

Organisatieonderdeel Den Haag
DROS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Katschiplaan 10
2496ZN 's-Gravenhage
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]
@politie.nl

Afz.: Postbus 264 2501CG 's-Gravenhage

Ons kenmerk 20241008_01
Uw kenmerk 5980232
Datum 8 oktober 2024
Bijlage(n) 0
Pagina 1/1

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Delft
t.a.v. dhr. [REDACTED]

Onderwerp Advies inzake aanwijzen instellen 30 km/uur

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is vanwege voorgenomen verkeersbesluit overleg geweest voor het instellen van 30 km/u in de Röntgenweg, te Delft, onder de volgende voorwaarden:

1. voor het deel van de Röntgenweg dat ingericht is als fietsstraat de maximale snelheid in te stellen op 30 km/uur door het plaatsen van het bord A1 (30 km zone) van Bijlage I van het RVV 1990;
2. de bebording te plaats zoals aangegeven op de bij dit besluit behorende tekening.

De politie adviseert negatief in deze, tenzij ter hoogte van de A1(30ZB), komende vanaf tegengestelde richting, ook de A2 (30ZE) wordt geplaatst EN de weginrichting binnen de 30 zone wordt uitgevoerd volgens minimaal de minimale basiskenmerken wegontwerp voor een Erftoegangsweg binnen de bebouwde kom zoals staat uitgewerkt in het CROW.

De korpschef,
namens deze

[REDACTED]
[REDACTED]
5.1.2.e

Organisatieonderdeel Den Haag
DRoS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Katschiplaan 10
2496ZN 's-Gravenhage
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@politie.nl
Ons kenmerk 20241218_01
Uw kenmerk 6030901
Datum 18 december 2024
Bijlage(n) 0
Pagina 1/1

Afz.: Postbus 264 2501CG 's-Gravenhage

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Delft
t.a.v. [REDACTED]

Onderwerp Advies inzake instellen erf en voorrangsregeling

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is vanwege voorgenomen verkeersbesluit overleg geweest voor het instellen van een erf en voorrangsregeling in de Kleine Delfgauw, te Delft onder de volgende voorwaarden:

1. door het plaatsen van de borden model G5 en G6 van Bijlage 1 van het RVV 1990 wordt Klein Delfgauw aangewezen als erf;
2. door het aanbrengen van haaiantanden en het plaatsen van het bord B6 van Bijlage I van het RVV 1990 wordt aangegeven dat het verkeer op Klein Delfgauw voorrang dient te verlenen aan het verkeer op de Noordeindseweg;
3. de verkeersmaatregel uit te voeren conform de bij dit besluit behorende situatietekening.

De politie adviseert negatief in deze, omdat:

1. Het instellen van een erf buiten de bebouwde kom

Het aanwijzen van Klein Delfgauw als erf is niet gebruikelijk buiten de bebouwde kom. In het CROW en de ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom) wordt een erf voornamelijk geadviseerd binnen de bebouwde kom, waar de inrichting en het gebruik van wegen aansluiten bij de functies en verkeersstromen van een stedelijke omgeving. Klein Delfgauw bevindt zich echter buiten de bebouwde kom en heeft daardoor een andere verkeerskundige context.

De specifieke kenmerken van een erf, zoals een maximumsnelheid van 15 km/uur, zijn afgestemd op stedelijke gebieden met intensieve voetgangersstromen en een inrichting die snelheid fysiek remt. In een landelijke omgeving zoals Klein Delfgauw ontbreekt een dergelijke context, waardoor de erfstatus kan leiden tot:

- Verwarring bij weggebruikers over de toepasselijkheid van de verkeersregels.
- Onduidelijkheid over de vraag of zij zich binnen of buiten de bebouwde kom bevinden.

Daarnaast wordt in de Uitvoeringsvoorschriften BABW, bij het bord G5 (erf), voorwaarden gesteld waaraan voldaan moet worden. Deze worden in het verkeersbesluit niet gerealiseerd:

1. *Het erf moet voornamelijk een verblijfsfunctie hebben. Dit houdt in, voor zover het gemotoriseerd verkeer betreft, dat de wegen binnen een erf slechts een functie mogen hebben voor verkeer dat zijn bestemming of zijn vertrekpunt binnen het erf heeft en de intensiteit van het verkeer het karakter van het erf niet mag aantasten.*

^ In het verkeersbesluit staat dat de weg een expliciete verkeersfunctie heeft en komt daarmee dus niet overeen met dit punt.

2. *De aard en de gesteldheid van de wegen en weggedeelten in het erf moeten zodanig zijn en op of aan die wegen en weggedeelten moeten snelheidsbeperkende voorzieningen zijn aangebracht waardoor stapvoets rijden redelijkerwijze uit die omstandigheden voortvloeit.*

^ Er zijn o.a. geen snelheidsbeperkende voorzieningen aangebracht en komt daarmee dus niet overeen met dit punt.

3. *De indruk moet worden vermeden dat de weg is verdeeld in een rijbaan en een trottoir. Er mag daarom geen doorlopend hoogteverschil bestaan in het dwarsprofiel van een weg binnen een erf. Voor zover aan het vorenstaande wordt voldaan mag een voorziening voor voetgangers worden gerealiseerd.*
4. *De in- en uitgangen van een erf moeten reeds door hun constructie als zodanig duidelijk kenbaar zijn. Voor zover de in- en uitgangen bij een kruisende weg door motorvoertuigen kunnen worden gebruikt moeten zij als in- of uitrit zijn uitgevoerd. Het is toegestaan dat de in- en uitgang van een erf vóór een kruisende weg is gesitueerd, mits op een zodanige afstand, met een minimum van 20 meter, van de kruisende weg dat geen misverstand kan bestaan over de op het kruispunt geldende voorrangsregeling.*

^ De overgang wordt aangebracht ter hoogte van de kruising en de afstand van minimaal 20 meter wordt niet gehanteerd. Daarnaast ontbreekt de G5 bebording bij de in- en uitgang bij het achtergelegen voetpad. Hiermee wordt niet voldaan aan dit punt.

5. *De parkeerplaatsen moeten worden aangeduid of aangegeven met een P-tegel of een P-bord. Indien het erf tevens is aangewezen als parkeerschijf-zone moet op de parkeerplaatsen waar de parkeerschijf verplicht is een blauwe streep worden aangebracht.*

^ Dit punt wordt niet behandeld in het verkeersbesluit. Hopelijk is hier wel aandacht

2. Het niet toepassen van een uitritconstructie

Het verkeersbesluit motiveert waarom geen uitritconstructie wordt toegepast op de aansluiting van Klein Delfgauw met de Noordeindseweg. Echter, het niet toepassen van een uitritconstructie is in strijd met de aanbevelingen in het CROW en de Uitvoeringsvoorschriften BABW. Een uitritconstructie wordt specifiek geadviseerd in een dergelijke situatie.

Het niet toepassen van een uitritconstructie betekent dat er haaiantanden en een B6-bord worden geplaatst. Dit wijkt af van de standaard verkeerskundige aanbevelingen (basissenmerken wegontwerp CROW) en kan leiden tot:

- Verwarring over voorrangsregels.
- Inconsistentie met vergelijkbare aansluitingen binnen en buiten de gemeente.

De korpchef,
namens deze



Organisatieonderdeel Den Haag
Dienst Regionale Operationele
Samenwerking
Afdeling Infrastructuur

Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Nieuwe Gouwe OZ 2
2801 SB Gouda
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@politie.nl

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Gouda

Ons kenmerk MK/DROS/INFRA/2024
Uw kenmerk 1373105-2024
Datum 24-10-2024
Bijlage(n)
Pagina 1/3

Onderwerp Advies inzake instellen van een maximumsnelheid van 30 km per uur (GOW30) op de Graaf Florisweg te Gouda.

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer.

Gelezen hebbende uw voorgenomen verkeersbesluit, met kenmerk, 1373105-2024:

instellen van een maximumsnelheid van 30 km per uur

Op het weggedeelte van de Graaf Florisweg te Gouda, tussen het Albert Plesmanplein en de rotonde bij de Bodegraafsestraatweg:

Door plaatsing van verkeersborden conform model A1 en A2 van Bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, op het weggedeelte van de Graaf Florisweg tussen het Albert Plesmanplein en de rotonde bij de Bodegraafsestraatweg, zoals op bijgaande tekening is aangegeven, een maximumsnelheid in te stellen van 30 km/ uur.

De bovengenoemde tekeningen zijn door mij gezien, welke bij het concept-besluit zijn gevoegd.

Gesproken hebbende met de wegbeheerder van de gemeente Gouda:

De politie adviseert **negatief** op het voorgenomen verkeersbesluit.

Motivering voor het negatieve advies:

Naar aanleiding van de Tweede Kamermotie om 30 km/uur in de bebouwde kom als leidend principe te hanteren is de behoefte naar een nieuw type weg ontstaan; de Gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Het CROW beschrijft in haar richtlijnen hoe de inrichting van een type weg ontworpen dient te worden. Voor GOW30 zijn echter nog geen concrete inrichtingskenmerken geformuleerd.

Een CROW-werkgroep heeft onderzoek gedaan over hoe die inrichtingskenmerken voor dit nieuwe type weg geformuleerd moeten worden. Hierbij wordt rekening gehouden met de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg; stromen op de wegvakken en uitwisselen op de kruispunten, met de voorwaarde dat de snelheid niet hoger mag zijn dan 30 km/uur en met de rijtijden van de nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer. Dit onderzoek heeft geleid tot de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30. In deze handreiking wordt met nadruk gesproken over voorlopige inrichtingskenmerken. De reden hiervoor is dat definitieve inrichtingskenmerken of ontwerprichtlijnen pas

Datum 24-10-2024
Onderwerp Advies inzake instellen van een maximumsnelheid van 30 km per uur (GOW30) op de Graaf Florisweg te Gouda.
Pagina 2/3

vastgesteld kunnen worden wanneer de effecten in de praktijk voldoende zijn aangetoond.

Het nieuwe type GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/h) komt voort uit de grijze wegenproblematiek bij bestaande wegen; wegen met een dubbelfunctie of te weinig beschikbare ruimte. Bij herinrichting van bestaande wegen ligt de verkeersstructuur en wegomgeving al vrijwel vast. Het realiseren van een veilige GOW50 is in dergelijke gevallen vaak niet mogelijk.

Hoewel het afwegingskader van de GOW30 de mogelijkheid voor een herinrichting naar een GOW30 op de Graaf Florisweg "mogelijk" rechtvaardigt, wijkt deze voorgestelde GOW30 niet voldoende af van de huidige gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50). *Van herinrichting is geen sprake, aan de inrichting wordt immers niets veranderd. De in te stellen maximumsnelheid is dus niet in overeenstemming met het wegbeeld ter plaatse en dus in strijd met de uitvoeringsvoorschriften BABW.*

Uitvoeringsvoorschrift BABW bij het RVV bord A1:

"De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming 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".

Tevens overwegende dat:

De Graaf Florisweg behoort tot de hoofdwegstructuur van de gemeente Gouda en is daarom onderdeel van de nood- en hulpdiensten routes. Een verlaging van de maximumsnelheid zal leiden tot langere aanrijtijden van nood- en hulpdiensten welke nu al zeer onder druk staan. Aanrijtijden worden in grote delen van Gouda niet binnen de norm gehaald. In het verkeersbesluit is niet opgenomen wat de gevolgen zijn voor de aanrijtijden voor de nood- en hulpdiensten.

Op de graaf Florisweg hebben de in de jaren 2021, 2022, 2023 en tot op heden het jaar 2024 5 aanrijding met fietsers plaatsgevonden. Hierbij zijn 7 gewonden gevallen waarbij in 1 aanrijding sprake was van een valpartij met 3 scholieren die naast elkaar fietste en bij de val gewond raakte. In geen van de aanrijdingen speelde snelheid een rol. (Bron: Viastat en politiegegevens uit het politieverwerkingssysteem). Objectief gezien is er geen sprake van een hoge score op het aantal ongevallen met fietsers en dus is er geen sprake van onveiligheid voor fietsers.

In een brief van 1 april 2019 heeft de Hoofdofficier van Justitie van het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) zijn beleid beschreven omtrent handhaving in 30 en 60 km/u gebieden. De focus van de snelheidshandhaving door het Team Verkeer is gericht op de meest onveilige locaties in een eenheid en dat betreft in het algemeen de N-wegen en 50-kilometerwegen. Lokaal worden afspraken over inzet van het basisteam in de lokale driehoek gemaakt. Dat geldt ook voor verkeershandhaving door de basisteams. Verzoeken voor handhaving in 30- en 60- kilometergebieden dienen door de Wegbeheerder en politie besproken te worden. Hierbij zal eerst de problematiek in kaart gebracht moeten worden waarbij vervolgens een voorstel voor maatregelen kan worden opgesteld. Handhaving is geen doel op zich en zal dan ook niet als zodanig ingezet moeten worden. De aanpak is probleemgestuurd en integraal waarbij iedere partner vanuit de eigen verantwoordelijkheid maatregelen kan nemen.

Er zijn een aantal voorwaarden voordat tot handhaving kan worden overgegaan:

- o Er dient een geloofwaardige limiet te zijn. Dit betekent onder meer dat de inrichting passend bij de limiet moet zijn (Duurzaam Veilig);
- o Overtredingspercentage is (maximaal) circa 20 %. Wanneer er een hoger overtredingsgedrag is, zal er geen sprake zijn van een geloofwaardig limiet. Het tijdelijke effect van handhaving is dan niet voldoende om het naleefgedrag daadwerkelijk en structureel te verbeteren. Er zijn dan andere maatregelen nodig;

Datum 24-10-2024
Onderwerp Advies inzake instellen van een maximumsnelheid van 30 km per uur (GOW30) op de Graaf Florisweg te Gouda.
Pagina 3/3

o Er dient sprake te zijn van objectieve verkeersonveiligheid en risico's op verkeersonveiligheid.

Het Beleidskader Flitspalen 2021 van het Openbaar Ministerie (OM) noemt een aantal uitgangspunten omtrent haar inzetbeleid. Hierin wordt onder andere beschreven dat overwogen moet worden dat het gedrag van de verkeersdeelnemers kan beïnvloed worden door een passende infrastructuur. In combinatie met een geloofwaardige snelheidslimiet overtreedt de verkeersdeelnemer minder snel de verkeersregels en dat handhaving in principe het sluitstuk is. Dit betekent, dat eerst ingezet wordt op het aanbrengen van een passende infrastructuur met een geloofwaardige snelheidslimiet en het beïnvloeden van gedrag. Daarnaast is het huidige beleid van het OM dat er geen flitspalen worden geplaatst in 30 km gebieden.

De maximumsnelheid van 30 km per uur zal door de politie niet gehandhaafd worden.

Mocht de gemeente Gouda over gaan tot instellen van een maximumsnelheid van 30 km per uur op de Graaf Florisweg te Gouda dan attendeert de politie de wegbeheerder op de "evaluatie GOW30 van het SWOV". Doel van dit onderzoek is om de verschillende verkeersveiligheidseffecten van verschillende inrichtingsvarianten van een GOW30 te onderzoeken. Zowel voor individuele gemeenten, als meer in het algemeen voor verschillende gemeenten.

(bron: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, bijlage 2)

De korpschef,
namens deze



Organisatieonderdeel Eenheid Den Haag
DROS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Langegracht 11, 2312 NV Leiden
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@politie.nl
Ons kenmerk 30042024-2
Uw kenmerk geen
Datum 30 april 2024
Bijlage(n) Situatietekeningen
Pagina 1/2

Retouradres (zichtbaar in venster van envelop)

Aan de Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Katwijk
t.a.v. [REDACTED]
Koningin Julianalaan 3
2224 EW Katwijk (Z-H)

Onderwerp NEGATIEF Politieadvies

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer adviseer ik u over het voorgenomen verkeersbesluit welke door mij op 11 april 2024 is ontvangen. Over de in dit verkeersbesluit genoemde maatregel en de daarbij behorende situatietekeningen, over het **instellen** van een **fietsstroken** op de **Boulevard te Katwijk aan Zee**, gemeente Katwijk, vond overleg plaats tussen de wegbeheerder en de adviseur van de politie-eenheid Den Haag.

Maatregelen:

- Op de **Boulevard**, aan beide zijden van de weg, is de wegbeheerder voornemens om fietsstroken aan te leggen, die worden voorzien van fietssymbolen en onderbroken witte strepen die op het wegdek worden geplaatst.

Motivatie:

Hoewel het afwegingskader van de GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/h) de mogelijkheid voor een GOW30 op de Boulevard "mogelijk" rechtvaardigt, wijkt deze voorgestelde GOW30 op de Boulevard, met de voorgestelde fietsstroken, niet voldoende af van een GOW50. Op de Boulevard zal met het, beperkte aantal genomen snelheid remmende maatregelen, de snelheid niet voldoende voortvloeien uit de inrichting van de weg. De weg voldoet daardoor niet aan de wettelijk vastgestelde eis.

Uitvoeringsvoorschrift BABW bij het RVV bord A1:

"De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming 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".

Een GOW30 mag qua vormgeving namelijk door de weggebruiker niet worden verward met een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50). Anders wordt er te snel gereden op deze GOW30. De verwarring van een GOW30, met een erftoegangsweg zone 30 km/h (ETW30), is minder erg omdat daar eveneens een maximumsnelheid van 30 km/h geldt. De herkenbaarheid wordt nagestreefd door zoveel mogelijk uniformiteit in de vormgeving aan te brengen van de afzonderlijke wegtypes. Hierdoor zal de GOW30 vooral veel moeten lijken op een ETW30.



Met het aanbrengen van fietsstroken, in combinatie met de huidige (aanwezige) weginrichting zal de weggebruiker de Boulevard zien als een GOW50 om de volgende redenen:

- De Boulevard een zeer brede rijbaan kent;
- De breedte van de Boulevard groot is;
- De wegverharding totaal gesloten is;
- Een lijnbus, op één locatie, buiten de rijbaan op een haltekom halteert;
- En korte rechtstanden op een zeer brede rijloper volstrekt ontbreken.

Hierdoor zullen de snelheden hoger liggen dan gewenst. Mede op grond van de richtlijn van het Openbaar Ministerie (OM) is de snelheid door deze combinatie van maatregelen, doch ook qua handhaving capaciteit, voor de politie niet handhaafbaar.

Politieadvies:

De politie adviseert **negatief** op dit voorgenomen verkeersbesluit en adviseert de gemeente Katwijk om het plan nogmaals op zijn merites te beoordelen en daarbij de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' van het CROW te benutten.

Met vriendelijke groet,

5.12.9

5.12.9

Organisatieonderdeel Eenheid Den Haag
DRoS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Langegracht 11, 2312 NV Leiden
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@politie.nl

Ons kenmerk 24052024-2
Uw kenmerk geen
Datum 24 mei 2024
Bijlage(n) Situatietekening
Pagina 1/2

Retouradres (zichtbaar in venster van envelop)

Aan de Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Katwijk
t.a.v. [REDACTED]
Koningin Julianalaan 3
2224 EW Katwijk (Z-H)

Onderwerp NEGATIEF Politieadvies

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer adviseer ik u over het voorgenomen verkeersbesluit welke door mij op 2 mei 2024 is ontvangen. Over de in dit verkeersbesluit genoemde maatregel en de daarbij behorende situatietekening, over het **instellen** van een **gebiedsontsluitingsweg 30 km/h (GOW30)** op de **Meeuwenlaan te Katwijk aan Zee**, gemeente Katwijk, vond overleg plaats tussen de wegbeheerder en de adviseur van de politie-eenheid Den Haag.

Maatregelen:

Op de volgende locaties worden de RVV borden A0130 (maximumsnelheid 30 km/h) geplaatst:

- Op de Meeuwenlaan, ten noorden van de rotonde met de Boslaan
- Op de Meeuwenlaan, ten zuiden van de rotonde met de Zeeweg
- Op de Meeuwenlaan, na de zijstraten gelegen tussen de Boslaan en de Zeeweg

De verkeersmaatregelen worden uitgevoerd zoals beschreven in het verkeersbesluit en de bebording wordt aangebracht volgens bijgevoegde situatietekeningen.

Motivatie:

Het nieuwe type GOW30 (gebiedsontsluitingsweg 30 km/h) komt voort uit de grijze wegenproblematiek bij bestaande wegen; wegen met een dubbelfunctie of te weinig beschikbare ruimte. Bij herinrichting van bestaande wegen ligt de verkeersstructuur en wegomgeving al vrijwel vast. Het realiseren van een veilige GOW30 is in dergelijke gevallen vaak niet mogelijk.

Hoewel het afwegingskader van de GOW30 de mogelijkheid voor een GOW30 op de Meeuwenlaan "mogelijk" rechtvaardigt, wijkt deze voorgestelde GOW30 niet voldoende af van de huidige gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50). Met name om de Meeuwenlaan in de voorrang aan te leggen (in- en uitritconstructies) en de keuze om 50 km/h drempels aan te leggen zal niet leiden tot een geloofwaardige maximumsnelheid van 30 km/h.

Uitvoeringsvoorschrift BABW bij het RVV bord A1:

“De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming 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”.

Een GOW30 mag namelijk, qua vormgeving, door de weggebruiker niet worden verward met een gebiedsontsluitingsweg 50 km/h (GOW50). Anders wordt er te snel gereden op deze GOW30 weg. De herkenbaarheid van het type weg moet worden nagestreefd door zoveel mogelijk uniformiteit in de vormgeving aan te brengen. Hierdoor zal de GOW30 weg, vooral veel moeten lijken op een ETW30 (erftoegangsweg binnen de bebouwde kom).

Door een onjuiste weginrichting zullen de snelheden hoger liggen dan gewenst. Mede op grond van de richtlijn van het Openbaar Ministerie (OM) is de snelheid op de Meeuwenlaan, door de voorgenomen verkeersmaatregelen, doch ook qua handhavingscapaciteit, voor de politie niet handhaafbaar.

Politieadvies:

De politie adviseert **negatief** op dit voorgenomen verkeersbesluit en adviseert de gemeente Katwijk om het plan nogmaals op zijn merites te beoordelen en daarbij de *“Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30”* van het CROW te benutten.

De politie attendeert de wegbeheerder op de: *“evaluatie GOW30 van het SWOV”*. Doel van dit onderzoek is om de verschillende verkeersveiligheidseffecten van verschillende inrichtingsvarianten van een GOW30 te onderzoeken. Zowel voor individuele gemeenten, als meer in het algemeen voor verschillende gemeenten.

(bron: Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30, bijlage 2)

Met vriendelijke groet,



Organisatieonderdeel Eenheid Den Haag
DROS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Langegracht 11, 2312 NV Leiden
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@politie.nl

Ons kenmerk 09042024-1
Uw kenmerk Z/20/1491934
Datum 9 april 2024
Bijlage(n) Situatietekening: 3x
Pagina 1/6

Retouradres (zichtbaar in venster van envelop)

Aan de Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Leiden
t.a.v. [REDACTED]
Stadhuisplein 1
2311 EJ Leiden

Onderwerp NEGATIEF politieadvies

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer adviseer ik u over het voorgenomen verkeersbesluit welke op 25 maart 2024 door mij is ontvangen. Over de in dit verkeersbesluit genoemde maatregel en de daarbij behorende situatietekeningen, vond overleg plaats tussen de wegbeheerder en de Verkeersadviseur van de politie-eenheid Den Haag.

Doel:

Het **herinrichten** van de woonwijk: "Houtkwartier" te Leiden.

Verkeersmaatregel:

- In het voorgenomen Verkeersbesluit, opgesteld door de gemeente Leiden, zijn veel verkeersmaatregelen getroffen voor de herinrichting van deze woonwijk. Deze verkeersmaatregelen zijn weergegeven onder: "besluiten" en genummerd van 1 tot en met 35.

Het voornemen is dat de verkeersmaatregelen worden uitgevoerd zoals beschreven in het verkeersbesluit en de bebording wordt aangebracht volgens bijgevoegde situatietekeningen.

Opmerking politie:

In de C.R.O.W. "Basiskanmerken wegontwerp van erftoegangswegen" binnen de bebouwde kom staat beschreven wat er "**nooit**" aanwezig is. Dit zijn o.a. "**Oversteekvoorzieningen**".

Bron: CROW. Basiskanmerken wegontwerp - Categorisering en inrichting van wegen - 2.4.2, 24-09-2012)

De CROW-richtlijnen zijn bedoeld voor: degenen die ontwerpen en vervaardigen, voor de aanleg van een nieuwe verkeersvoorziening of voor de verbetering van een bestaande verkeerssituatie. Om dit te kunnen doen, moeten de uitgangssituatie en de probleemstelling nauwkeurig vaststaan. Alleen dan kan een verkeerstechnisch ontwerper tot een verantwoord ontwerp komen. Het doel van de CROW-richtlijnen is deze te gebruiken bij het ontwerpen en het maken van een ontwerp. Het CROW kan van dienst zijn door het aanbieden van een gevarieerd arsenaal aan ontwerpelementen met de bijbehorende informatie over toepassingsmogelijkheden daarvan.

De CROW-richtlijnen zijn positief geformuleerd. Dat wil zeggen dat; Als een ontwerper kiest voor een bepaalde inrichting de CROW-richtlijnen aangeven hoe je het beste kunt vormgeven. Ontbreekt de gekozen ontwerpkeuze, dan is dit geen CROW aanbevolen inrichting. De enige uitzonderingen op deze positieve formulering zijn de “basis kenmerken wegontwerp” die beperkt aangeven wat er “**nooit**” aanwezig is. Van belang is dat deze richtlijnen niet zomaar een leidraad zijn die als een ideaal voorbeeld kunnen worden gezien. Uit Jurisprudentie blijkt dat deze richtlijnen in sommige gevallen als Juridisch bindend worden gezien. Afwijken van de richtlijnen kan wel, maar hiervoor is dan wel een goede motivering nodig.
(Bron: Basisinformatie - Handboek verkeerswetgeving - overzicht relevante wet- en regelgeving voor ontwerper en beheerder - 3.2, 01-09-2008)

Politieadvies:

De politie adviseert NEGATIEF op de herinrichting van deze woonwijk. Bij het instellen van de voorgestelde verkeersmaatregelen kan de politie niet, of slecht, handhaven. De plaatsing of verwijdering van de verkeersborden A tot en met G (inclusief uitzonderingen en aanvullingen) staan vermeld in artikel 12 van het *Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer* (B.A.B.W), hoofdstuk 2, paragraaf 4. Het negatieve politieadvies is gebaseerd op de volgende inrichtingsvoorstellen:

- Het regelen van voorrang (bij fietspaden) binnen een 30 km/h zone.
- Het plaatsen van fantasie-verkeersborden: Kiss en Ride.
- Het plaatsen van fantasie-verkeersborden, op basis van het RVV bord E08, halen en brengen.
- Het aangeven van een schoolzone met gebruik van het RVV bord A0115 en A0215.
- Het aanbrengen van voetgangersoversteekplaatsen (V.O.P. (zebra)) binnen een 30 km/h zone.
- Het instellen van een fietsstrook binnen een 30 km/h zone.
- Het aanbrengen van rijrichtingsstrepen binnen een 30 km/h zone.
- Het instellen van eenrichtingsverkeer binnen een 30 km/h zone.
- Een bus route instellen binnen een 30 km/h zone voor bussen langer dan 8 meter.

Motivatie:

15 km/h:

Het plaatsen van bord A01 met daarop de maximumsnelheid van 15 km/h kan en mag op grond van de “Uitvoeringsvoorschriften BABW” alleen worden geplaatst binnen een erf. Plaatsing op een ander wegvak is daardoor in strijd met de wet en kan bij (bijvoorbeeld) een ernstig ongeval leiden tot risicoaansprakelijkheid voor de wegbeheerder. Het zou dan gezien kunnen worden als een gebrek aan de weg, namelijk het juridisch onjuist plaatsen van een verkeersbord.

“In de toelichting bij de invoering van het RVV bord 15 km/h stond het navolgende: Deze regeling dient tot wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (hierna: Uvs) in verband met de aanduiding van de maximumsnelheid op woonerven. Hiermee geef ik uitvoering aan mijn toezegging tijdens het Ambtelijk Overleg verkeersveiligheid van 15 maart 2012.

In artikel 45 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV) is bepaald dat bestuurders binnen een erf niet sneller mogen rijden dan stapvoets.

Het RVV geeft niet aan wat onder stapvoets moet worden verstaan. In zijn arrest van 5 oktober 1999, zaaknummer 11-99-V, heeft de Hoge Raad bevestigd dat het juist wordt geacht als toegestane snelheid op een woonerf de snelheid te hanteren die met een motorvoertuig technisch minimaal mogelijk is en dat aannemelijk wordt geacht dat deze snelheid 15 km/h bedraagt.

Deze wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften maakt het voor de wegbeheerder mogelijk, om op woonerven, met het bord A0115 (maximumsnelheid 15 km/h) dit expliciet aan te geven. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan een behoefte uit de huidige uitvoeringspraktijk”.

(Bron: Staatscourant 2012, 8331 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen)

“Als de voor een weg geldende snelheidslimiet niet past bij de infrastructuur van de weg, moet met de wegbeheerder worden overlegd over de mogelijkheid om de maximumsnelheid aan te passen aan de omstandigheden, of om de weg zodanig in te richten dat deze uitnodigt om de daar geldende maximumsnelheid niet te overschrijden”.

(Bron: Aanwijzing meting snelheidsoverschrijdingen (2022A008) | Beleid en Straffen | Openbaar Ministerie)

V.O.P. zebra:

Het instellen van voetgangersoversteekplaatsen op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (30 km/h). Uit ongeval cijfers is gebleken dat voetgangersoversteekplaatsen (zebra) als een schijnveiligheid kunnen worden gezien.

Een zebra wordt, volgens de basiskennmerken wegontwerp “nooit” toegepast op erftoegangswegen binnen de bebouwde kom (zowel niet bij de ideale- als de minimale inrichtingsvorm). Oversteken op wegvakken is bij erftoegangswegen binnen de bebouwde kom toegestaan voor voetgangers en fietsers. Hiervoor zijn geen voorzieningen vereist, niet om te stimuleren, maar ook niet om te beperken.

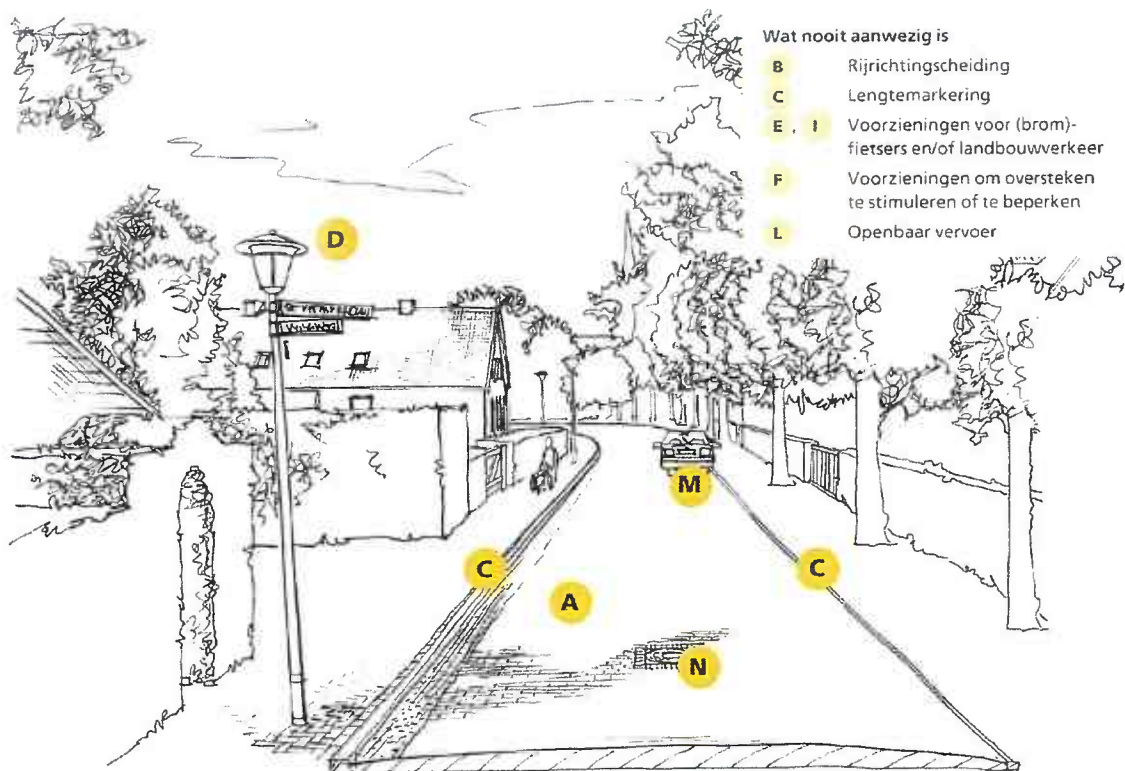
Erftoegangswegen binnen de bebouwde kom 30 km/h zone:

De erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (ETW-bibeko) heeft als functie uitwisselen. Dit type weg kent de minste richtlijnen en komt daardoor in veel verschijningsvormen in Nederland voor. De categorie ETW-bibeko kent dus veel vrijheden. Een bijzondere vorm van een erftoegangsweg is een erf. Een erf kent zijn eigen karakteristieken, de richtlijnen betreffende erven blijven onverminderd van kracht. Ook inrichting volgens Shared Space valt onder deze categorie.

Ideale inrichting erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (figuur 10):

- A Verharding:
 - Open verharding/streetprint (uitstraling open verharding).
- B Fysieke rijrichtingscheiding;
 - Eén rijbaan zonder rijrichtingscheiding.
- C Lengtemarkering;
 - In de ideale situatie zijn er opsluitbanden aanwezig en er is nimmer witte lengtemarkering aanwezig (fietsstroken, kantmarkering, parkeer vakken en dergelijke).
- D Openbare verlichting:
 - Openbare verlichting is aanwezig.
- E Voorzieningen landbouwverkeer;
- G Erfaansluitingen op de rijbaan;

- H Menging verkeersoorten;
- I Fietsvoorzieningen:
 - Landbouwverkeer, (brom-)fietsers en voetgangers en erfaansluitingen zijn toegestaan; geen voorzieningen op de rijbaan voor (brom-)fiets- en/of landbouwverkeer, tenzij sprake is van een fietsstraat.
- F Oversteken langzaam verkeer op wegvakken:
Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. Hiervoor zijn **geen** voorzieningen vereist, niet om te stimuleren, maar ook niet om te beperken.
- L Ov-haltes (bus/tram):
 - Er is **geen** openbaar vervoer aanwezig met *bussen langer dan 8 meter*. Vervoer met buurtbus en regiotaxi met kleine busjes kan wel plaatsvinden.
- M Parkeren:
 - Parkeren mag op de rijbaan.
- N Horizontaal en verticaal alignement:
 - Ontwerpsnelheid is 30 km/h. Erftoegangswegen hebben bij voorkeur korte rechtstanden. Er zijn voor de ETW-bibeko met een ideale inrichting geen richtlijnen voorgeschreven met betrekking tot de overige basiskenmerken J, K, O, P, Q, R en S.

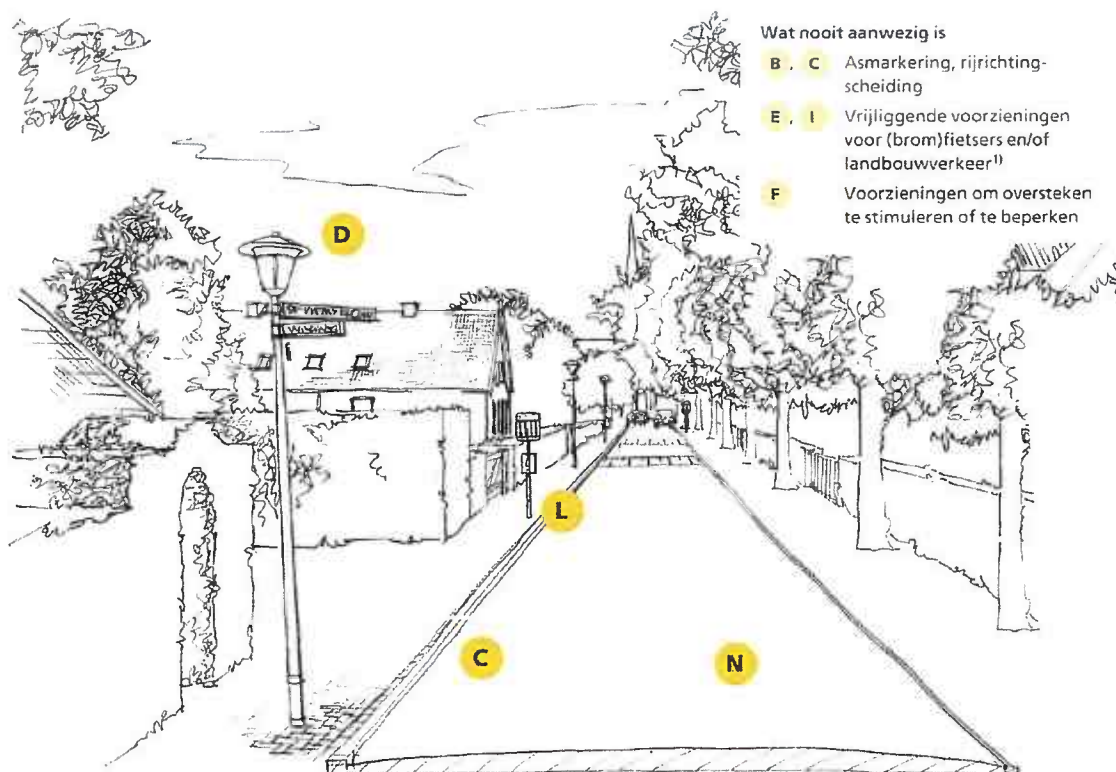


Figuur 10

Minimale inrichting erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (figuur 11):

- A Verharding:
 - Onverhard, open of gesloten
- B Fysieke rijrichtingscheiding:
 - Eén rijbaan zonder rijrichtingscheiding

- C Lengtemarkering:
- Er is **nimmer witte lengtemarkering** aanwezig (fietsstroken, kantmarkering, parkeervakken en dergelijke). Bij een onoverzichtelijke bocht mag over een korte lengte een as-streep worden aangebracht.
- D Openbare verlichting:
- Openbare verlichting is aanwezig.
- E Voorzieningen landbouwverkeer:
- Niet aanwezig.
- F Oversteken langzaam verkeer op wegvakken:
- Oversteken op wegvakken is toegestaan voor langzaam verkeer. Hiervoor zijn **geen** voorzieningen vereist, niet om te stimuleren, maar ook niet om te beperken.
- G Erfaansluitingen op de rijbaan;
- H Menging verkeerssoorten;
- I Fietsvoorzieningen;
- Landbouwverkeer, (brom)fietsers op de rijbaan, voetgangers en erfaansluitingen zijn toegestaan.
- L Ov-haltes (bus/tram):
- Openbaar vervoer mag aanwezig zijn.
- N Horizontaal en verticaal alignement:
- Ontwerpsnelheid is 30 km/h. Erftoegangswegen hebben bij voorkeur korte rechtstanden.



Figuur 11

Compenserende maatregelen:

1. Wanneer toch een fietsvoorziening aanwezig of gewenst is (fietspad/fietsstrook/fietsstraat), dan wordt op de rijbaan **geen** witte lengtemarkering toegepast. Gezocht moet worden naar creatieve oplossingen zoals de kleur van de verharding, bestratingspatroon of een oplossing zoals inrichting als een fietsstraat.

2. Als openbaar vervoer aanwezig is, dan wordt gehalteerd op de rijbaan.
Er zijn voor de ETW-bibeko met een minimale inrichting geen richtlijnen voorgeschreven met betrekking tot de overige basissenmerken J , K , M , O , P , Q , R en S .

(Bron: Basisinformatie - Basissenmerken wegontwerp - Categorisering en inrichting van wegen - 2.4.2, 24-09-2012)

Eenrichtingsverkeer binnen een 30 km/h zone:

De erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/h zone) heeft als functie uitwisselen. Alleen bij te smalle wegprofielen kan eenrichtingsverkeer worden ingesteld. Afhankelijk van de wegbreedte kan worden gekozen voor eenrichtingsverkeer auto, uitgezonderd fiets, of eenrichtingsverkeer auto, uitgezonderd fiets, bromfiets in twee richtingen. Gezien het feit dat de Houtlaan (6.25m) en de Kagerstraat (5.25m) breed zijn, is eenrichtingsverkeer hier niet op zijn plaats.

De politie adviseert de wegbeheerder om andere, *passende*, verkeersmaatregelen te treffen en hierbij gebruik te maken van de richtlijnen van het C.R.O.W. die, "Landelijk", zijn afgesproken in het programma: "Duurzaam Veilig".

Met vriendelijke groet,

512e

512e

Organisatieonderdeel Eenheid Den Haag
DROS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door 5.1.2.e
Functie 5.1.2.e
Bezoekadres Langegracht 11, 2312 NV Leiden
Telefoon 5.1.2.e
E-mail 5.1.2.e@politie.nl

Ons kenmerk 29072024-1
Uw kenmerk Z/22/3343880
Datum 29 juli 2024
Bijlage(n) Situatietekening: 4018058-SCH
Pagina 1/2

Retouradres (zichtbaar in venster van envelop)

Aan de Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Leiden
t.a.v. 5.1.2.e
Stadhuisplein 1
2311 EJ Leiden

Onderwerp NEGATIEF politieadvies

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer adviseer ik u over het voorgenomen verkeersbesluit welke door mij op 19 juli 2024 is ontvangen. Over de in dit verkeersbesluit genoemde maatregel en de daarbij behorende situatietekening, over het **instellen** van een **schoolzone** met een **maximumsnelheid van 15 km/h** op de **Antonie Duycklaan, Van Beuningenlaan** en de **Paulus Buysstraat**, te **Leiden**, vond overleg plaats tussen de wegbeheerder en de adviseur van de politie-eenheid Den Haag.

Doel:

Omdat er tijdens het brengen en halen van schoolgaande kinderen, in een korte periode, veel uitwisseling is van voetgangers, fiets en bromfietzers en motorvoertuigen, leidt dit vaak tot grote verkeersdrukke bij het in- en uitgaan van de scholen.

Ter voorkoming van verkeersonveilige situaties wil de wegbeheerder dit verkeer "extra" attenderen op de aanwezigheid van scholen door het instellen van een "**Schoolzone**".

Hierin wil de wegbeheerder een **maximumsnelheid van 15 km/h instellen**.

Maatregelen:

verwijderen:

- Op de **Antonie Duycklaan** (nabij perceel 10B), de **Paulus Buysstraat** (nabij perceel 11) en de **Van Beuningenlaan** (nabij de bocht naar de Antonie Duycklaan) worden de **combinatieborden**, voorzien van het **RVV bord A04-15** (adviesnelheid 15 km/h), het **RVV bord A05** (einde adviesnelheid 15 km/h) en het **RVV bord J21** (kinderen), **verwijderd**.

plaatsen:

- Op de **Antonie Duycklaan** (nabij perceel 10B), de **Paulus Buysstraat** (nabij perceel 11) en de **Van Beuningenlaan** (nabij de bocht naar de Antonie Duycklaan) worden de **combinatieborden**, voorzien van het **RVV bord A01-15** (maximumsnelheid 15 km/h), het **RVV bord A02-15** (einde maximumsnelheid 15 km/h) en **J21** (kinderen), **geplaatst**.

« Wa 5.1.2.e baai »

Advies:

De politie adviseert **NEGATIEF** op dit voorgenomen verkeersbesluit.

Motivatie:

Het plaatsen van bord A01 met daarop de maximumsnelheid van 15 km/h kan en mag op grond van de Wet alleen worden geplaatst binnen een erf. Plaatsing op een ander wegvak is daardoor in strijd met de wet en kan bij (bijvoorbeeld) een ernstig ongeval leiden tot risicoaansprakelijkheid voor de wegbeheerder. Het zou dan gezien kunnen worden als een gebrek aan de weg. Namelijk het juridisch onjuist plaatsen van een verkeersbord.

“In de toelichting bij de invoering van het RVV bord 15 km/h stond het navolgende: Deze regeling dient tot wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (hierna: Uvs) in verband met de aanduiding van de maximumsnelheid op woonerven. Hiermee geef ik uitvoering aan mijn toezegging tijdens het Ambtelijk Overleg verkeersveiligheid van 15 maart 2012.

In artikel 45 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV) is bepaald dat bestuurders binnen een erf niet sneller mogen rijden dan stapvoets. Het RVV geeft niet aan wat onder stapvoets moet worden verstaan. In zijn arrest van 5 oktober 1999, zaaknummer 11-99-V, heeft de Hoge Raad bevestigd dat het juist wordt geacht als toegestane snelheid op een woonerf de snelheid te hanteren die met een motorvoertuig technisch minimaal mogelijk is en dat aannemelijk wordt geacht dat deze snelheid 15 km/h bedraagt.

Deze wijziging van de Uvs maakt het de wegbeheerder mogelijk dat op woonerven met bord A01 deze maximumsnelheid van 15 km/h expliciet kan worden aangegeven. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan een behoefte uit de huidige uitvoeringspraktijk”.

(Bron: Staatscourant 2012, 8331 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen)

“Als de voor een weg geldende snelheidslimiet niet past bij de infrastructuur van de weg, moet met de wegbeheerder worden overlegd over de mogelijkheid om de maximumsnelheid aan te passen aan de omstandigheden, of om de weg zodanig in te richten dat deze uitnodigt om de daar geldende maximumsnelheid niet te overschrijden”.

(Bron: Aanwijzing meting snelheidsoverschrijdingen (2022A008) | Beleid en Straffen | Openbaar Ministerie)

Met vriendelijke groet,



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Nieuwe Gouwe OZ 2
2801 SB Gouda
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@politie.nl
Ons kenmerk MK/DROS/INFRA/2024
Uw kenmerk **349874**
Datum 19 februari 2024
Bijlage(n)
Pagina 1/1

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Nieuwkoop

T.a.v. [REDACTED]
Postbus 1
2460 AA Ter Aar

Onderwerp Verkeersadvies

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer adviseer ik, over het voorgenomen verkeersbesluit tot het aanleggen van een voetgangersoversteekplaats en een wegversmalling met voorrangregeling op de Nieuwveenseweg te Nieuwkoop, gemeente Nieuwkoop het volgende.

Namens de wegbeheerder werd het overleg over dit voorgenomen verkeersbesluit gevoerd door [REDACTED] en namens de politie-eenheid Den Haag door de Verkeersadviseur [REDACTED].

De gemeente Nieuwkoop is voornemens om een voetgangersoversteekplaats aan te leggen op de Nieuwveenseweg nabij de kruising met de Dorpsstraat te Nieuwkoop en ook wil zij een wegversmalling met voorrangregeling op de Nieuwveenseweg t.h.v. perceel 8.

De Nieuwveenseweg is gelegen binnen de bebouwde kom van Nieuwkoop. De Nieuwveenseweg is in eigendom, beheer en onderhoud bij de gemeente Nieuwkoop. De Nieuwveenseweg betreft nu nog een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 50 km/uur, maar de gemeente is van plan de snelheid hier te verlagen naar 30km/uur.

Aan een voetgangersoversteekplaats zijn de volgende wettelijke eisen gesteld:

De voetgangersoversteekplaats (zebra), zoals bedoeld in art. 49.2 van het RVV 1990

Toepassing

Een zebra wordt slechts toegepast:

- -op wegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 30 km/h of 50 km/h en;

Uitvoering

- 1 Een zebra bestaat uit een dwars op de weg aangebrachte markering met een breedte van ten minste 4 m, bestaande uit witte strepen met een breedte en een tussenliggende afstand van 0,4 tot 0,6 m.



- 2 Bij een zebra wordt, behalve bij verkeerslichten, altijd bord L2 geplaatst

Bord L2 (voetgangersoversteekplaats)

Toepassing

- 1 Dit bord wordt uitsluitend toegepast bij een zebra.

Plaatsing

- 1 Bij voorkeur wordt dit bord in een middengeleider dan wel boven de rijbaan aangebracht.

Richtlijnen voetgangersoversteekplaats CROW:

Verder worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Bij een intensiteit van 1000 voertuigen per uur of hoger wordt aanbevolen de VOP minimaal te combineren met een goede middengeleider. Hoewel een regelmatig gebruik van een oversteekplaats uit het oogpunt van doelmatigheid en acceptatie de voorkeur heeft, is een minimum aantal overstekende voetgangers gedurende een bepaalde tijdseenheid niet aan te geven. Vuistregel is dat er ten minste 100 voetgangers per dag moeten oversteken, maar op locaties waar veel kwetsbare voetgangers oversteken – zoals ouderen of kinderen – kan een andere afweging worden gemaakt.
- VOP's kunnen beter niet worden toegepast op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h en met 2x2 rijstroken. De 2x2

- een zebra wordt op gebiedsontsluitingswegen toegepast als er een gematigde verkeersbelasting is en een robuuste oversteekvoorziening gemaakt kan worden. (bijvoorbeeld op plateau). Alternatief is een geregelde oversteekplaats.

- oversteekplaats zo situeren dat de oversteeklengte zo klein mogelijk is
- bij tweerichtingswegen voetgangersoversteekplaats combineren met middengeleider

Negatieve aspecten

- slecht samenspel tussen voetgangers en rijverkeer
- verkeersregels bij voetgangersoversteekplaats (zebra) worden door rijverkeer vaak genegeerd

Oordeel Verkeersadviseur:

De locatie van de te realiseren voetgangersoversteekplaats is gelegen in een bocht naar de Noordenseweg. Door verkeer dat vanaf de Noordenseweg naar de Nieuwveenseweg rijdt, zal de voetgangersoversteekplaats hierdoor pas laat worden opgemerkt. Ondanks dat de snelheid voor de bocht laag zal liggen, levert dit een potentieel gevaarlijke situatie op.

Tevens kan worden gesteld dat het voor het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats noodzakelijk is, dat er met grote regelmaat voetgangers gedurende de gehele dag oversteken. Zo wordt doelmatigheid en acceptatie

gecreëerd. In dit geval zal hiervan slechts tijdens de spitsjeden sprake zijn en niet gedurende de gehele dag.

Ook is het noodzakelijk dat er deugdelijke/goede verlichting is aangebracht voor de zichtbaarheid van de voetgangersoversteekplaats. In dit geval wordt de VOP aangebracht tussen twee lichtmasten in en zal dus de lichtopbrengst matig zijn.

Advies:

De politie adviseert daarom **negatief** op het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats op deze locatie.

Mocht de gemeente Nieuwkoop toch besluiten tot het aanbrengen van een voetgangersoversteekplaats, dan adviseer ik deze op een andere locatie te doen en tevens onder de voorwaarden dat er een middengeleider wordt gerealiseerd.

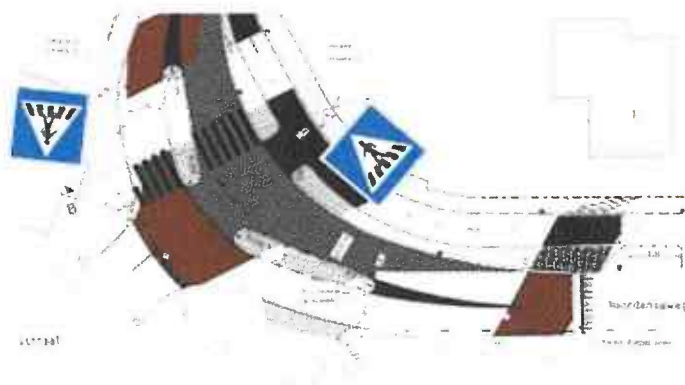
Buizen railwaggen
[Redacted text block]

Buizen railwaggen
[Redacted text block]

De politie adviseert dus negatief op de voetgangersoversteekplaats en positief op de wegversmalling met voorrangregeling.

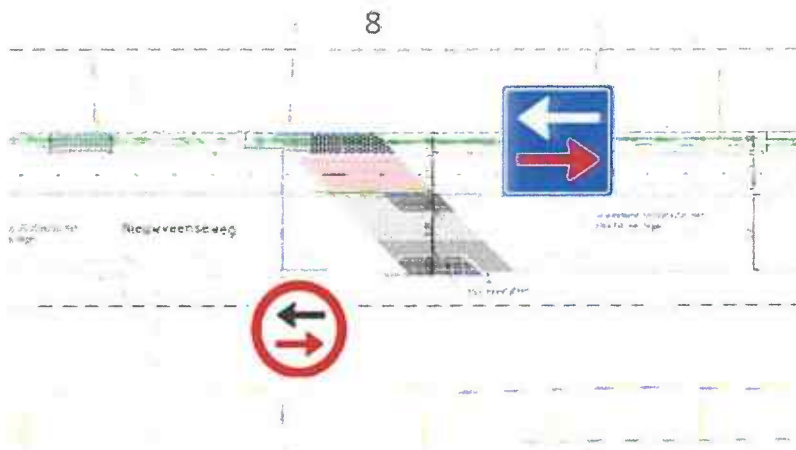
5.1.2.e

Situatie 1



Situatie 2

VOP ter hoogte van de Dorpsstraat



Wegversmalling met voorrangsregeling t.h.v. Nieuwveenseweg 8

Organisatieonderdeel Den Haag
DROS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Katschiplaan 10
2496ZN 's-Gravenhage
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]
@politie.nl

Afz.: Postbus 264 2501CG 's-Gravenhage

Ons kenmerk 20240129_02
Uw kenmerk 24.001538
Datum 29 januari 2024
Bijlage(n) 0
Pagina 1/1

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Rijswijk
t.a.v. [REDACTED]

Onderwerp Advies inzake instellen 30 kilometer per uur zone

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is vanwege voorgenomen verkeersbesluit overleg geweest voor het instellen van een 30 kilometer per uur zone in de Van der Kooijweg, te Rijswijk, onder de volgende voorwaarden:

1. tot het instellen van een 30 km/uur zone met een parkeerverbod zone op de Van der Kooijweg, door het plaatsen van het begin en einde E1/A01-30zb bord op de Van der Kooijweg, na het kruispunt met het meest oostelijk gelegen parkeerterrein [conform de bij dit besluit behorende tekening]. Als gevolg van deze maatregel wordt na het viaduct over de A4 beide kanten op de A01-30zh bebording geplaatst, om de geldende maximumsnelheid te herhalen. Ter ondersteuning van het instellen van de 30 km/uur zone worden twee rubberen drempels (voorbeeld in bijlage 2), waar ter ondersteuning attentie verhogende en fluorescerende bebording wordt geplaatst.
2. tot het verwijderen van de begin en einde E1/A01-30zb bord (Van Rijnweg-Viaduct A4).

De politie adviseert negatief tot het vergroten van de 30 kilometer per uur zone, omdat de weginrichting niet voldoet aan de *minimale inrichting erftoegangsweg binnen de bebouwde kom* genoemd in de *basiskennmerken wegontwerp - Categorisering en inrichting van wegen* vanuit het ASVV. Daarnaast is de toepassing van de getoonde drempel niet conform het CROW en wordt hiermee mogelijk niet voldaan aan Artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994.

[REDACTED]

De korpschef,
namens deze

[REDACTED]

5.1.2.e

Organisatieonderdeel Den Haag
DRoS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Katschiplaan 10
2496ZN 's-Gravenhage
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]
@politie.nl

Afz.: Postbus 264 2501CG 's-Gravenhage

Ons kenmerk 20240723_02
Uw kenmerk 24.024691
Datum 23 juli 2024
Bijlage(n) 0
Pagina 1/1

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Rijswijk
t.a.v. [REDACTED]

Onderwerp Advies inzake instellen 30 km per uur zone

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is vanwege voorgenomen verkeersbesluit overleg geweest voor het instellen van een 30 km per uur zone in de Hendrik Ravesteijnplein en de Lindelaan tussen het Hendrik Ravesteijnplein en de Rembrandtkade, te Rijswijk, onder de volgende voorwaarden:

1. tot het instellen van een 30 km/uur zone met het plaatsen van A01-30zb en A02-30zb bebording [conform de bij dit besluit behorende tekening] op het Hendrik Ravesteijnplein en de Lindelaan tussen het Hendrik Ravesteijnplein en de Rembrandtkade;
2. tot het verwijderen van de A01-30zb en A02-30zb bebording waar de Lindelaan kruist met de Jozef Israëlslaan ter hoogte van het winkelgebied aan het Hendrik Ravesteijnplein [conform de bij dit besluit behorende afbeeldingen];
3. tot het nemen van aanvullende maatregelen om de nieuwe maximumsnelheid af te dwingen, door het aanleggen van drempels en een afwijkende kleur en verharding, namelijk straatprint

De politie adviseert negatief in deze, omdat de Lindelaan een hoofdroute voor nood- en hulpdiensten betreft. De verlaging van de snelheid van 50 km/u naar 30 km/u heeft gevolgen voor de maximale snelheden die de nood- en hulpdiensten conform de voor hun geldende brancherichtlijn mogen rijden en dus voor de aanrijtijden waaraan zij moeten voldoen. Daarnaast zal de doorstroming van het verkeer in snelheid afnemen wat dus ook consequenties heeft voor snelheid de nood- en hulpdiensten.

Graag wijs ik u erop dat er op dit moment geen snelheidshandhaving kan plaatsvinden binnen een GOW30. Op dit moment is er een pilot gaande in Amsterdam. Het is daarom van essentieel belang dat de in te stellen maximumsnelheid in overeenstemming is met het wegbeeld ter plaatse, conform hetgeen beschreven staat in de Uitvoeringsvoorschriften van het BABW (wetgeving), 'Duurzaam Veilig', en de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' (welke op dit moment nog niet officieel bekrachtigd is), waardoor de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en zijn omgeving, en er daardoor geen snelheidshandhaving nodig is.

De korpschef,
namens deze

[REDACTED]
5.1.2.e

Organisatieonderdeel Den Haag
DROS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Katschiplaan 10
2496ZN 's-Gravenhage
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]
@politie.nl

Afz.: Postbus 264 2501CG 's-Gravenhage

Ons kenmerk 20240904_03
Uw kenmerk 24.084018
Datum 4 september 2024
Bijlage(n) 0
Pagina 1/1

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Rijswijk
t.a.v. [REDACTED]

Onderwerp Advies inzake instellen voorrangregeling kruispunt Parelmoervlinderlaan-Porseleinvlinderstraat

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is vanwege voorgenomen verkeersbesluit overleg geweest voor het instellen van een voorrangregeling op het kruispunt Parelmoervlinderlaan met de Porseleinvlinderstraat, te Rijswijk, onder de volgende voorwaarden:

1. Tot het plaatsen van haaiantanden met inleidende markering op de Porseleinvlinderstraat conform artikel 80 van het RVV [conform de bij dit besluit behorende afbeelding;

De politie adviseert negatief in deze, omdat volgens het CROW de voorrang niet wordt geregeld bij erftoegangswegen die elkaar kruisen. Het betreft een omgeving met nieuwbouw, waarbij de politie niet in de voorfase is betrokken. Dergelijke problemen hadden in een eerder stadium gesignaleerd en voorkomen kunnen worden.

De korpschef,
namens deze



Organisatieonderdeel Den Haag
DROS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Katschiplaan 10
2496ZN 's-Gravenhage
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]
@politie.nl

Afz.: Postbus 264 2501CG 's-Gravenhage

Ons kenmerk 20240930_01
Uw kenmerk 24.084531
Datum 30 september 2024
Bijlage(n) 0
Pagina 1/1

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Rijswijk
t.a.v. [REDACTED]

Onderwerp Advies inzake instellen voorrangregeling kruispunt Sionsweg – Hof van Sionings(brom)fietspad

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is vanwege voorgenomen verkeersbesluit overleg geweest voor het instellen van een voorrangregeling op de kruising Sionsweg met het Hof van Sion, te Rijswijk, onder de volgende voorwaarden:

Tot het plaatsen van haaiantanden met inleidende markering, in combinatie met het bord B06 op het Hof van Sion conform artikel 80 en bijlage 1 van het RVV [conform de bij dit besluit behorende afbeelding];

De politie adviseert negatief in deze, omdat volgens de basiskennmerken wegontwerp bij kruispunten en rotondes (CROW) nooit een voorrangregeling wordt toegepast. Het advies is dan ook om de kruising volledig conform de basiskennmerken wegontwerp vanuit het CROW in te richten.

De korpschef,
namens deze

[REDACTED]
5.1.2.e

Organisatieonderdeel Den Haag
DRoS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [redacted]
Functie 5.1.2.e
Bezoekadres Katschiplaan 10
2496ZN 's-Gravenhage
Telefoon [redacted]
E-mail [redacted]

Afz.: Postbus 264 2501CG 's-Gravenhage

Ons kenmerk 20241118_04
Uw kenmerk 24.078881
Datum 18 november 2024
Bijlage(n) 0
Pagina 1/1

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Rijswijk
t.a.v. [redacted]

Onderwerp Advies inzake instellen 30 km per uur zone

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Bestuit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is vanwege voorgenomen verkeersbesluit overleg geweest voor het instellen van een 30 km per uur zone in het bedrijventerrein Broekpolder, te Rijswijk, onder de volgende voorwaarden:

1. tot het instellen van een 30 km/uur zone met het plaatsen van A01-30zb en A02-30zb [conform de bij dit besluit behorende tekening] waarmee deze maximumsnelheid van kracht wordt op de Fleminglaan, Einsteinlaan, Braillelaan, Ampèrelaan en Madame Curieaan;

De politie adviseert negatief in deze, omdat de 'handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' niet officieel bekrachtigd is.

Hoewel dit advies negatief is, raad ik aan om de inrichtingskenmerken GOW 30 uit de 'handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30' volledig toe te passen en hierbij ook de evaluatie te waarborgen.

Op dit moment kan er geen snelheidshandhaving plaatsvinden binnen een GOW30. Het is van essentieel belang dat de in te stellen maximumsnelheid in overeenstemming is met het wegbeeld ter plaatse, conform hetgeen beschreven staat in de Uitvoeringsvoorschriften van het BABW (wetgeving), 'Duurzaam Veilig', en de 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30', waardoor de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en zijn omgeving, en er daardoor geen snelheidshandhaving nodig is.

De korpschef,
namens deze

[redacted]
5.1.2.e

Organisatieonderdeel Den Haag
DROS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door 5.1.2.e
Functie 5.1.2.a
Bezoekadres Katschiplaan 10
2496ZN 's-Gravenhage
Telefoon 5.1.2.a
E-mail 5.1.2.a
@politie.nl
Ons kenmerk 20240529_02
Uw kenmerk 24-0085426
Datum 29 mei 2024
Bijlage(n) 0
Pagina 1/1

Afz.: Postbus 264 2501CG 's-Gravenhage

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Westland

t.a.v. 5.1.2.a

Onderwerp Advies inzake verlagen van zone 60 naar zone 30

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is vanwege voorgenomen verkeersbesluit overleg geweest voor het verlagen van een zone 60 naar een zone 30 op de Rijnsburgerweg, te Naaldwijk onder de volgende voorwaarden:

Op grond van vorenstaande overwegingen besluiten:

1. Het huidige verkeersbord A1-60-ZB vervangen voor het verkeersbord A1-30-ZB, en het huidige verkeersbord A2-60-ZE vervangen voor A2-30-ZE, zie bijlage.

De politie adviseert negatief in deze, omdat dit niet overeenkomt met een *Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens*. Daarnaast zijn er geen (minimale) basiskennmerken wegontwerp uitgewerkt in het CROW, dus het huidige wegontwerp kan hierop niet worden getoetst. Handhaven op snelheid is na het instellen van de 30-zone niet meer mogelijk.

De korpschef,
namens deze

5.1.2.a

5.1.2.e

Organisatieonderdeel Den Haag
DROS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Katschiplaan 10
2496ZN 's-Gravenhage
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]
@politie.nl

Afz.: Postbus 264 2501CG 's-Gravenhage

Ons kenmerk 20240911_01
Uw kenmerk 24-0143617
Datum 11 september 2024
Bijlage(n) 0
Pagina 1/1

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Westland
t.a.v. [REDACTED]

Onderwerp Advies inzake snelheidsverlaging van 60 naar 50 km/u

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is vanwege voorgenomen verkeersbesluit overleg geweest tot het instellen van een toegestane maximumsnelheid van 50km/u op een deel van de Kasteelweg, te Naaldwijk, onder de volgende voorwaarden:

- tot het instellen van 50km/uu, door middel van plaatsing van verkeersborden conform model A1 van bijlage I van het reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;
 - op het deel van de Kasteelweg zoals aangegeven op bijgevoegde gewaarmerkte tekening;
- de verkeersmaatregelen vast te hebben gelegd op hieronder opgenomen tekening met nummer: 24-0094452_B d.d.: 10-09-2024

De politie adviseert negatief in deze, omdat:

- De snelheidsverlaging in de praktijk moeilijk handhaafbaar is. Zo stelt de *Instructie snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers (20221002)* een aantal voorwaarden waaraan bij deze locatie zeer waarschijnlijk niet kan worden voldaan.
- De Kasteelweg een hoofdroute voor nood- en hulpdiensten betreft. Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen, de twee drempels, en het verlagen van de toegestane maximumsnelheid, nadelige gevolgen heeft voor de aanrijdtijden van de nood- en hulpdiensten.

De korpschef,
namens deze

[REDACTED]

Organisatieonderdeel Den Haag
DROS Infrastructuur
Team Verkeer
Advies en Analyse



Behandeld door [REDACTED]
Functie [REDACTED]
Bezoekadres Katschiplaan 10
2496ZN 's-Gravenhage
Telefoon [REDACTED]
E-mail [REDACTED]@politie.nl

Afz.: Postbus 264 2501CG 's-Gravenhage

Ons kenmerk 20241216_01
Uw kenmerk 24-0214981
Datum 16 december 2024
Bijlage(n) 0
Pagina 1/2

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Westland
t.a.v. [REDACTED]

Onderwerp Advies inzake instellen voetgangersoversteekplaats

Geacht College,

Gelet op artikel 24 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer is vanwege voorgenomen verkeersbesluit overleg geweest voor het instellen van een voetgangersoversteekplaats in de Opstalweg, te Naaldwijk onder de volgende voorwaarden:

- tot het instellen van een voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de kruising Opstalweg – Boomgaardspad te Naaldwijk door het plaatsen van de verkeersborden L02 conform model van bijlage I van het reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 en het aanbrengen van markeringen in de vorm van strepen conform de publicatie 207 Richtlijnen voor de Bebakening en Markering van wegen van het CROW;
- De verkeersmaatregel vast te hebben gelegd op bijbehorende tekening met kenmerk: 24-0214981 d.d. 11-12-2024.

De politie adviseert negatief in deze, omdat:

De Opstalweg is een vastgestelde hoofdroute voor nood- en hulpdiensten. Het instellen van een Voetgangersoversteekplaats (VOP) op deze weg kan de doorstroming van hulpdiensten belemmeren, doordat voertuigen moeten stoppen voor voetgangers. Dit kan de snelheid en effectiviteit van hulpdiensten in kritieke situaties in gevaar brengen. Daarnaast wordt de VOP uitgevoerd op een verhoogde kruising (snelheidsremmer), wat de snelheid van het verkeer verder vermindert en de doorstroming bemoeilijkt. In het verkeersbesluit wordt gesteld dat de weg met deze verkeersmaatregel zoveel mogelijk in stand wordt gehouden, en dat de bruikbaarheid en veiligheid gewaarborgd blijven. Gezien het bovenstaande vraag ik me echter af of dit daadwerkelijk het geval is.

Daarnaast wordt in deze maatregel afgeweken van de basiskenmerken voor kruispunten en rotondes, zoals vastgelegd in het CROW/ASVV. Een VOP wordt in het CROW/ASVV nooit toegepast op een gebiedsontsluitingsweg (GOW), en een verhoogde kruising wordt doorgaans alleen toegepast bij een kruising zonder voorangsregeling (ETW/ETW). Door een VOP in deze specifieke situatie toe te passen op een GOW, op een kruising waarbij de voorrang is geregeld, wordt afgeweken van de vastgestelde richtlijnen en van de algemene inrichting van de weg. Dit kan leiden tot verwarring bij weggebruikers, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Daarom ben ik van mening dat de maatregel zoals voorgesteld niet bijdraagt aan de beoogde veiligheid.

Mocht er toch worden besloten om af te wijken van de basiskenmerken, dan zou minimaal een middeneiland op de VOP toegepast moeten worden. Het middeneiland is een essentieel veiligheidsaspect, vooral op wegen met een hoge intensiteit, zoals een GOW. Het ontbreken van dit middeneiland vergroot het risico voor voetgangers, die mogelijk midden op de weg moeten wachten, wat een verkeersonveilige situatie creëert.

Het CROW/ASVV stelt daarnaast kanalisatie-markering voor als een passende maatregel voor dergelijke situaties. Gezien het bovenstaande adviseer ik deze maatregel te overwegen.

Datum 16 december 2024
Onderwerp Advies inzake instellen
voetgangersoversteekplaats
Pagina 2/2



De korpschef,
namens deze

