

Behandeld door M.H. Vos
Functie Operationeel Specialist Verkeer
Bezoekadres Schweitzerlaan 6
9728 NP Groningen
Telefoon 088-1671586
E-mail infrastructuur.noord-nederland@politie.nl

Postbus 107, 9400 AC Assen

Ons kenmerk 20180718000526

Uw kenmerk

Datum 02-08-2018

Bijlage(n) 0

Pagina 1/2

College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Groningen
Postbus 30026
9700 RM Groningen

Onderwerp Instellen stilstaan verbod Dom Helder Camaraschool

Geacht College,

Naar aanleiding van uw verzoek om advies, d.d. 18 juli 2018, met betrekking tot het verkeersbesluit tot het instellen van een stilstaan verbod op Onnemaheerd te Groningen, deel ik u het volgende mede over de te nemen verkeersmaatregelen:

Het gebied staat open voor het openbaar verkeer en de wegen zijn wegen als bedoeld in artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994.

In het genoemde gebied is de gemeente Groningen wegbeheerder en is het college van B&W van de gemeente Groningen bevoegd tot het nemen van een verkeersbesluit.

Gelet op het verzoek om advies in zake het voornemen om een stilstaan verbod in te richten, aan de Onnemaheerd ter hoogte van de Dom Helder Camaraschool, te Groningen gemeente Groningen, is het volgende advies tot stand gekomen:

Het advies van de politie op grond van de juridische handhaafbaarheid van de voorgestelde te nemen maatregelen is **negatief**. Daarom de voorgestelde maatregelen niet te effectueren. De volgende motivatie ligt hieraan ten grondslag:

Stilstaan verbod d.m.v. E2 RVV 1990:

De opzet van het RVV en BABW is dat er zo weinig mogelijk moet worden vastgelegd in regels, waardoor een geloofwaardig, duidelijk en handhaafbaar stelsel ontstaat. Regels en tekens winnen aan overtuigingskracht door er spaarzaam mee om te gaan. Er moet meer aandacht worden besteed aan infrastructurele maatregelen dan aan geen verbodsborden. Dit komt de naleving ten goede en maakt de handhaving eenvoudiger. De bedoeling van het BABW is dan ook de wegbeheerders aan te sporen tot terughoudend en zorgvuldig gebruik van verkeerstekens.

Uit ervaring en onderzoek blijkt dat het instellen van stop- en parkeerverboden in de omgeving van scholen niet zal leiden tot een gewenst parkeergedrag en gedrag van m.n. ouders in het verkeer bij geen of geringe handhaving. Zodra er geen nut en noodzaak is om een verkeersmaatregel toe te passen dient die maatregel niet te worden uitgevoerd omdat dit zal leiden tot een niet werkende maatregel. Om het gewenste effect te verkrijgen, juist gedrag van ouders in het verkeer bij het halen en brengen van kinderen van en naar scholen, dient eerder aan het toepassen van de juiste fysieke infrastructurele maatregelen en het juist inrichten van infrastructuur te

worden gedacht. Daarnaast zijn de afgelopen jaren goede resultaten geboekt met gedrag beïnvloedingsprojecten bij scholen. Onderdeel van dit soort projecten is het aangeven van een autovrije zone voor de schoolingangen en het instellen van een vaste schoolroute bij het halen en brengen van kinderen. Vervolgens wordt een gedragscode afgesproken en vastgesteld dat in deze zone niet door ouders en verzorgers wordt geparkeerd en de aangegeven route gevolgd dient te worden tijdens het halen en brengen van kinderen. Het gedrag beïnvloedingsproject zal structureel weggezet moeten worden zodat een zelfregulerende situatie optreedt rondom de school.

In de CROW-brochure "Ontwerpen voor kinderen" staan richtlijnen voor de inrichting van schoolomgevingen.

In de praktijk past de politie Noord-Nederland geen structureel handhavingsbeleid toe op verkeersmaatregelen zoals E1 RVV 1990 parkeerverboden en E2 RVV 1990 stilstaan verboden bij scholen. Handhaving vindt slechts plaats in kader van routinematig toezicht. Advies is dan ook om geen E2 RVV 1990 stilstaan verbod in te stellen, omdat de maatregel geen structureel handhaving prioriteit heeft en zodoende tot een niet werkende maatregel zal leiden

Daarnaast kan een neveneffect ontstaan op het moment dat het stilstaan verbod wordt ingevoerd. Een neveneffect kan zijn dat het stilstaan verbod op deze locatie een snelheidsverhogende werking tot gevolg heeft. Auto's mogen bij de doorgetrokken gele markering niet stilstaan en daarom lijkt de weg visueel breder. Uit ervaring blijkt dat een bredere weg leidt tot een hogere snelheid.

De korpschef van politie,
namens deze politiefchef van Noord-Nederland,
voor deze



E.J. Timmerman
Operationeel Expert