



## Verkeersbesluit Bordenreductie Ameland



*Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ameland;*

**Gelet op:**

- Artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) ingevolge verkeersbesluiten worden genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de Provincie of een waterschap;
- Artikel 15, lid 1 van de WVV 1994 ingevolge de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeersborden, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat, geschiedt krachtens een verkeersbesluit;
- Artikel 12 van het Besluit Administratie Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) ingevolge de plaatsing/verwijdering van verkeersborden van Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeersborden 1990 (hierna: RVV 1990), zoals verwoord in dit verkeersbesluit, moet geschieden krachtens een verkeersbesluit;
- Artikel 24 van het BABW ingevolge verkeersbesluiten worden genomen na overleg met (een gemachtigde van) de korpschef van de politie;
- Het delegatiebesluit van de gemeenteraad van Ameland van 25 oktober 2004, inzake de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten.

**Overwegende dat:**

- Op 30 augustus 2010 de partijen Ameland '82, CDA en de PvdA een motie hebben ingediend om op korte termijn de invoering van de Shared Space gedachte te onderzoeken, alsmede de kostenbesparing die daarmee annex is. In deze motie, die unaniem is aangenomen, kwam ook het verminderen van het aantal verkeersborden uitdrukkelijk naar voren. Daarnaast pleiten ze voor terughoudendheid bij nog te plaatsen borden;
- Op 28 mei 2013 een collegebesluit is genomen om akkoord te gaan met het voorbereiden van een verkeersbesluit om overtollige verkeersborden op te ruimen;
- In dat kader en ten behoeve van het integraal beheer van de openbare ruimte in 2013 een inventarisatie van alle verkeersborden binnen de gemeente heeft plaatsgevonden;
- Deze verkeersborden vanuit verkeerskundig en juridisch oogpunt zijn beoordeeld naar de noodzaak ze te handhaven;
- Eén van de redenen hiertoe is gelegen in het feit dat voor een aantal verkeerssituaties verkeersborden nauwelijks een meerwaarde hebben;
- Het verminderen van het aantal verkeersborden in de openbare ruimte mede wordt ondersteund door veranderende wet- en regelgeving;
- Een voorbeeld hiervan wordt gevormd door een voorwaarschuwing Bord B6. De snelheid ter plaatse is relatief laag en op de kruising zelf staat het verkeersbord (B6) ook, plus bijbehorende haaiantanden, waardoor het plaatsen van borden ter regeling van de voorrang bij dergelijke situaties overbodig is geworden;
- Een teveel aan (deels overbodige) borden daarnaast een nadelige werking heeft op de kwaliteit en belevenis van de openbare ruimte;
- De gemeente gelet op het voorgaande dan ook een kloppend verkeerssysteem nastreeft door verkeerskundig of juridisch overbodige bebording te verwijderen;
- Aandachtspunt met betrekking tot het verwijderen van de overbodige verkeersbesluitplichtige bebording wordt gevormd door het feit dat het in zijn totaliteit om een grote hoeveelheid bebording gaat (84 borden en 12 onderborden);

**Uit het oogpunt van:**

De in artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994, genoemde doelstellingen:

- Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- Het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan.

**Is het gewenst om:**

Om overtollige verkeersborden op Ameland op te ruimen. Een en ander overeenkomstig de bij dit besluit behorende bijlage waarin de bordenreductie gedetailleerd wordt beschreven.



### **Op grond van de volgende motivering:**

Verkeerstekens en verkeersborden zijn erop gericht duidelijkheid te verschaffen over verkeerssituaties en de veiligheid van deelnemers aan het verkeer te waarborgen. Een overdaad aan verkeersborden (alsmede het onjuist plaatsen van verkeersborden) kan echter ook nadelen met zich meebrengen. Op Ameland is het aantal verkeersborden al geruime tijd niet meer onder de loep genomen.

Op 30 augustus 2010 hebben de partijen Ameland '82, CDA en de PvdA een motie ingediend om op korte termijn de invoering van de Shared Space gedachte te onderzoeken, alsmede de kostenbesparing die daarmee annex is. In deze motie, die unaniem is aangenomen, kwam ook het verminderen van het aantal verkeersborden uitdrukkelijk naar voren. Daarnaast pleiten ze voor terughoudendheid bij nog te plaatsen borden.

Er zijn drie argumenten voor een kritische houding ten aanzien van verkeersborden:

1. Veiligheid: Een wirwar aan borden kan de weggebruiker verwarren of te weinig tijd gunnen om ernaar te handelen en zodoende juist bijdragen aan de onveiligheid van het verkeer.
2. Esthetisch: Een overdaad aan verkeersborden veroorzaakt een straatbeeld dat rommelig aandoet.
3. Financieel: Zowel het plaatsen als onderhouden van verkeersborden kost geld.

Een beknopte desksearch laat zien dat veel gemeenteraden in het hele land dezelfde wens hebben, maar dat dit in de praktijk vaak lastiger blijkt te zijn dan in eerste instantie werd gedacht. Ook de politie (Ameland) is van mening dat het gros aan borden wettelijk verplicht is (RVV 1990, WvW 1994) en deze borden niet zo maar weggehaald kunnen worden.

Om het bovenstaande op te pakken, is met de politie Ameland een rondrit over Ameland gemaakt, waarbij er kritisch is gekeken naar de borden. Tijdens de rondrit is er gekeken naar verschillende uitgangspunten:

1. Door de aanwezigheid van andere verkeersborden is een bord niet nodig. Bijvoorbeeld een bord 'verboden te fietsen' langs een weg met een verplicht vrij liggend fietspad.
2. Door de infrastructuur is het bord niet nodig.
3. Door aanwezige markering is het bord niet nodig.
4. Het verkeersbord is overbodig en puur informatief.
5. Het is aan de wegbeheerder om dit verkeersbord te saneren.
6. Extra aandacht (kruispunt of oversteek): bij enkele oversteeken wordt extra aandacht gevraagd voor een bepaalde doelgroep die daar oversteekt, zoals wandelaars, fietsers of ruiters. Dubbele waarschuwingen zijn overbodig.
7. Het onderbord is soms overbodig, het hoofdbord blijft wel gehandhaafd.

### **Belangenafweging:**

Op grond van artikel 3:4 lid 1 Awb, zijn de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen afgewogen en de nadelige gevolgen van het besluit zijn voor één of meer belanghebbenden niet onevenredig, in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

Het RVV 1990 gaat er vanuit dat de weggebruiker tot op zekere hoogte zelf in staat is te bepalen welk gedrag veilig is. De wegbeheerder heeft echter ook een eigen verantwoordelijkheid omtrent het wegontwerp en de toepassing van verkeerstekens. Desalniettemin is het wenselijk dat wegbeheerders streven naar een uniforme toepassing, plaatsing en uitvoering van verkeerstekens.

Verkeersdeelnemers zijn eerder bereid het gewenste gedrag feitelijk te vertonen als de regels helder, uitvoerbaar en daardoor ook acceptabel zijn. Het RVV1990 omvat een aantal essentiële gedragsregels. Het plaatsen van verkeerstekens langs, op of boven onze wegen houdt een op de situatie toegespitste verdichting van gedragsregels in. Wanneer die dichtheid te groot is, gaat dit ten koste van de begrijpbaarheid, het voorspelbaar verkeersgedrag en daarmee ook de verkeersveiligheid. Bij het toepassen en plaatsen van verkeersborden is het dus belangrijk dat gestreefd wordt naar terughoudendheid en uniformiteit.

Wegbeheerders hebben wel eens de neiging om verkeersproblemen op te lossen door middel van het plaatsen van verkeersborden. Dit heeft op veel plaatsen geleid tot een 'bordenwoud'. Niet alleen verliezen verkeerstekens dan aan overtuigingskracht, maar ook is de informatie via de verkeersborden zo groot, dat zij in veel gevallen niet meer wordt opgepakt. Het is dan veel beter om de infrastructuur aan te passen, waardoor het gewenste verkeersgedrag feitelijk wordt bereikt. Met name in verblijfsgebieden kunnen verkeersborden dan (volledig) achterwege worden gelaten.

Niet is gebleken dat belanghebbenden onevenredig worden benadeeld dan wel dat door de te nemen maatregel onduidelijke verkeerssituaties zouden ontstaan.



### **Gehoord:**

Overeenkomstig artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is het verplicht om overleg te plegen met de politie over de voorgenomen verkeersmaatregel. De politie heeft de gemeente geadviseerd in de vorm van een rapportage.

neemt, gelet op het voorgaande, het volgende

### **BESLUIT**

Het verwijderen van in totaal 96 verkeerstekens, opgesplitst in 84 borden en 12 onderborden op Ameland die gedetailleerd worden beschreven in de bijlage van dit besluit.

Ballum, 6 mei 2014

Het college

Albert de hoop, burgemeester

Hans van Huffelen, secretaris-directeur

Bijlage: gedetailleerde beschrijving bordenreductie Ameland

### **Bezwaar**

#### **U bent het er niet mee eens**

Het college heeft een besluit genomen. Als u het niet eens bent met dit besluit, kunt u een bezwaarschrift indienen.

U kunt dit richten aan:

Het college

Postbus 22

9160 AA Hollum-Ameland

#### **Inhoud van het bezwaar**

U moet het bezwaarschrift binnen zes weken na de bekendmaking van het besluit versturen. Zorgt u ervoor dat uw bezwaarschrift het volgende bevat:

- uw naam en adres;
- datum;
- een omschrijving van het besluit, waartegen het bezwaar is gericht;
- de motivering van uw bezwaar;
- uw handtekening.

#### **Wat gebeurt er met het bezwaar?**

Allereerst kijken we of uw bezwaarschrift alle nodige informatie bevat. Als dat niet zo is, krijgt u een brief waarin staat welke informatie ontbreekt. U kunt dan de ontbrekende informatie alsnog aanleveren.

Als uw bezwaarschrift alle nodige informatie bevat, buigt de onafhankelijke Adviescommissie bezwaarschriften zich erover. Deze commissie vormt zich een oordeel en brengt advies uit aan het college. Vervolgens neemt het college met inachtneming van het advies van de commissie een beslissing op het bezwaar. Indien de beslissing afwijkt van het advies van de commissie, wordt de reden voor die afwijking vermeld.

De behandeling van een bezwaarschrift mag volgens de wet maximaal 12 weken in beslag nemen. Deze termijn van 12 weken vangt aan na het einde van de bezwaartermijn en kan met 6 weken worden verdaagd.



---

### **Voorlopige voorziening**

Als u bezwaar maakt, houdt uw bezwaar de werking van het besluit niet tegen. Het kan zijn dat u daardoor ernstig in uw belangen wordt geschaad. Bijvoorbeeld als u bezwaar maakt tegen een dwangsom, dan moet u deze toch betalen totdat er een uitspraak is op uw bezwaar.

Om een dergelijke situatie te voorkomen, kunt u tegelijk met uw bezwaar een voorlopige voorziening aanvragen.

Richt een verzoek om voorlopige voorziening aan:

Rechtbank Noord-Nederland

Afdeling Bestuursrecht

Postbus 150

9700 AD Groningen

### *Kosten*

Aan een voorlopige voorziening zijn kosten verbonden (griffierecht). Deze bedragen voor:

- zaken betreffende een uitkering of huursubsidie: € 45,-
- alle andere zaken voor natuurlijke personen: € 165,-
- anders dan natuurlijke personen: € 328,-

U kunt een voorlopige voorziening ook digitaal aanvragen bij genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.