



Onderwerp
Advies politie n.a.v. voorgenomen
Verkeersbesluit.

Aan: Gedeputeerde Staten de provincie
Utrecht.

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

Behandeld door
5.1.2e

Functie
Verkeersspecialist

Telefoon
5.1.2e

E-mail
5.1.2e@politie.nl

Ons kenmerk
Advies

Uw kenmerk
UTSP-967621710-26158

Datum
15 maart 2023

Bijlage(n)
-

Pagina's
Pagina 1 van 5

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

Geachte Gedeputeerden, 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 Hilversumsestraatweg (N415), provincie Utrecht

Aanleiding:

Gedeputeerde staten van de provincie Utrecht hebben besloten tot:

Verwijderen:

- 5x bord A1-60 (60 km/uur) van bijlage I van het RVV 1990 waarmee een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur wordt opgeheven voor de parallelbaan van de N415.
- 2x bord C9 van bijlage I van het RVV 1990 waarmee de geslotenverklaring voor ruiters, vee, wagens, motorvoertuigen die niet sneller kunnen of mogen rijden dan 25 km/u en brommobielen, alsmede fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen wordt opgeheven voor de N415 voor het deel gelegen tussen de Hooge Vuurseweg en de Zevenlindenweg.

Plaatsen:

- 8x borden A1-30 (30 km/uur) van bijlage I van het RVV 1990 waarmee een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur voor alle verkeer geldt op de parallelbaan van de N415.
- 7 x borden A1-60 (60 km/uur) van bijlage I van het RVV 1990 waarmee een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur voor alle verkeer geldt op de N415, voor het deel gelegen tussen de provinciegrens en N221.
- 2 x bord C15 van bijlage I van het RVV 1990 waarmee een geslotenverklaring voor fietsen, bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen wordt ingesteld voor de N415 voor het deel gelegen tussen de Hooge Vuurseweg en de Zevenlindenweg.

De bebording plaatsen zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende tekeningen (N415-22.001-SO-SIT 0.2-BLAD 01, N415-22.001-SO-SIT 1.0-BLAD 02, N415-22.001-SO-SIT 1.0-BBO).



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

In 2021 heeft de provincie een Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 opgezet waarin knelpunten op gebied van verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming zijn aangegeven. Het Netwerkperspectief draagt bij aan een gezonde mobiliteit door de leefbaarheid voor mensen en dieren langs de provinciale wegen, de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid, en de bereikbaarheid beter met elkaar in balans te brengen met een doelmatige en geloofwaardige maximumsnelheid op provinciale trajecten. De N415, voor het deel gelegen tussen de N221 en de provinciegrens, komt op basis van het Netwerkperspectief in aanmerking voor een snelheidsverlaging van 80 km/uur naar 60 km/uur.

De provincie Utrecht introduceert de gebiedsontsluitingsweg met 60 km/uur (GOW60). Voor deze type weg zijn nog geen richtlijnen voor de weginrichting. De snelheidslimiet van 60 km/uur moet doelmatig zijn en voor de weggebruiker geloofwaardig waardoor de geluidshinder afneemt en/of de verkeersveiligheid op knelpunten toeneemt.

Het Netwerkperspectief bevat een afwegingskader om te bepalen of een weg een snelheidsregime van 60 km/u kan krijgen. Dit afwegingskader is bij het opstellen van het Netwerkperspectief voor het gehele provinciale wegennet op hoofdlijnen doorlopen en op basis daarvan is bepaald op welke trajecten mogelijk 60 km/u wordt ingevoerd. Op basis van het afwegingskader is de N415 aangemerkt als Pilot project.

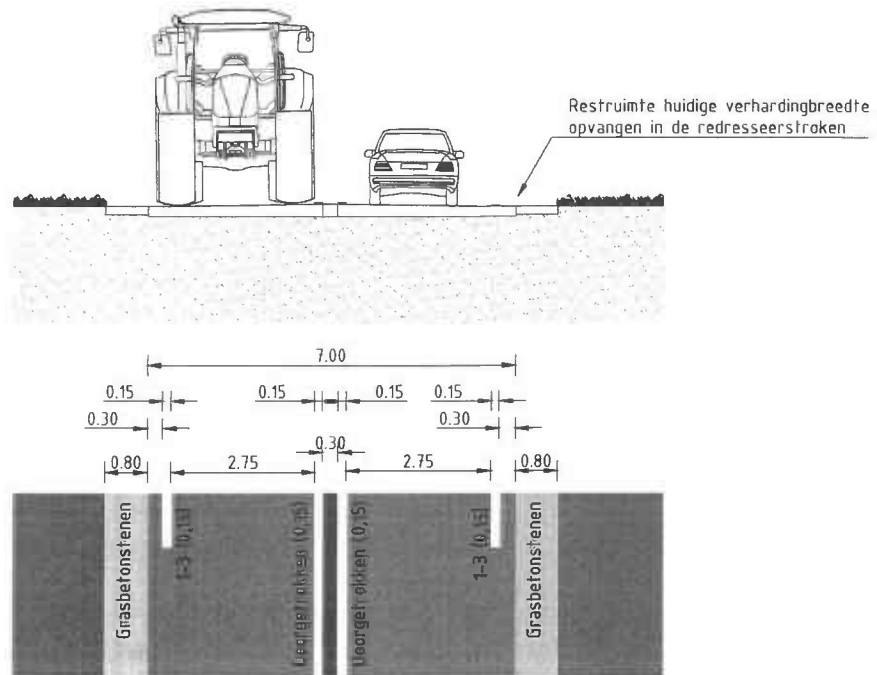
In 2023 staat vervanging van het asfalt gepland voor de N415 en wordt de inrichting van de weg aangepast passend bij een GOW60. Hiermee worden diverse verbeteringen op het vlak van verkeersveiligheid doorgevoerd. Ter hoogte van oversteekplaatsen voor langzaam verkeer wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 60 km/uur. Om op een traject niet te veel verschillende snelheidslimieten te hebben wordt op korte stukken tussen twee snelheidsverlagingen de maximumsnelheid ook verlaagd naar 60 km/uur voor een homogeen snelheidsregime. Dit conform één van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig namelijk een homogeen snelheidsbeeld. Het betreft stukken waar men door het optrekken tot 80 km/uur en het kort daarop weer afremmen naar 60 km/uur niet in de gelegenheid is om enige tijd 80 km/uur te rijden. Of stukken waar men door het vele vrachtverkeer geen 80 km/uur kan rijden.

Om het snelheidsregime op de parallelweg van de N415 beter te laten aansluiten bij de verkeerscategorieën waarvoor de parallelweg is bedoeld, en door wordt gebruikt, wordt de snelheid op de parallelweg verlaagd naar 30 kilometer per uur.

Voorgestelde situatie

In beginsel is gezocht naar een onderscheidend dwarsprofiel ten opzichte van een gebiedsontsluitingsweg 80 km/h. Op een gebiedsontsluitingsweg wordt veel verkeer in twee richtingen afgewikkeld. Mede hierdoor is in het standaard GOW80 profiel een dubbele as-markering aanwezig om voldoende afstand te creëren zodat voertuigen elkaar veilig kunnen passerende in tegengestelde richting. De GOW60

dwarsprofiel bevat een dubbele as-markering van 15 centimeter breed heeft een opvallende paarse kleur tussen de dubbele as-markering.



Pilot

Omdat de N415 als pilot wordt uitgevoerd wordt er een monitoring en evaluatie proces doorlopen om de effecten van de snelheidsverlaging in kaart te brengen. Het evaluatieproces bestaat uit een meting voor de aanpassingen van de weg (0-meting), een meting direct na de aanpassingen (1-meting) en een meting circa na 1 jaar na de aanpassingen van de weg (2-meting).

In de 0- en 1-, en 2-meting meten we effecten middels meetdata, gebruikerservaringen en input van experts, waarbij er een link gelegd wordt tussen de maatregel (snelheidsverlaging en aanpassing inrichting), het gedrag (rijgedrag weggebruikers) en de neveneffecten van de verlaging van de snelheid op leefbaarheid, omgeving en veiligheid. Door de resultaten te koppelen aan de doelstellingen van het netwerkperspectief wordt besloten hoe verder vervolg wordt gegeven aan de pilot.

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

- Veiligheid

Het is de vraag of deze maatregelen de verkeersveiligheid ten goede komen. Door het introduceren van een nieuwe wegcategorie GOW 60, die landelijk niet vanuit het Handboek Wegontwerp van de CROW ondersteund wordt voor wat betreft inrichtingseisen is het afwachten in hoeverre gebruikers van, met name de hoofdrijbaan zich aan het ingestelde snelheidslimiet zullen gaan houden.



- **Bereikbaarheid**

Deze maatregelen hebben invloed op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Door het instellen van een lagere snelheidslimiet over een lang traject zullen aanrijdtijden oplopen voor de hulpdiensten.

- **Handhaafbaarheid**

De maatregel is **NIET** handhaafbaar, voor zover het gaat om de ingestelde snelheidslimiet.

Door het instellen van een GOW 60, zijnde een niet erkende inrichting van de weg, is het vanuit de politie niet mogelijk om te controleren of de weg aan de inrichtingseisen voldoet.

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.

In dit voorgenomen verkeersbesluit is sprake van een GOW 60, dus niet van een, in het schrijven van het CVOM bedoelde ETW 60.

Om voor handhaving in aanmerking te komen op een ETW 60 zijn een aantal voorwaarden opgesteld:

- Er dient een geloofwaardige limiet te zijn. Dit betekent onder meer dat de inrichting passend bij de limiet moet zijn (Duurzaam Veilig); hier voldoet de GOW 60 NIET aan.
- Overtredingspercentage is (maximaal) circa 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.

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

In het verkeersbesluit dient te worden vermeld wat de gemandateerde Verkeersspecialist van de politie Midden-Nederland heeft geadviseerd over het voorgenomen verkeersbesluit en NIET instemt met de maatregel.

- De in deze brief genoemde weg is gelegen *buiten* de bebouwde-komgrenzen van genoemde gemeente.
- Genoemde wegen zijn in beheer/onderhoud bij de provincie Utrecht.
- 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 I.
- Aanbrengen van verkeerstekens en -borden dient te geschieden conform het gestelde in het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) en de, krachtens artikel 14 W.V.W. 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,

5.1.2e

5.1.2i

politie.nl

Werkdagen: ma, di en wo

