur niet enkel meer voorbehouden aan wegen waar een verblijfsfunctie geldt maar kan dit ook op wegen waar zowel sprake is van een verblijfs- als een verkeersfunctie.

Voorgestelde situatie:

Amersfoorts beleid

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 (2x2 rijstroken) een maximumsnelheid van 50 km/uur.

Vanuit de 'Omgevingsvisie Gezond Samenleven 2030-2040' wordt ingezet op het, waar mogelijk, verlagen van de snelheid en de inrichting van gebieds- en wijkontsluitingswegen naar 30km/uur. Daarnaast heeft de gemeenteraad van Amersfoort het college met de motie '30 kilometer voor alle mensen beter' ook opgeroepen om in de bebouwde kom een snelheidsregime van maximaal 30 km/uur als standaard te hanteren.

Een maximumsnelheid van 30 km/u 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. In de "Wegencategorisering 2040" is vervolgens de ambitie om 30km/u als norm te



nemen voor de stad vertaald door aan te geven wat de gewenste maximumsnelheid per wegvak is. 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.

Op de wegen die in de 'Wegencategorisering 2040' gecategoriseerd worden naar een wegcategorie met een lagere snelheid dan de huidige snelheid is in november 2024 door verkeersadviesbureau Goudappel onderzoek gedaan naar de effecten van de snelheidsverlagingen naar 30 km/u op het openbaar vervoer (OV). De gemeente Amersfoort heeft als doelstelling de positie van het OV te verbeteren ten opzichte van de auto. Uitgangspunt bij de nieuwe wegcatégorisering is dan ook dat een snelheidsverlaging niet mag zorgen voor een afname in het aantal reizigers. Wegen waarop de impact van de snelheidsverlaging op het reizigersaantal te groot is, zijn daarom vooralsnog buiten de wegen die verlaagt worden in snelheid gelaten. Op deze wegen wordt de maximumsnelheid pas verlaagt op het moment dat met maatregelen de negatieve gevolgen voor het OV volledig voorkomen kunnen worden. Op die manier tast het verlagen van de maximumsnelheid niet de positie van het OV aan.

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. Het 'Omgevingsprogramma Mobiliteit' is op 1 en 8 april 2025 behandeld in de commissie Omgeving. Het 'Omgevingsprogramma mobiliteit' wordt naar verwachting 20 mei vastgesteld. 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'.

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

Dit voorliggende ontwerp-verkeersbesluit wordt kort na vaststelling van het omgevingsprogramma gepubliceerd. 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.

Binnen de 'Wegencategorisering 2040' zijn wegen waarop een snelheidsverlaging plaatsvindt opnieuw gecategoriseerd. Aan de hand van de wegcategorieën vanuit het landelijke beleid Duurzaam Veilig en de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' wordt op de volgende type wegen de categorisering gewijzigd:

- Op bestaande GOW50 wegen waar zowel sprake is van een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie, of waar sprake is van een groot aandeel langzame verkeersdeelnemers dat gemengd met gemotoriseerd verkeer gebruik moet maken van de weg. Dit zijn wegen waar veel verkeer gebruik van maakt, maar waar bijvoorbeeld fietsers gemengd met autoverkeer op de rijbaan moeten fietsen op bijvoorbeeld fietsstroken, of wegen waar veel woningen aan staan. Het is op deze wegen ruimtelijk niet mogelijk om conform Duurzaam Veilig een volwaardige GOW50 inrichting of een volwaardige ETW30 inrichting te realiseren. Deze wegen worden daarom gecategoriseerd als GOW30;
- Op bestaande GOW50 wegen waar de verkeersfunctie ondergeschikt geworden is aan de verblijfsfunctie. Vanuit Duurzaam Veilig is het op deze wegen gewenst om de categorisering terug te brengen naar een ETW30.

Erftoegangswegen in Amersfoort

Dit besluit richt zich op het verlagen van de snelheid op wegen die vanuit de 'Wegencategorisering 2040' gecategoriseerd worden als ETW30. De wegen in dit besluit voldoen aan de inrichtingskenmerken genoemd in tabel 1 (Basiskkenmerken wegvakken), onder ETW30, van de CROW-publicatie "Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30" en de inrichtingskenmerken uit het ASVV 2021 (Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom) van het CROW, of voor zover zij dat nog niet doen, worden in de toekomst in overeenstemming met deze inrichtingskenmerken gebracht. Voor de wegen die nog niet volledig voldoen aan deze inrichtingskenmerken geldt dat deze pas aangepast worden in combinatie met onderhoudswerkzaamheden of andere realisatieprojecten. Het in een keer aanpassen van deze wegen is qua capaciteit zowel financieel als qua menskracht, niet in één keer mogelijk.

In het kader van het creëren van een samenhangende wegcategorisering, waarbinnen wegen die qua functie passen binnen een ETW30 eenzelfde maximumsnelheid hebben, is het gewenst om de wegen waarop nog stappen gezet moeten worden op het gebied van inrichting, wel de snelheid al verlaagd wordt. Dit voorkomt dat er onwenselijke overgangen ontstaan in snelheden tussen wegen die in functie hetzelfde zijn of juist verschillen. Er wordt hier nadrukkelijk gekozen voor uniformiteit en voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.

Door het herzien van de categorisering van de in dit besluit genoemde wegen naar een ETW30, worden deze wegen conform Duurzaam Veilig in overeenstemming gebracht met de functie, het gebruik en de inrichting van deze wegen. Voor de wegen die op dit moment nog niet volledig voldoen aan de inrichtingskenmerken van een ETW30 geldt dat deze wegen door het opnieuw categoriseren en het verlagen van de maximumsnelheid wel in overeenstemming



komen met de functie en het gebruik van deze wegen. Dit in combinatie met de bijkomstige voordelen van het verlagen van de maximumsnelheid, maakt dat het college ook op de wegen waarop later de weginrichting aangepast wordt, al wel de snelheid verlaagt. Het toepassen van een maximumsnelheid van 30 km/uur zorgt er namelijk voor dat:

- Routes door de stad, over de in dit besluit genoemde wegen, minder aantrekkelijk worden voor doorgaand verkeer. Het doorgaande verkeer blijft daardoor meer op gewenste routes die hiervoor ingericht zijn;
- De leefbaarheid langs deze wegen verbetert, omdat bij een lagere snelheid makkelijker een lagere geluidbelasting bereikt wordt. Dit draagt tevens bij aan het Actieplan Geluid van de gemeente Amersfoort;
- De oversteekbaarheid van deze wegen verbeterd voor langzaam verkeer;
- Op deze wegen sprake is van een veiligere snelheid voor langzaam verkeer en dat daarnaast uit onderzoek is gebleken dat de overlevingskans voor een langzame verkeersdeelnemer met 90% toeneemt bij een ongeval met een auto;
- De kans op een ongeval kleiner is en bij ongevallen die plaatsvinden de ernst van de ongevallen een stuk lager is, omdat de stopafstand bij een lagere snelheid afneemt.

Het verlagen van de maximumsnelheid op de her gecategoriseerde erftoegangswegen naar 30 km/u kan ook nadelige gevolgen hebben. Deze nadelige gevolgen kunnen zich uiten in de vorm van:

- Een mogelijk langere reistijd voor personenauto's en andere gemotoriseerde voertuigen;
- Het verplaatsen van verkeersbewegingen naar bestaande erftoegangswegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur;
- Hulpdiensten zullen kunnen te maken krijgen met langere aanrijtijden.

Op een erftoegangsweg staat de verblijfsfunctie centraal en is de verkeersfunctie ondergeschikt. Een toename van de reistijd als gevolg van de verlaging van de maximumsnelheid weegt dan ook niet op ten opzichte van de verbetering die de verlaging van die snelheid oplevert voor de verblijfskwaliteit en verkeersveiligheid langs deze wegen. Daarnaast neemt de effectieve capaciteit van een weg bij een lagere snelheid toe. Daarmee neemt de kans op vertraging door filevorming op een weg af. Voertuigen mogen dus weliswaar langzamer rijden, maar zullen vooral op drukke moment eerder minder vertraging ervaren dan meer. Daarnaast draagt het verlagen van de snelheid bij aan de verkeersveiligheid van langzaam verkeer. Dat dit deels ten koste gaat van de reistijd van personenauto's past binnen het STOMP principe;

Met het opnieuw categoriseren van het wegennetwerk zullen de gebiedsontsluitingswegen voor doorgaand verkeer het aantrekkelijkst blijven, of worden. Doorgaand verkeer zal dan ook blijven kiezen voor gebiedsontsluitingswegen boven erftoegangswegen. Bestemmingsverkeer op erftoegangswegen zal mogelijk door de nieuwe categorisering wel kiezen voor alternatieve aanrijroutes, waardoor op deze wegen onderling wel kans is op een herverdeling, maar dit zal dusdanig beperkt zijn, dat hierdoor geen nadelige effecten ontstaan.



In overeenstemming met de ontwerpprincipes van Duurzaam Veilig, de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' en het ASVV 2021, is het uitgangspunt op kruispunten tussen erftoegangswegen dat sprake is van een gelijkwaardige voorrangregeling als bedoeld in artikel 15 van het RVV 1990. Op de wegen in dit besluit is op dit moment al sprake van een gelijkwaardige voorrang op ETW wegen onderling. Op kruispunten met GOW's is op dit moment al sprake van een met borden geregelde voorrang.

Het realiseren van deze maatregelen gebeurt door het plaatsen van verkeersbord A1-zone (30 km/uur) en A1-einde zone (30 km/uur) van bijlage 1 van het RVV 1990 en het verwijderen van verkeersborden B1, B3, B4, B5 en B6 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 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 A1z (30) is de kans groot dat de snelheid niet wordt 'afgedwongen'; er verandert immers niets aan de weginrichting. De vraag is gerechtvaardigd of de plaatsing van alleen een bord A1z (30) 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 30 km/h ingehaald zullen gaan worden door bestuurders die zich, mede door de weginrichting, niet houden aan deze maximumsnelheid. Dit kan leiden tot gevaarlijk weggedrag.
- **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 TTM 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.

- Handhaafbaarheid

Zoals in dit concept verkeersbesluit is aangegeven zou de gemeentelijke wegencategorisering van Amersfoort zich aan sluiten op de categorisering zoals bedoeld in het landelijk beleid Duurzaam Veilig. Voor de ETW 30 zijn er door de CROW een aantal inrichtingseisen beschreven. Het alleen plaatsen van borden is niet voldoende om aan de genoemde inrichtingseisen te voldoen.

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 50 km/h. Deze wordt teruggebracht naar 30 km/h door alleen de plaatsing van een bord A1z (30).

Het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie heeft zich uitgesproken voor uitbreiding van 30-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 30-km zone kan er slechts mee akkoord worden gegaan onder het volgende voorbehoud/voorwaarde:

- De 30-km zone moet zelfhandhavend zijn;
- De politie zal hierin geen structurele snelheidscontroles houden.

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 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 WWV94 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,

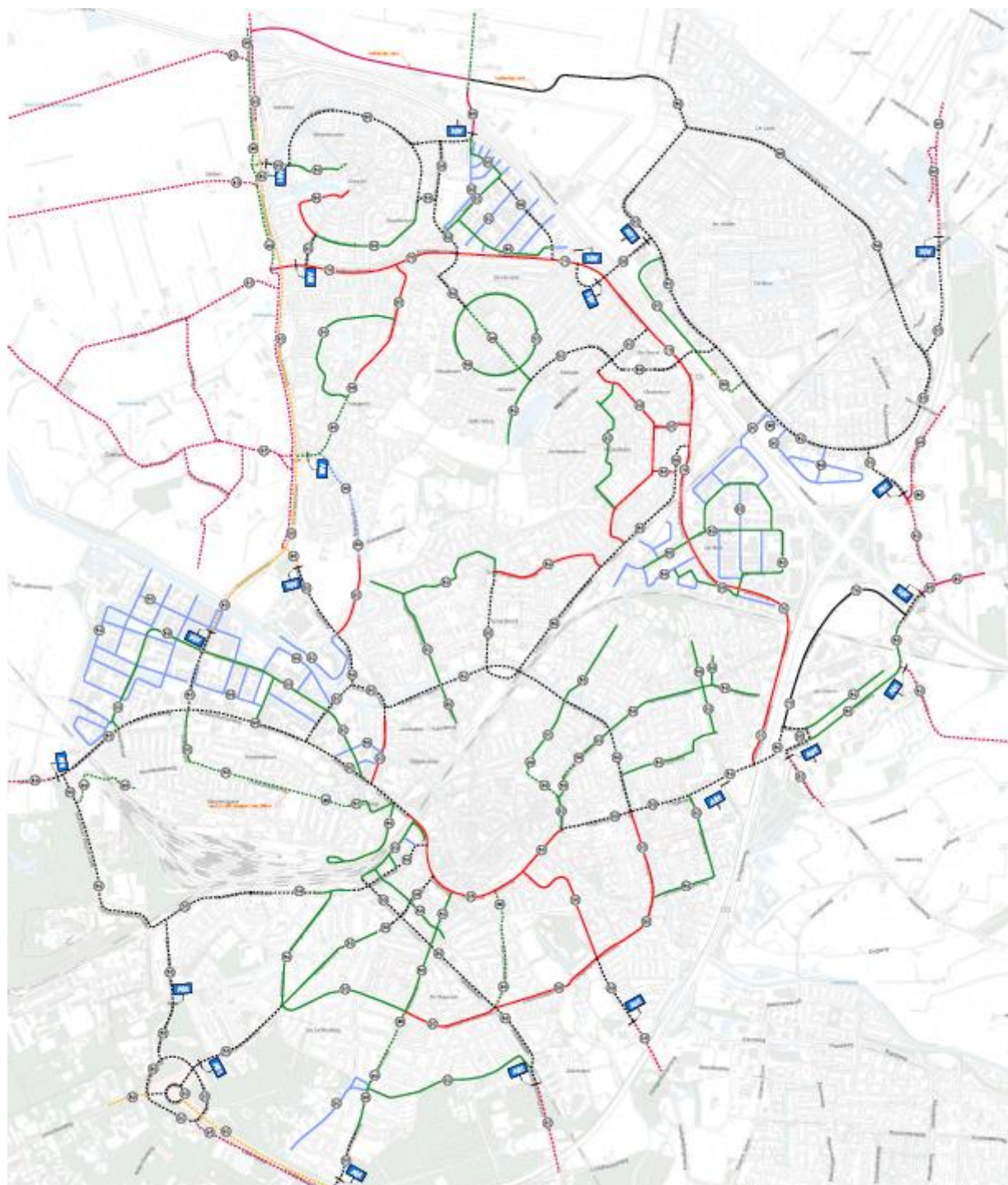
Met vriendelijke groet,

H.J.G. (Dick) Zaat

Verkeersspecialist

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

Bijlage(n)



Legenda

Bestaande situatie

	Huidige komgrens (indien van toepassing)
	Huidige snelheid 30 km/u
	Huidige snelheid 30 km/u
	Huidige snelheid 50 km/u
	Huidige snelheid 60 km/u
	Huidige snelheid 70 km/u
	Huidige snelheid 80 km/u

Wegcategorie (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