

Het geel gearceerde is weggevallen. Bijlage 3 zal worden aangepast.

38 Politie

Kijkende naar de nieuwe wegcategorisering zullen vooral de GOW30 en de GOW60 qua handhaving een probleem kunnen gaan vormen. Voor de categorieën SW, GOW en ETW zijn vanuit de CROW aanbevelingen gedaan qua inrichtingen. De GOW30 kent nu in ieder geval voorlopige inrichtingseisen, maar v.w.b. de GOW60 zijn deze er niet. Ik heb deelgenomen aan het overleg over het nieuwe handboek Wegverkeer en daarin is ook duidelijk aangegeven dat we deze GOW60 NIET gaan terugvinden in het handboek. Zoals het er nu ook voorstaat is de provincie Utrecht de enige wegbeheerder die iets heeft gevonden van de inrichting van de GOW60. Voorlopig staat er nog geen enkele andere provinciale wegbeheerder te trappelen om dit ook toe te passen. Wel zie ik dat veel wegbeheerders in de provincie steeds meer, vanuit politiek oogpunt, grijpen naar de GOW30 en GOW60 (met of zonder infrastructurele aanpassingen). Zeker op de GOW30 en GOW 60 waar geen extra maatregelen worden genomen om de snelheid daadwerkelijk richting de 30 / 60 te krijgen zullen niet kunnen rekenen op handhaving vanuit de politie. Hier is overleg over geweest met justitie. Deze geven aan dat zowel de GOW30 als GOW60, om in aanmerking te komen voor handhaving, moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:

Het Parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie heeft zich uitgesproken voor uitbreiding van 30/60-km zones, mits zodanige (infrastructurele) maatregelen zijn genomen, dat deze zones ZELFHANDHAVEND zijn. Handhaving zal daarom aan een aantal voorwaarden zijn verbonden:

- Er dient een geloofwaardige limiet te zijn. Dit betekent onder meer dat de inrichting passend bij de limiet moet zijn (Duurzaam Veilig);
- Overtredingspercentage is (maximaal) 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.

Bij een inrichting zonder aanvullende maatregelen zal er dus zeker geen handhaving plaats vinden. Daarnaast is het ook zeer de vraag of de verkeersveiligheid hier mee gediend is. Natuurlijk zal een lagere snelheid zeker invloed hebben op de botssnelheid bij een aanrijding, maar de vraag is hoeveel mensen zich aan het gebod zullen houden als er alleen een bord 30 of 60 wordt geplaatst; zeker op die plaatsen waar geen infrastructurele aanpassingen plaats hebben gevonden en men er tot voor kort nog 50 / 80 km/h mocht rijden.

Al met al wordt er vanuit de politie zeer sceptisch gekeken naar de GOW30 en zeker de GOW60. Vanuit de adviserende hoek zullen vraagtekens gezet worden bij een GOW30 als deze niet is ingericht volgens de voorlopige richtlijnen. Bij de GOW60 zal vaak een negatief advies worden uitgebracht, omdat er juridisch geen

Het verlagen van de maximum snelheid is een maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren. We voeren de snelheidsverlaging pas uit als de weg is ingericht conform de bijbehorende inrichtingseisen. We volgen de pilot van de provincie Utrecht wat betreft de GOW60 buiten de bebouwde kom op de voet.

Het Wegencategoriseringsplan hoeft niet aangepast te worden.

Het geel gearceerde is weggevallen. Bijlage 3 zal worden aangepast.

inrichtingskenmerken zijn en dus niet gecontroleerd kan worden of de inrichting op orde is.