Gemeente Amsterdam

Advies

Zaaknummer: JB.23.005419.001 t/m .010

Advies van de bezwaarschriftencommissie over de bezwaarschriften gericht tegen het verkeersbesluit van 8 februari 2023 tot het instellen en opheffen van diverse verkeersmaatregelen op het Winterjanpad, Juttepeerpad, Kampervenuspad, Vijgepeerpad, Goudbalpad en Suikerpeerpad.

Aan het college van burgemeester en wethouders,

1. Advies

Wij adviseren als bezwaarschriftencommissie om:
- de bezwaren van de heer M.P.A. Haseth niet-ontvankelijk te verklaren;
- de overige bezwaren ongegrond te verklaren;
- het verkeersbesluit van 8 februari 2023 in stand te laten.

Dat betekent dat op het Winterjanpad, Juttepeerpad, Kampervenuspad, Vijgepeerpad, Goudbalpad en Suikerpeerpad op goede gronden diverse verkeersmaatregelen zijn genomen.

Hierna leest u waarom wij dit adviseren.

2. Inleiding

Op 8 februari 2023 heeft u besloten om diverse verkeersmaatregelen te nemen op het Winterjanpad, Juttepeerpad, Kampervenuspad, Vijgepeerpad, Goudbalpad en Suikerpeerpad. Dit verkeersbesluit is op 10 februari 2023 gepubliceerd in het Gemeenteblad[1].

Tegen dit besluit is door tien omwonenden bezwaar gemaakt. Het gaat om:
- De heer W.A. Heynemans, bewoner van het Vijgepeerpad 23
- Mevrouw J.F.M. Vossen, bewoonster van het Vijgepeerpad 19
- Mevrouw E. Costa Lima, bewoonster van de Moestuinlaan 51
- Mevrouw S.A.M. Gadroen, bewoonster van het Juttepeerpad 44
- Mevrouw K.B. Bel, bewoonster van het Kampervenuspad 3

[1] Gemeenteblad 10 februari 2023, nr. 60331

- De heer G. Couvert, bewoner van het Vijgepeerpad 29
- Mevrouw W.K.C. Wen en de heer/mevrouw W.K. Wen, namens de bewoonster van het Vijgepeerpad 31
- De heer B. Mulders, bewoner van het Juttepeerpad 5
- De heer G. Zhang, woonachtig op het Vijgepeerpad 27
- De heer M.P.A. Haseth, bewoner van het Vijgepeerpad 28

3. Bezwaren

In de bezwaarschriften is, samengevat, het volgende aangevoerd:

Geen sprake van (over)last

- Het besluit benoemt ten onrechte dat het allemaal "smalle straten" zijn. Vijgepeerpad en Juttepeerpad zijn significant anders, en veel breder (2 keer) dan de andere straten. De genoemde problemen zijn niet op de Vijgepeer en Juttepeer van toepassing. Hier kunnen auto's elkaar passeren en krijgen voetgangers en fietsers al vele jaren de ruimte. Er is zelfs een trottoir middels andere steenvorm. Een woonerf zou afbreuk doen aan het woongenot en de huidige goede opzet verstoren. Het is beter ze te excluderen en géén woonerfregime in te stellen;
- Het heeft al het karakter van een erf sinds de oplevering in 2007. Het is immers een afrit naar de Boomgaardlaan en Moestuinlaan. Al bijna 16 jaar geeft vrijwel iedereen met uitzondering van asociale rijders zoals pakbezorgdiensten voorrang aan deze straten;
- Binnen de wijk is door middel van verkeersdrempels reeds rekening gehouden met de snelheid. Het gevaarlijkste punt van de Bongerd ligt bij de ingang van de wijk, waarbij de kruising onoverzichtelijk wordt door de bushaltes (Nageljongenstraat) op de kruising. Binnen de wijk zelf wordt er redelijkerwijs al goed rekening gehouden met de snelheid.

Te weinig parkeerplaatsen/toenemen parkeerdruk/negatieve gevolgen voor de buurt

- De auto staat geparkeerd voor de garage op eigen grond. Parkeren als bewoners moet mogelijk blijven op deze plek (in plaats van parkeren in een parkeervak in de straat). Men staat immers geheel op eigen terrein en dit doet niets af aan de veiligheid van de straat;
- Door het besluit van het instellen van een woonerf regime zullen er niet genoeg gemarkeerde parkeerplekken zijn in de genoemde straten. De huidige situatie van huishoudens met twee auto's is ingesteld op de beschikbare parkeerplekken. Bij de koop van de woningen is ook uitgegaan van een bepaald aantal beschikbare plekken in de straat.

Geen verbetering verkeersveiligheid

- Het instellen van een woonerf is niet de goede manier om de verkeersveiligheid te vergroten;
- De voorgestelde maatregelen zullen geen invloed hebben op het rijgedrag. Bezorgers en 'asociale' bezoekers/bewoners hebben er geen boodschap aan of het een woonerf is of niet. Koeriersbusjes blijven toch te hard rijden en er rijden er dagelijks een stuk of zes alleen al door het Vijgepeerpad;
- Als er een woonerf-bord geplaatst wordt (en geen bord met de geldende snelheid van 15 km/u), is de verkeerssituatie alsnog niet duidelijk.

Alternatieven

- De huidige situatie wordt te onduidelijk aangegeven. Breng bij de ingangen van de wijk een grotere aanduiding 30 km/u-zone aan;
- Beter (zichtbaar) gepositioneerde snelheidsborden kunnen wel helpen, maar zonder handhaving, is het voornamelijk een symbolische maatregel;
- Maak een depot buiten de wijk of bijvoorbeeld bij de supermarkt (Plus), dat scheelt in de straten veel (40%) autoverkeer;
- Breng de geel-zwarte slangen drempels terug: 3 per straat. Deze zijn effectiever dan de heuveltjes die er nu zijn;
- Breng haaientanden aan;
- Breid het aantal snelheidsdrempels wél uit, want die dwingen de meeste bestuurders wel tot remmen. Breng daarnaast versmallingen aan in Vijgepeerpad en Juttepeerpad (beide straten zijn circa twee keer zo breed als de overige straten en hier wordt voornamelijk harder gereden dan nodig), laat op een aantal plekken de stoep wat meer uitsteken (of plaats er een plantenbak). Dit zijn eenvoudige aanpassingen die niet veel hoeven te kosten, maar wel effectief zijn. Nu kennen beide straten maar één drempel, wat onvoldoende tot afremmen dwingt.
  Dit zou er als volgt uit kunnen zien (het uitbreiden van het aantal snelheidsdrempels is in rood aangegeven en het aanbrengen van versmallingen in blauw):



Overig

- Er wordt niet gehandhaafd (op snelheid);
- Niet de gehele wijk is ingericht als woonerf, het zou dan om specifieke straten gaan wat het verwarrend maakt en juist onveiliger;
- Er zijn in de buurt voldoende speelplekken voor kinderen om te spelen in plaats van op straat.

4. Hoorzitting

Op 26 mei 2023 heeft een (digitale) hoorzitting plaatsgevonden in het kader van de mondelinge behandeling van de bezwaren door de bezwaarschriftencommissie (hierna: commissie). Het verslag van de hoorzitting is als **bijlage 1** bijgevoegd.

5. Na de hoorzitting

Op 31 mei 2023 heeft bezwaarde, de heer Couvert, naar aanleiding van het besprokene tijdens de hoorzitting nog de volgende drie punten gedeeld:
1. We herkennen ons niet in de gestelde problemen die zouden spelen. Dus wie *'de stuurgroep'* is die aanleiding gaf is niet duidelijk;
2. Er is niet helder gecommuniceerd over wat de aanleiding van het verkeersbesluit is. Volgens de brief die bewoners ontvingen was de snelheid e.d. een reden om het besluit te nemen. Tijdens de hoorzitting bleek het echter NIET te gaan over veiligheid in de straten, maar over de kruispunten met Moestuinlaan en Bongerdlaan;
3. Wanneer we spraken over het woonerfbord werd het als logisch geacht dat men de regels van de wegenverkeerswet kent, en de snelheid max 15 km/u is.
Echter wanneer het gaat om de situatie binnen de 30 km/u-zone, dan vindt de gemeente het opeens onduidelijk wie er op de kruispunten met Moestuinen en Bongerdlaan voorrang heeft. Dit terwijl degene die de wegenverkeerswet kent weet c.q. moet weten dat rechts gewoon voorrang heeft. In feite wordt er dus met twee maten gemeten.

Deze e-mail van de heer Couvert is toegezonden aan de vertegenwoordiger van het bestuur met het verzoek daarop te reageren.

Op 10 november 2023 is, conform het besprokene ter zitting, aan alle bezwaarden nadere informatie betreffende het verkeersbesluit verstrekt. Op 24 respectievelijk 26 november 2023 is hierop gereageerd door een tweetal bezwaarden, te weten mevrouw Bel en de heer Couvert.

Mevrouw Bel voegt aan haar tijdens de hoorzitting ingebrachte argumenten een parkeerdruk-meting toe. Deze laat zien dat de druk gemiddeld 93,8% in de avonden is. Wanneer auto's niet meer voor de eigen garage op eigen grond zouden mogen parkeren, dan zal zich meer dan geregeld de situatie voordoen dat er geen plek is. Kijkende naar de oplevering van de woningen en appartementen aan het einde van de straat, zal de druk alleen maar verder toenemen. Dit ondanks de bijbehorende garages.
Voor zover in de toekomst betaald parkeren ingevoerd gaat worden en er ook niet voor de deur geparkeerd mag worden, dienen hier goede oplossingen voor getroffen te worden.

De heer Couvert benadrukt dat een woonerf geen enkel voordeel biedt. Het kan niet zo zijn dat in Noord alle straten van verhoogde ingangen maar worden veranderd in woonerven. De oplossing ligt in het plaatsen van borden met herhaling van de *'zone 30'*, de voorrangsregels of *'gevaarlijke kruising'.* Bezwaarde ziet verder in de bijlage met ongelukken geen verband met het oplossen door middel van het instellen een woonerf.
Mocht het tot slot nog steeds de wens zijn om het 'voorrang van rechts' op te heffen: voor de kleine straten zou het éénrichtingsverkeer moeten blijven bestaan en eventueel aan het einde (uit rijden) een bord met 'uitrit'. Voor de brede Vijgepeer en Juttepeer kan ook een bord UITRIT worden geplaatst om de voorrangssituatie te duiden. Deze straten wijken enorm af van de smalle

straten en het benoemen dat de wijk op dezelfde manier is aangelegd, is in de ogen van bezwaarde niet relevant als men naar de werkelijke situatie daar gaat kijken.

6. Wet- en regelgeving

De toepasselijke wet- en regelgeving staat in **bijlage 2** bij dit advies.

7. Overwegingen van de commissie ten aanzien van de ontvankelijkheid

Tijdig bezwaar
Voordat de commissie de bezwaren inhoudelijk kan beoordelen, dient zij te onderzoeken of deze ontvankelijk zijn. Hiervoor is onder meer vereist dat tijdig bezwaar is gemaakt tegen het besluit.

In artikel 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) is bepaald dat de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift zes weken bedraagt. Ingevolge artikel 6:8, eerste lid, van de Awb vangt deze termijn aan met ingang van de dag na die waarop het besluit waartegen bezwaar wordt gemaakt op de voorgeschreven wijze is bekendgemaakt. Uit artikel 3:42 van de Awb in samenhang met artikel 6 van de Bekendmakingswet blijkt dat de bekendmaking van een besluit dat niet tot een of meer belanghebbenden is gericht, geschiedt door publicatie in het Gemeenteblad.

De commissie stelt vast dat een verkeersbesluit een besluit is dat niet tot een of meer belanghebbenden is gericht. Het onderhavige verkeersbesluit is gepubliceerd in het Gemeenteblad van 10 februari 2023[2]. Hieruit volgt dat de bezwaartermijn is aangevangen op 11 februari 2023 en is geëindigd op 24 maart 2023.

Het bezwaarschrift van de heer Haseth is digitaal ingediend op 12 april 2023. Dit bezwaar is dan ook niet binnen de hiervoor geldende termijn ingediend.

Op grond van artikel 6:11 van de Awb blijft niet-ontvankelijkverklaring van een bezwaar wegens termijnoverschrijding achterwege als redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest.

In het bezwaarschrift heeft bezwaarde reeds de reden van de termijnoverschrijding toegelicht. Hij geeft aan dat de bewoners de officiële brief ruim een week na 10 februari 2023 hebben ontvangen, waardoor men niet de 6 weken heeft gekregen die daarvoor staat. De brief van de gemeente was zelf ook laat in deze. Daarnaast is bezwaarde helaas niet in de gelegenheid geweest om eerder te reageren. Door de onlangs ontvangen flyer van de gemeente is het weer onder zijn aandacht gebracht. En meerdere buurtgenoten hebben hun onvrede geuit over de gang van zaken, waardoor hij zich toch genoodzaakt voelt om een constructief bezwaar/suggestie te doen, aldus bezwaarde.

De commissie leest hierin geen bijzondere omstandigheid die aanleiding geeft de termijnoverschrijding verschoonbaar te achten. Niet de brief die omwonenden hebben ontvangen is leidend voor het moment dat de bezwaartermijn gaat lopen, maar de publicatie in het Gemeenteblad. Het is de verantwoordelijkheid van een bezwaarde om deze publicatie zelf in de gaten te houden en binnen de bezwaartermijn van 6 weken bezwaar te maken. Voorgaande

[2] Gemeenteblad 10 februari 2023, nr. 60331

neemt niet weg dat vanaf het moment dat de bewonersbrief door bezwaarde is ontvangen ook nog een periode van 5 weken overbleef voor het indienen van een tijdig (pro-forma) bezwaar.

Gelet hierop adviseert de commissie u dan ook om dit bezwaar niet-ontvankelijk te verklaren.

De overige bezwaren zijn wel tijdig ingediend. Nu deze bezwaarschriften verder ook voldoen aan de overige eisen[3] en bezwaarden kunnen worden aangemerkt als belanghebbenden nu zij woonachtig zijn in het gebied waarop het verkeersbesluit betrekking heeft, komt de commissie toe aan een inhoudelijke beoordeling van de bezwaren gericht tegen dit besluit.

8. Inhoudelijke overwegingen van de commissie

De commissie stelt vast dat het bestreden besluit een verkeersbesluit betreft, waarmee – kort gezegd – een 15 km/u-zone wordt ingesteld op het Winterjanpad, Juttepeerpad, Kampervenuspad, Vijgepeerpad, Goudbalpad en Suikerpeerpad.

Van de commissie wordt gevraagd te willen adviseren over of dit besluit op goede gronden is genomen, gelet op de bezwaren die daartegen zijn ingekomen.

De commissie overweegt dat het verkeersbesluit is genomen op grond van artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet (hierna: Wvw). Hierin is opgenomen dat de krachtens de Wvw vastgestelde regels kunnen strekken tot het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van de weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, alsmede het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

De commissie overweegt dat volgens vaste rechtspraak, zie bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) van 6 november 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:3761), aan u bij het nemen van een verkeersbesluit – gelet op artikel 2, tweede lid, van de Wvw – beleidsvrijheid en beoordelingsruimte toekomt bij de uitleg van de begrippen als '*veiligheid op de weg*', '*bruikbaarheid (van de weg)*' en '*vrijheid van het verkeer*'. Hiervoor is niet nodig dat u de absolute noodzaak van een verkeersbesluit aantoont. Voldoende is dat met het verkeers-besluit de eraan ten grondslag gelegde belangen, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wvw worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze alle betrokken belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

In uw besluit is te lezen dat de aanleiding van het verkeersbesluit is gelegen in het feit dat de gemeente Amsterdam signalen heeft ontvangen waarin burgers zich afvragen of er een erfregime ingesteld kan worden op het Winterjanpad, Juttepeerpad, Kampervenuspad, Vijgepeerpad, Goudbalpad en Suikerpeerpad.
U meent dat de aanwijzing tot erf ten goede komt aan de verkeersveiligheid en het verblijfskarakter. Dit voordeel weegt zwaarder dan het nadeel dat zou kunnen ontstaan doordat voertuigen geen maximumsnelheid kennen van 30 km/uur maar 15 km/uur. Het treffen van een verkeersmaatregel is daarbij een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven, aldus het besluit.

De commissie beoordeelt het verkeersbesluit aan de hand van de ingediende bezwaren:

[3] Zoals gesteld in artikel 6:5 van de Awb

Bezwaarden voeren in hoofdzaak aan dat er getracht wordt een probleem op te lossen dat er niet is. Het instellen van een woonerf is verder niet de goede manier om de verkeersveiligheid te vergroten. Een woonerf biedt geen enkel voordeel. Op dit moment wordt niet duidelijk aangegeven dat het een 30 km/u-zone is en er wordt niet gehandhaafd. Daarbij zijn er diverse alternatieven mogelijk waarmee een beter resultaat kan worden behaald. Voorbeelden daarvan zijn:

- het maken van een depot buiten de wijk;
- het maken van een grotere aanduiding 30 km/u-zone bij de ingangen van de wijk;
- het terugbrengen van 3 (geel-zwarte slangen) drempels per straat, gecombineerd met het aanbrengen van versmallingen op het Vijgepeerpad en Juttepeerpad;
- het aanbrengen van haaientanden.

Tijdens de hoorzitting is gevraagd welk probleem met het verkeersbesluit opgelost zou worden.

Uit de toelichting ter zitting blijkt dat de aanleiding van het besluit is gelegen in de onduidelijke voorrangssituatie. Hoewel het er vanwege de aanwezige inritconstructies in alle zijstraten op lijkt dat rijdend in de Moestuinlaan dan wel de Boomgaardlaan voorrang op de zijstraten bestaat, is dit niet het geval. In een 30 km/u-zone is de standaardregel van toepassing: verkeer van rechts heeft voorrang. De inritconstructies doen daar niet aan af. Met het instellen van een woonerf zal deze voorrangssituatie wijzigen. Het door middel van het instellen van een woonerf verkrijgen van een snelheid van 15 km/u is voorts bijvangst, zo is van uw zijde toegelicht.

Na de hoorzitting is deze beantwoording genuanceerd. In die zin dat is aangegeven dat de veiligheid in de straten/snelheid ook zeker aspecten zijn geweest die aanleiding hebben gegeven tot het nemen van het bestreden besluit. In dit verband is toegelicht:
"*Er zijn de afgelopen jaren bij de gebiedsmakelaar heel veel klachten binnengekomen over verkeersveiligheid in de Bongerd. De straten in dit deel van de wijk hebben geen stoep. Daarnaast is het grootste deel van de straten erg smal, terwijl alle weggebruikers (voetgangers, fietsers en auto's) van dezelfde weg gebruik moeten maken. De tuinen van de bewoners grenzen direct aan de straat. Daarnaast is er veel begroeiing aanwezig. Als bewoner moet je vanaf het perceel de straat oplopen om te kijken of er verkeer aankomt. Ook een automobilist kan niet zien of er een voetganger van een perceel/woning afkomt. Dit levert, in de ervaring van vele bewoners wiens klachten wij ontvingen, vaak gevaarlijke situaties op, met name voor (spelende) kinderen. Ook moeten voetgangers uitwijken naar de tuin/perceel van een bewoner als er een auto aankomt (in de smallere straten).*

Een tweede punt (maar dat is niet waar de meeste klachten over gingen) is dat de voorrangssituatie tussen deze straten en de Boomgaardlaan/Moestuinlaan niet duidelijk is vanwege de aanwezige inritconstructie. De huidige inrichting wekt al de indruk dat het een erf is. Onduidelijkheid leidt ook tot onveiligheid."

De commissie begrijpt aldus dat het verkeersbesluit een dubbele aanleiding kent. In die zin dat met het verkeersbesluit getracht wordt de snelheid en daarmee de veiligheid in de straten te verbeteren en een duidelijkere voorrangssituatie te creëren. De commissie overweegt in dit verband als volgt.

De commissie leest in de stukken dat uit de ter plaatse gebruikte objectieve (continue) meetmethode, de zogenaamde V85 meetmethode, blijkt dat het gaat om een laag aantal verkeersdeelnemers dat te hard rijdt. De commissie begrijpt dat er gelet daarop dan ook geen

aanleiding bestaat om de weg zodanig aan te passen – bijvoorbeeld door middel van het plaatsen van extra drempels en/of versmallingen, zoals voorgesteld door bezwaarden – dat de thans geldende snelheid van 30 km/u afgedwongen wordt. In dat verband is ook relevant dat voor een 30 km/u-zone de stelregel wordt gehanteerd dat tussen drempels 70 meter ligt. Wel maakt de commissie uit een e-mail van het verkeersadviesteam van februari 2022 op dat de inrichting van de paden in feite zodanig is, dat een vraagstuk betreft of een snelheid van 30 km/u nog (langer) als passend kan worden beschouwd. Met dit verkeersbesluit is, ingegeven door signalen uit de buurt, het standpunt ingenomen dat hiervan sprake is en daarmee het verlagen van de snelheid van 30 km/u naar 15 km/u wenselijk is, zo begrijpt de commissie.

De commissie meent dat hieruit afdoende blijkt hoe u er vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid toe bent gekomen om een woonerf-regime in te stellen. De behoefte hieraan in de buurt ziet de commissie ook bevestigd in door u overgelegde meldingen van buurtbewoners.

De commissie kan daarbij niet anders dan concluderen dat een snelheid van 15 km/u de veiligheid ten goede komt. Naarmate er harder wordt gereden zal immers de kans op een verkeersongeval en ernstig letsel toenemen. Het argument dat men zich niet aan de nieuwe snelheid zal houden en handhaving te wensen overlaat, geeft geen aanleiding anders tegen het besluit aan te kijken. De commissie stelt voorop dat ervan moet worden uitgegaan dat volgens de geldende maximum-snelheid gereden wordt en hiertegen anders handhavend kan worden opgetreden. Voor zover na invoering van het besluit blijkt dat de snelheid van 15 km/u daadwerkelijk wordt overschreden, neemt de commissie aan dat er mogelijkheden bestaan om alsnog maatregelen – bijvoorbeeld in de vorm van aanpassingen in de wegconstructie – te nemen zodat men op die manier niet anders kan dan zich aan de ter plaatse geldende snelheid te houden. Overigens zal het terugbrengen van geel-zwarte slangendrempels dan (ook) geen optie zijn, aangezien van uw zijde afdoende is toegelicht dat het hierbij gaat om tijdelijke drempels die niet aan de regelgeving van permanente drempels voldoen. In het kader van het genoemde alternatief bestaande uit het maken van een depot buiten de wijk, merkt de commissie nog op dat dit niet aan de gemeente is.
Het feit dat een erfbord[4] geplaatst zal worden (en geen bord waarop de geldende snelheid van 15 km/u wordt aangegeven, nu dit geen wettelijk bord betreft) brengt de commissie evenmin op andere gedachten. De commissie merkt in dat verband op dat weggebruikers geacht worden de verkeersregels te kennen.

Verder is ook de commissie gebleken dat de voorrangssituatie, vanwege de aanwezige inrit-constructies, voor velen niet helder is. Zo is in de bezwaarschriften en tijdens de zitting door bezwaarden een verschillende interpretatie gegeven van de nu geldende voorrangsregels (rijdend in de Boomgaardlaan en Moestuinlaan, al dan niet voorrang voor verkeer van rechts). Meerdere bezwaarden zijn in de veronderstelling dat verkeer van rechts geen voorrang heeft, vanwege de inritconstructie. Met u stelt de commissie vast dat dit echter niet juist is. Gelet daarop kan de commissie zich voorstellen dat u de juridische situatie in overeenstemming heeft willen brengen met de feitelijke situatie. Overigens heeft de commissie net als bezwaarden geen rechtstreeks verband gezien tussen de huidige voorrangssituatie en het door u verstrekte overzicht met ongevallen. Dat neemt niet weg dat de commissie uw belang om ongevallen te voorkomen onderschrijft en meent dat u maatregelen mag nemen om het veiligheidsrisico in te perken.

---

[4]  Bord G5, erf, uit bijlage 1 van het RVV 1990

In reactie op het door een van de bezwaarden ingebrachte alternatief, bestaande uit het aanbrengen van haaientanden, overweegt de commissie als volgt. Los van het feit dat dit geen legale oplossing vormt, zoals de commissie begrijpt uit de tijdens de hoorzitting gegeven toelichting, betreft dit slechts een manier om de voorrangsproblematiek aan te pakken. Het geeft geen oplossing voor de hiervoor behandelde snelheidsissue. Het instellen van een woonerf voorziet in een oplossing voor beide knelpunten.

Dat het besluit ook betrekking heeft op de bredere straten Vijgepeerpad en Juttepeerpad, kan de commissie goed volgen. Hoewel de breedte van deze straten verschilt van de breedte van het Winterjanpad, het Kampervenuspad, het Goudbalpad en het Suikerpeerpad, geldt ook voor deze straten dat een snelheid van 30 km/u niet langer passend wordt geacht. Los daarvan geldt dat het maken van onderscheid in deze – op dezelfde manier aangelegde – straten verwarring in de hand werkt. Zeker nu het verkeersbesluit ook gevolgen heeft voor de voorrangssituatie. Met u is de commissie van mening dat eventuele verwarring de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

Tot slot hebben meerdere bezwaarden bezwaar gemaakt omdat zij willen dat de parkeersituatie niet verandert. Zij parkeren hun auto op eigen grond (voor de garage) en zij willen dit blijven doen. In verband daarmee is het bezwaar geuit dat er met het verkeersbesluit mogelijk minder parkeerplekken ontstaan, terwijl de parkeerdruk ter plaatse hoog is. Zo heeft bezwaarde, mevrouw Bel, een parkeerdrukonderzoek ingebracht waaruit een gemiddelde parkeerdruk in de avonden blijkt van 93,8%.

Van uw zijde is ter zitting toegelicht dat er door het verkeersbesluit in principe niet zo veel verandert aan het parkeren. In de huidige situatie is een parkeerverbodszone van kracht. Dat betekent dat men buiten de parkeervakken nu dus ook al niet mag parkeren. Verder mag parkeren voor de eigen in- en uitrit/parkeergarage wettelijk gezien ook niet[5]. De drie toekomstige parkeersituaties zijn als volgt toegelicht:

- Op parkeervakken op eigen terrein (bij de woningen zelf) zullen bewoners mogen parkeren, omdat het hun eigen grond is;
- Voor een eigen in- en uitrit/parkeergarage zal geen P-tegel komen. Bij omgebouwde garages tot woonruimte (waardoor de garage van de woning geen garage meer is) zou wel een parkeerplaats gerealiseerd kunnen worden door daar een P-tegel in te leggen. Hier zal goed naar gekeken moeten worden;
- Op de openbare parkeervakken zal een P-tegel worden aangebracht, omdat daarin geparkeerd mag worden.

Met uw toelichting dat er feitelijk geen andere gevolgen voor het parkeren optreden dan die waarvan nu al sprake is, vormt de parkeerproblematiek naar de mening van de commissie geen reden om af te zien van het instellen van het erfregime.
Het van uw zijde gedane voorstel om te bekijken of parkeren voor een omgebouwde garage wellicht mogelijk is, laat daarbij zien dat u bereid bent om met de bewoners mee te denken.

De conclusie is dat u heeft mogen besluiten om een woonerf in te stellen in de Bongerd. Hierbij heeft u de belangen van omwonenden afgewogen. U heeft naar het oordeel van de commissie op goede gronden overwogen dat de nadelige gevolgen voor de buurt niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het verkeersbesluit te dienen doelen, namelijk het verzekeren van de

[5] Dit op grond van artikel 24, eerste lid en onder b, van het RVV 1990, waarin staat dat de bestuurder zijn voertuig niet mag parkeren voor een inrit of een uitrit.

veiligheid op de weg, het beschermen van de weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, alsmede het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

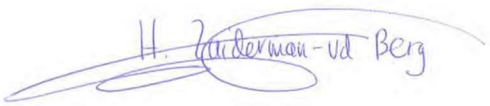
Conclusie

De commissie concludeert dat alle relevante verkeersbelangen bij de afweging zijn betrokken. Op goede gronden hebt u het verkeersbesluit genomen. De commissie adviseert u dan ook de bezwaren ongegrond te verklaren en het bestreden besluit in stand te laten.

Amsterdam, 11 december 2023

De bezwaarschriftencommissie,





mr. R.J.B. Mekenkamp
voorzitter

mr. H.A.T.M. Zuiderman-van den Berg
secretaris

Hoorzitting d.d. 26 mei 2023 ter behandeling van de door diverse omwonenden ingediende bezwaren gericht tegen het op 10 februari 2023 gepubliceerde verkeersbesluit tot het instellen en opheffen van diverse verkeersmaatregelen op het Winterjanpad, Juttepeerpad, Kampervenuspad, Vijgepeerpad, Goudbalpad en Suikerpeerpad.

Aanwezigen:	
Bezwaarschriftencommissie:	de heer mr. R.J.B. Mekenkamp mevrouw mr. H.A.T.M. Zuiderman-van den Berg
Bezwaarden:	de heer G. Couvert, bewoner van het Vijgepeerpad 29 de heer W.A. Heynemans, bewoner van het Vijgepeerpad 23 mevrouw K.B. Bel, bewoonster van het Kampervenuspad 3 mevrouw J.F.M. Salhi-Vossen, bewoonster van het Vijgepeerpad 19 de heer M.P.A. Haseth en mevrouw M. Timmers, bewoners van het Vijgepeerpad 28 de heer G. Zhang, woonachtig op het Vijgepeerpad 27
Belangstellende:	mevrouw M. Otte
Namens het College:	de heer R. Spieard, verkeersadviseur bij het expertisecentrum van de afdeling Stadswerken
Namens aanvrager:	mevrouw M. Bouwens

Na een voorstelronde en uitleg over de procedure geeft **de voorzitter** bezwaarden het woord voor een toelichting op de bezwaren.

De heer Couvert zegt dat er een doel is, een aanleiding van het doel en de middelen om het te bereiken. Het doel in de brief die de buurt ontvangen heeft, is omschreven als het verbeteren van de verkeersonveiligheid in de straten. Dat is op zich iets wat iedereen natuurlijk wil. Maar als hij de aanleiding van het doel uit elkaar pelt dan wordt er te hard gereden (dat is eigenlijk in de hele Bongerd zo overigens) en de quote uit de brief is: de straten zijn onoverzichtelijk. Maar dàt geldt echter alleen voor de smalle straten. Dus niet voor het Vijgepeerpad en het Juttepeerpad. Van de 6 straten zijn er dus 4 smal en 2 breed. In de brief wordt gesproken over allemaal smalle straten. Waardoor hij meteen dacht: '*jullie zijn niet komen kijken*'. Vandaar dat hij dacht dat dit een keertje duidelijk moest worden gemaakt en moest worden bekeken hoe dat er werkelijk uitziet. De smalle straten hebben inderdaad geen oversteekmarge. Als je uit een heg komt, is achter de heg meteen de weg. De brede straten hebben die wel (zie ook de foto's in het dossier). Er geldt wel 30 km/u, maar dat staat slecht aangegeven. Een bord 'Woonerf' zal niet meteen een hardrijder doen stoppen. En voor mensen die bijvoorbeeld niet uit Amsterdam komen, is het niet duidelijk. In Nederland hebben we gewoon een aparte manier van ons eigen verkeer. Er staat geen enkel bord met een nummer dat je hier dus 30 km/u mag. Of 15 km/u. Bij een woonerf staat dat er ook niet bij.
Het middel om het doel te bereiken, het woonerfidee, is in zijn ogen voorgesteld door de gemeente. Alhoewel hij in het Gemeenteblad ineens leest dat bewoners hebben voorgesteld hier een woonerf in te voeren. Dat is in ieder geval in hun straat niet zo.
De vraag is of het instellen van een woonerf het gewenste effect gaat geven. Wat dan nog steeds niet is opgelost, is dat het nog steeds een vrijbaan is voor mensen die hard willen rijden. Een bordje lost dat niet op. De straat wordt niet veranderd. Er is nog steeds verkeer. Dat geldt voor auto's, maar ook voor (elektrische) fietsen. Die komen ook langs de heg. Ook een belangrijk punt: de 30 km/u wordt niet gehandhaafd, maar die 15 km/u wordt volgens hem ook niet gehandhaafd. Volgens hem zit hij er niet al te ver naast dat er geen handhaving komt op die 15 km/u. En dan is het bordje plaatsen, klaar is Kees,

gemeente is weg en zie maar hoe je het doet. De bijeffecten zijn dus parkeerproblemen. De nieuwe inrichting/aanpassing biedt nog steeds vrij baan om hard te rijden, er zijn nog steeds geen obstakels en er zal verwarring in de wijk ontstaan, omdat in de ene straat 30 km/u mag worden gereden en er dan ook straten zijn die in een woonerf liggen. De oplossing is al aangegeven in de stukken: goede straatremmers. Die gele dingen zijn echt snelheids-remmend. Anders dan de huidige bult. Daar kun je vrij hard overheen rijden.

De voorzitter vraagt of die er wel zijn geweest en zijn weggehaald? Hij heeft de indruk dat dat door de bewoners als een effectief middel werd gezien.

Mevrouw Salhi-Vossen zegt dat de geel/zwarte heuvel tijdelijk was tot de heuvel die nu is aangelegd. Daar race je harder overheen dan als het er niet ligt.

De heer Couvert zegt dat de heuvel er al ligt vanaf 2016, dus al vrij lang. Er is een aantal oplossingen in de stukken aangegeven. Conclusie: de bij-effecten van de maatregel veroorzaken meer last voor de bewoners dan dat het een verbetering geeft ten opzichte van het gestelde doel. En de woonerf-maatregel past meer in het wensdenken dan dat het een constructieve oplossing is ten gunste van de verkeersveiligheid. De bewoners denken graag mee in creatieve oplossingen, liever dan een woonerf. En zij zijn bereid om te helpen met die oplossing.

De voorzitter zegt te begrijpen dat iedereen vindt dat er iets moet gebeuren in de wijk, met name om het hard rijden in de wijk te voorkomen. Dat woonerfconcept gaat uit van een situatie waarbij stapvoets wordt gereden. Dat gemotoriseerd verkeer en voetgangers min of meer zonder gevaar en veilig kan samengaan, vanwege de lage snelheid. Dat is het idee. U zegt: dat is wensdenken. Er wordt niet gehandhaafd. Wat is dan precies het bezwaar tegen het idee an sich? Los van de vraag of men zich daaraan gaat houden? Want dat geldt in z'n algemeenheid in het verkeer. Als voorbeeld kan het verkeerslicht genoemd worden, waarbij door rood licht gereden wordt. Wat is nou precies het bezwaar tegen het woonerf, wat op zich tot stand wil brengen wat zij als bewoners ook zouden willen?

De heer Couvert zegt dat de aanpassing geen enkele wijziging brengt in de huidige situatie. Het brengt wel nadelen met zich mee. Nu moet men ook al rustig rijden, want het is 30 km/u gebied. Er is een snelheidsremmer. Dat blijft allemaal hetzelfde. Heel veel mensen rijden ook al langzaam en netjes. Hij zag eerlijk gezegd het probleem niet. We hebben geen probleem en in een keer krijgen we een brief met de melding: 'O ja, trouwens, er is wel een probleem bij jullie, jullie krijgen een woonerf'. Hij heeft er problemen mee dat er ineens een probleem is. Er bestaat vanaf 2016 geen probleem. Dat is zijn bezwaar.

De voorzitter zegt te begrijpen dat er nadelen aan kleven.

Mevrouw Salhi-Vossen zegt dat het woonerfidee zoals zij het gezien heeft alleen geldt voor alle kleine straatjes. De Boomgaardlaan en de Moestuinlaan, waar in haar optiek harder gereden wordt dan in de smalle straten, valt buiten dat woonerf. Je hebt eigenlijk zeven of acht woonerfjes achter elkaar. Wat het volgens haar niet duidelijker maakt. Zij zegt verder dat een van de problemen is dat deze wijk twee toegangen heeft. Op beide plekken staat geen bord dat het een 30 km zone is. Als je buiten deze wijk bent, is het 50 km/u, dus het feit dat hier een maximum van 30 km/u geldt, is niet bekend. Er wordt niet gehandhaafd. Ik zou zeggen: begin daar eens mee. Zet twee borden 30 neer, zet BOA's in de straten en kijk wat er gebeurt.

De voorzitter vraagt of er tegemoet zou worden gekomen aan de bezwaren als er borden komen dat er 15 km/u mag worden gereden en niet harder.

De heer Couvert zegt: prima, graag.

De heer Haseth zegt dat een situatie in de buurt illustratief is. Als je de weg volgt naar rechts, daar zijn onlangs hele mooie gloednieuwe borden van 30 km/u neergezet. Hij heeft gekeken. Niemand rijdt langzamer dan 50 km/u op dit stuk. Maar er staan 30 km/u-borden. Hij wil wedden dat mensen dit niet weten, ondanks dat er borden staan. De weg nodigt gewoon uit om sneller door te rijden. Hij denkt ook dat dat het punt is. De smalle straten nodigen wat minder uit, de bredere straten wat meer. Soms zie je nog wel eens zo'n mooi matrixbord met 'u rijdt te hard', dat wil ook nog wel eens mensen wakker schudden. Maar dat wil je niet naast je huis hebben staan, dat begrijpt hij ook wel. Er is absoluut niets dat iemand beter bewust maakt van het feit dat ze wellicht te hard rijden.

De heer Couvert licht de situatie verder toe aan de hand van een foto. Het betreft een plaatje van als je komt aanrijden vanuit de Werktuigstraat. Inmiddels is het rechter bord recentelijk toegevoegd. Het linker bord was het enige bordje wat de hele toegang naar de Bongerd had. Als je vanaf de Scheepsbouwweg komt, dan zie je het hele bordje niet, ga je de bocht om dan heb je geen idee. Einde 30, je gaat de bocht om, heb je geen idee, gassen jongens, je mag weer 50 km/u. Hij neemt genoegen met een bord 15 km/u en niet meer aanpassingen dan dat.

Mevrouw Bel vult hierop aan dat ze wil inzoomen op haar eigen (smalle) straat, het Kampervenuspad. Zij woont hier vanaf 2007, vanaf het begin. In de mooie stukken stond toen ook: u gaat wonen op een groen erf. In die hoedanigheid werd het mooi verkocht. Er is altijd een soort woonerfachtige situatie geweest als zij spreekt over de smalle straatjes. Aan het einde van de straatjes, dat geldt voor allemaal, is een oprit- of afrit. Afhankelijk van of je erin of eruit gaat. Dat is voor haar vanaf dag 1 de reden geweest om te denken: de Boomgaardlaan en de Moestuinlaan hebben voorrang op de kleine straten. Als we het hebben over een gevaarlijke situatie, is dat waar het vaak verkeerd gaat. Zij rijdt netjes haar straat uit en wacht altijd om te kijken of er niet kinderen, mensen op de stoep lopen of eraan komen. Het gaat er niet om of wat zij doet juist is of andersom werkt. Maar hier zit ook een onduidelijkheid, van wie heeft er nou voorrang? Als we het hebben over snelheid in welke straat, dan zit daar ook een probleem. De hele wijk is een 30 km/u zone, maar dit zijn straten met eigenlijk een drempel de straat in. Dat is waar we naar moeten kijken.
Een expliciet eigen bezwaar is nog: zij heeft een woning met een garage met voor de deur een stukje grond wat breed genoeg is om te parkeren. In een woonerf wordt gesteld dat er geen auto's op straat mogen staan op een plek die niet afgelijnd is als een parkeerplaats. Er zijn diverse plekken in de straat die afgelijnd zijn als parkeerplaats of een inhammetje zijn van de woningen. Als die auto's achteruit gaan rijden dan zit er een heg om hen heen. Zij rijden direct alle mensen aan die daar lopen als je niet goed uitkijkt. Als zij parkeert op haar eigen grond, dan is het heel overzichtelijk. Er is ook zichtbaar wat er op de straat gebeurt. Voor voetgangers wordt het niet minder veilig, aangezien dat stukje grond haar eigen stukje grond is. Feitelijk zou zij een stukje grond bij haar tuin dat is aangelegd als parkeerplaats, verliezen op het moment dat je gaat spreken over een woonerf.

De voorzitter vraagt of wat haar betreft alleen het verkeersbesluit van tafel moet? Of moet er ook wel iets anders gebeuren?

Mevrouw Bel antwoordt dat zij hier niet goed in thuis is. Zij heeft zich niet verdiept in het Wegenbesluit. Zij vraagt zich af of een woonerf de enige optie is om mensen verplicht langzamer te laten rijden. Want 30 km/u over de grote wegen vindt zij wenselijk, maar 30 km/u door deze kleine straatjes hier is wat haar

betreft levensgevaarlijk. Alle bewoners rijden stapvoets. Ze hoeft niet te vertellen wie er wel hard rijden. En dat maakt het levensgevaarlijk. Al die pakketbezorgers met die busjes die rossen de straten in en uit. En brommers. Zij is meer op zoek naar hoe deze straten kunnen worden voorzien van een snelheids-limiet dat niet per se een woonerfaanduiding hoeft te zijn.

De heer Heynemans legt de situatie in de Werktuigstraat en de Scheepsbouwweg uit. Verder geeft hij aan dat als er beter aangegeven wordt dat er een maximum snelheid geldt van 30 km/u is, in alle straten geldt dat iemand die van rechts komt, drempel of niet, voorrang heeft. Bij een 30 km-zone heb je gewoon voorrang van rechts. Dus die drempels hebben dan geen enkele invloed. Snelheidsremmers en al die busjes de wijk uit, dat is wat hem betreft de oplossing. Een depot voor pakketpost maken, zodat mensen hun pakket zelf kunnen ophalen. Dan hoeven ze niet de wijk in. Ze rijden echt belachelijk en zetten hem neer waar ze willen. Je komt er niet langs.

De heer Zhang vertelt dat hij met zijn vrouw en kinderen sinds 2007 woont op het Vijgepeerpad. Hij heeft het altijd ervaren als een veilige en leuke straat. Hij heeft nooit onveilige of gevaarlijke situaties ervaren. Hij vindt de kenmerken van onveilig/niet veilige straat niet passen bij het Vijgepeerpad en de andere straat van 6 meter breed, omdat er voldoende ruimte is voor fietsers en voetgangers. Voetgangers kunnen makkelijk en veilig oversteken. Hij is het niet eens met het woonerfregime. De verkeersdeelnemers op het Vijgepeerpad zijn veilig en auto's die parkeren op de daarvoor bestemde parkeerplekken hebben geen conflicten met de voetgangers. Het is gewoon een veilige straat. De bewoners passen automatisch de snelheid aan wanneer zij de woonwijk inrijden. Als bewoners hebben zij een veilige snelheid. Naar zijn mening kan het besluit om een woonerf in te stellen voor een groot tekort aan parkeerplekken zorgen. Tevens is hij ook van mening dat het voor bewoners met een elektrische auto voor een grote impact kan zorgen, omdat er beperkte laadstations zijn geïnstalleerd in de wijk. Hij zelf heeft er een met de veronderstelling: het is eigen grond, voor de garage mag worden opgeladen. Dat kan niet meer met een woonerf.

De voorzitter vat de bezwaren van de heer Zhang zo samen dat hij vindt dat de zorgen om veiligheid niet opportuun zijn, maar dat hij wel de nadelen ervan ziet.

De heer Zhang zegt dat een combinatie van een betere inrichting van de straat d.m.v. drempels of snelheidsremmers meer effect zal hebben dan een woonerf. Het is een betere oplossing qua inrichting en geeft verbetering van de veiligheid van alle straten.

De voorzitter heeft veel suggesties gehoord. In het algemeen geldt dat er soms besluiten worden genomen die ook anders hadden gekund. Dat is niet per se een reden om het besluit dat is genomen onjuist te achten. Als er nog specifiek juridische bezwaren tegen het besluit zijn, dan hoort hij dat graag.

De heer Haseth zegt dat het een vormfout is dat ervan wordt uitgegaan dat alle straten gelijk zijn, want dat zijn ze namelijk niet. Als ze op zoek moeten naar vormfouten, dan zijn die zeker te vinden. Er is een besluit genomen en kennelijk is er geen afstemming geweest met mensen die er last van ondervinden.

De voorzitter zegt dat hij in zo'n geval denkt aan een motiveringsfout.

Mevrouw Timmers zegt dat de brief/aankondiging een grote mate van verkeersonveilig benoemt. Er kunnen zeker verkeersveiligere maatregelen worden getroffen, maar als je het tot een woonerf maakt dan kan een groot deel van de mensen (zeker van fase 1) niet meer parkeren voor hun huis, zoals het ooit bedacht is. In de artist impressions stond je op je eigen stukje afgekochte grond. Dat gaat dan niet meer lukken. De parkeerdruk gaat dan enorm omhoog. Zij vraagt zich af of daarover is nagedacht. Dat wordt

immens, zeker met een torenflat die nog aan het einde van de straat gaat verrijzen waar ook al geen parkeervakken zijn. Dat gaat heel veel extra problemen opleveren in de wijk. Vandaar dat de hele buurt faliekant tegen het instellen van een woonerf is, omdat dit onder een dergelijk regime niet meer kan.

Mevrouw Otten zegt dat aanvullend voor het Vijgepeerpad en Juttepeerpad geldt dat er verschillende parkeeroplossingen zijn. Mensen die op hun eigen dwarsstraatje staan voor de garage. Anderen, zoals zij, hebben twee parkeerplaatsen voor de garage. Als je de auto in je garage zou zetten en er parkeren twee auto's voor, dan kun je niet meer weg met je eigen auto. Het is haar niet duidelijk hoe dat gaat lopen bij betaald parkeren of wat dit gaat betekenen als het een woonerf wordt. Er zijn veel variabelen; grote wegen, middelgrote wegen als het Vijgepeerpad en Juttepeerpad en smalle straten. En veel parkeeroplossingen die door de wijk zijn gekozen. In het begin is daar een voorstelling van gemaakt hoe je dat gaat gebruiken. Als je dit opeens gaat wijzigen, dan krijg je parkeerdrukproblemen en ook veel meer rondrijden in de wijk om parkeerplaatsen te zoeken en dat verergert ook nog eens de verkeers-drukte.

Mevrouw Vossen zegt dat heel veel mensen een garage hebben die zij ondertussen hebben verbouwd tot deel van het huis of niet meer kan worden gebruikt voor het parkeren van hun auto. Die zetten hun auto voor hun garage, waar een ander niet mag staan omdat het een garage-ingang is. Als je een woonerf zou maken, dan zou dat een gemarkeerde parkeerplek worden waar iedereen mag staan of er is geen parkeerplek meer waardoor de parkeerdruk op de andere plek weer enorm toeneemt. Zij vraagt zich af of dat is meegenomen in besluit. En voor wat betreft het juridische aspect, de brief kwam vrij laat. Zij hadden zeker geen zes weken de tijd om bezwaar te maken. Het is een klein wijkje, ze zijn redelijk actief als bewoners. Er wordt een besluit genomen door de mensen waarvan we nu denken: die zijn er niet geweest, anders hadden ze gezien dat de straten verschillend van breedte zijn. En beraad, even een pennetje: we zijn dit van plan, kom even inspreken. Zij heeft het allemaal compleet gemist. Dan waren al deze bezwaren en al deze tegenwerpingen al voor de besluitfase geroepen. Dan had het besluit daarmee beïnvloed kunnen worden of anders genomen kunnen worden. Zij vindt het jammer dat er niet zo'n bewonerspanel is gevraagd om daar licht op te laten schijnen. Ze zijn best actief als buurt en ze reageren best royaal. Zij vindt het een gemiste kans dat er een besluit ligt zonder dat er met de bewoners gepraat is.

De voorzitter zegt dat de heer Haseth al contact heeft gehad over zijn te laat ingediende bezwaarschrift en de vraag of dit verschoonbaar is. Wat hem betreft is dat geen beletsel om te horen wat hij ervan vindt.

De heer Haseth spreekt zijn dank uit voor het mogen aansluiten bij de hoorzitting. Er zijn best wel pragmatische oplossingen voor een probleem dat niet echt actueel is. Een van die dingen is het op sommige punten versmallen van de straat door een plantenbak te plaatsen. De drang om wat harder te rijden, vooral in de twee wat bredere straten, zal daarmee verminderen. Hij heeft het gezien, als iemand zijn auto met zijn neus heel erg naar buiten parkeert, per ongeluk of soms expres, dan gaan mensen opletten met hoe hard ze daar rijden. Het zijn soms kleine vernuftige dingen. Een bord vindt hij een hygiënefactor. En hij heeft het probleem niet wat vele mensen hebben dat zij mogelijkerwijs hun parkeerplaats kwijtraken. Maar hij denkt dat er pragmatisch naar kan worden gekeken. Hij voelde zich genoodzaakt om te reageren en te zeggen dat dit echt wel anders kan. Hij begrijpt dat dit besluit is genomen is door iemand die hier niet woont. Als mensen die er wel wonen de moeite nemen om dit aan de kaak te stellen, dan wordt het gewaardeerd als daarnaar wordt geluisterd en dat daarmee wat wordt gedaan.

Mevrouw Bouwens vertelt als aanvrager dat zij aan de slag zijn gegaan omdat er veel klachten waren over de verkeersveiligheid rondom de Boomgaardlaan en de paden, Vijgepeerpad e.d. en Moestuinlaan.

Dat is zo'n beetje het grootste knelpunt. Er is al gezegd: het uitrijden is een probleem. In principe heb je binnen een 30 km-gebied gewoon voorrang. Als je uit die hofjes komt, heb je voorrang op het doorgaande verkeer op de Boomgaardlaan. Dat is het belangrijkste qua verkeersveiligheid en ook dat daar de meeste ongelukken gebeuren en de twijfel van mensen is. De mensen op de Boomgaardlaan hebben dus geen voorrang op alle hofjes. Die verkeerssituatie is niet duidelijk omdat er een inritconstructie is die aansluit op de doorgaande weg. Dat is het klassenverschil. Tijdens een bewonersavond is erover gesproken dat het een mogelijkheid zou kunnen zijn dat je daar een woonerf van maakt. Toen kwamen er eigenlijk wel positieve berichten bij de gebiedsmakelaar. Dat is eigenlijk wel prettig, want dan is ook de snelheid een issue. Die snelheid is voor de gemeente nooit echt een groot punt geweest, maar de doorgaande route naar die aansluiting van dat erf wel. De gemeente kon twee dingen doen. Of je maakt er een woonerf van of je haalt alle inritconstructies weg. Waardoor de snelheid in de hofjes weer wat groter wordt, want dan kan je weer wat makkelijker doorrijden. Deze verkeersonveiligheid was dus het grootste punt. Dat daarmee een snelheid is gegeven van 15 km/u is bijvangst. Want de snelheid ligt in de hofjes onder de 30 km/u. Dus dat voldoet eigenlijk aan de snelheid. In het regime dat er nu is, speelt de kwestie van de snelheid ook niet. Dus daarvoor is bedacht om er een woonerf van maken. Dan is er ook een snelheid van 15 km/u, wat eigenlijk ook meer bij de omgeving aansluit. De voorrangssituatie op de Moestuinlaan en de Boomgaardlaan wordt dan ook duidelijk en verkeersveiliger. Dat zijn de beweegredenen geweest. De gebiedsmakelaar heeft tijdens bewonersavonden contact gehad met de buurt en is bekend met vele meldingen van bewoners uit de paden. Mevrouw Bouwens zegt niet exact te weten van welke paden deze afkomstig zijn.

De voorzitter vraagt of de huidige bezwaren wellicht tot een andere inzicht leiden.

Mevrouw Bouwens zegt dat zij het een goed plan blijft vinden.

Mevrouw Bel zegt dat het plan dus vanuit een positieve gedachte is genomen. De insteek is goed. Maar het gaat haar om de vraag of er een andere oplossing is dan een woonerf. Iedereen heeft dezelfde wens, lijkt het, namelijk dat er minder hard gereden wordt. Er wordt nu een voorrangssituatie gecreëerd op de Boomgaardlaan en Moestuinlaan. In de andere zijstraten wordt een andere snelheid gegeven. Wat is daar in de verkeerswetgeving anders mogelijk dan een woonerf? Anders raken mensen met het besluit hun eigen parkeerplaats kwijt.

De heer Spieard zegt dat er helaas niet een ander bord is of dat er op andere wijze een lagere snelheid dan 30 km/u kan worden gerealiseerd, conform het RVV 1990. De enige optie daarvoor is het bord 'Erf' toe te passen en daaruit vloeit voort dat de maximale snelheid 15 km/u is.

De voorzitter merkt op dat als bezwaargrond meermaals is gesteld dat de bebording onduidelijk is. Dat is zelfs met foto's aangetoond. In het dossier zit een reactie van een verkeersadviseur. Die zegt dat hij akkoord is met het bebordingsplan. Hij vraagt of dit betrekking heeft op de bezwaren die zojuist zijn aangevoerd over het tekortschieten daarvan.

De heer Spieard antwoordt ontkennend. Hij zegt dat zijn team alle verkeersbesluiten stadsbreed opstelt. Wettelijk gezien moet er voor een verkeersbesluit advies worden gevraagd aan de politie. Om te kijken of het besluit wel handhaafbaar is en dergelijk. Daar controleert de politie op. Daarom is er in dit geval akkoord op gegeven. Omdat het verkeersbesluit op goede gronden is genomen.

De voorzitter merkt op dat dit lijkt te zijn gebeurd bij hamerslag. Hij vraagt of er ruimte is om de te plaatsen bebording aan te passen (uitbreiden of veranderen), zoals eerder is gesuggereerd.

De heer Spieard zegt dat het RVV 1990 niet voor niets een aantal type borden aangeeft. Het bord Erf staat voor een maximum snelheid van 15 km/u. In Nederland zie je heel veel aanvullingen, maar dat is echter geen officieel bord. Dat is meer ter informatie dan. Desgevraagd zegt de heer Spieard dat in alle zes de straten een begin- en einderfbord komt, bij de in- en uitgangen.

De heer Spieard legt vervolgens uit hoe het zit met de aanwezige parkeervakken. Bij de uitvoering van het verkeersbesluit moet goed gekeken wat eigen terrein is en wat niet. Op parkeervakken op eigen terrein, bij de woningen zelf, daar mogen bewoners parkeren omdat het hun eigen grond is. Daarnaast heb je de openbare parkeervakken. Daar wordt een P-tegel ingelegd, omdat daarin dan geparkeerd mag worden. In de huidige situatie is, nu het nog 30 km/u is, een parkeerverbodszone van kracht. Dus buiten de parkeervakken mag je nu ook al niet parkeren. Dus in dat opzicht verandert er niets bij het instellen van een erf. Alleen dan heb je nog een derde type parkeervakken, dat is parkeren voor je eigen in- en uitrit, oftewel: voor je parkeergarage. Wettelijk gezien mag dat al niet om voor je eigen parkeergarage te parkeren. Dus daar zal dus geen P-tegel komen. Maar daar moet goed naar gekeken worden. Bij omgebouwde garages tot woonruimte (waardoor de garage van de woning geen garage meer is) zou wel een parkeerplaats gerealiseerd kunnen worden door daar een P-tegel in te leggen.

De voorzitter vraagt of de heer Spieard onderkent dat er voor de bewoners nadelen kleven aan het woonerf, voor wat betreft het parkeren. Of is de vrees niet terecht?

De heer Spierard zegt dat er niet zo heel veel verandert, omdat er nu ook al een parkeerverbodszone geldt.

Mevrouw Bouwens voegt daaraan toe dat voor de bestaande parkeergarages straks niet meer mag worden geparkeerd. Dat wordt nu wel gedaan en dat zal minder worden. Als het op eigen grond is dan is die vrees niet reëel. Als het je eigen grond is, dan kun je daarop blijven parkeren. Het probleem zit 'm voornamelijk in de langsparkeervakken.

Mevrouw Zuiderman-van den Berg krijgt desgevraagd bevestigd dat nog geen uitvoering wordt gegeven aan het besluit totdat beslist is op de bezwaren. Verder vraagt zij of de genoemde klachten en meldingen en de tijdens de bewonersavond gemelde signalen zouden kunnen worden overgelegd.

Mevrouw Bouwens zegt toe dit kort te sluiten met de gebiedsmakelaar.

De heer Spieard zegt dat sommige bewoners hebben aangegeven dat de 30 km/u-borden in de wijk misschien wat beter gepositioneerd kunnen worden. Dat hadden zij ook al geconstateerd. Aanvullend zouden er ook nog herhalingsborden 30 km/u kunnen worden geplaatst, in de wijk zelf. Zij gaan hier nog naar kijken.

De heer Couvert zegt het interessant te vinden. Hij is zijn betoog begonnen met het benoemen van het doel en dat is de veiligheid. En dan wordt er meteen gedacht aan die snelheid. Maar als hij het nu goed begrijpt zijn eigenlijk alleen de kruispunten op de Boomgaardlaan en de Moestuinlaan een probleem. Het hele verhaal van snelheid is erbij gekomen. Maar dat is de reden dat het woonerf is bedacht. Dat is voor hem een andere bewustwording, waarom daar voor gekozen is. Hij is er nog steeds niet voor om over te gaan tot een woonerf. Het schemergebied dat door het woonerf ontstaat met parkeren voor en naast je huis, vindt hij ook een groot probleem.

Mevrouw Bel komt terug op de wetgeving die het niet mogelijk maakt om de snelheid naar beneden te krijgen, anders dan door instelling van een woonerf. Zij vraagt hoe het dan zit met het gedoogbeleid.

Geldt daar dan een uitzondering voor? De aanleiding leidde tot andere oplossingen. Die parkeerdruk wordt hoger zodra je op schaarse plekken gaat parkeren. Is het zwart/wit of zijn er aanpassingen op mogelijk?

Mevrouw Bouwens en **de heer Spieard** geven aan dat er geen mogelijkheden zijn tot afwijking.

Mevrouw Bel zegt dat het wat lastig wordt. Er is gezegd: eigen grond = eigen grond. Zij heeft de tekeningen ook meegestuurd als bijlage met het bezwaar. Het is eigen grond waar ze vervolgens niks anders meer mee kunnen dan een stukje betegeling die vanuit het project identiek is betegeld als elke andere parkeerplaats die wel een parkeerplaats mag zijn. Bij de buren is bijvoorbeeld een inham, dan mag het wel. Voor de deur mag het geen parkeerplaats zijn. Zij vraagt dringend of hiernaar gekeken wordt. Uiteindelijk wordt het een oplossing voor een probleem dat er niet was en dat vindt zij jammer. Daarnaast komen er ook allerlei borden. Dan komt er dus in zo'n klein straatje, precies in haar uitzicht en het uitzicht is al niet zo mooi meer al die hoogbouw, een bord begin en einde woonerf. In dat hele kleine smalle straatje komt aan beide kanten een bord. Dat gaat ook weer het zicht om die straat uit te komen belemmeren. Want het is al zo smal en de borden moeten aan het begin en het einde komen. Zij wil nogmaals benadrukken wat de waarde is van eigen grond waar je voor betaald hebt en waar je altijd op hebt mogen parkeren en nu niet meer.

De heer Heynemans vraagt hoeveel ongelukken er in de jaren vanaf 2007 hebben plaatsgevonden in de buurt. Hij denkt dat het op de vingers van één hand te tellen is. Als de bordjes 30 km/u duidelijker worden aangegeven dan is het voorrangsprobleem ook opgelost. Want de regels zijn duidelijk bij een 30 km/u zone.

Mevrouw Bouwens durft dat niet te zeggen. Maar als de verkeersdeelnemer twijfelt, dan is er altijd meer kans op een ongeluk. Zij vraagt wel na om hoeveel ongelukken het gaat.

De heer Zhang heeft een vraag hoe het zit met eigen grond. Veel bewoners hebben een eeuwigdurende erfpacht afgekocht. Stel dat de uit- en inrit voor de parkeergarage geen eigen grond is, je parkeert in de parkeergarage en je wil ook voor de deur parkeren. Omdat het anders wordt bezet door anderen. Kan er een uitzondering gevraagd worden door mensen die twee auto's hebben?

Mevrouw Bouwens zegt dat je in de huidige situatie ook al niet mag parkeren voor een ingang van een parkeergarage. Dat er nu geparkeerd wordt, is nu dus al niet toegestaan. Een auto mag daar niet staan. Dus straks wordt dat aangeduid met een P-tegel. Op een plek voor een parkeergarage komt geen tegel, dus daar mag je de auto niet stallen. Misschien is het nu niet duidelijk, maar het mocht dus al niet.

Mevrouw Otte zegt dat de betreffende plekken er heel erg uitzien als parkeerplek, dus iedereen doet het. Het is ook volkomen logisch dat mensen het doen. Zij hebben een bordje 'Uitrit vrijlaten', maar niemand leest dat. Ze zetten hem zelf ook voor het huis. Maar als je hem in de garage zou zetten, dan kom je er 9 van de 10 keer niet uit. Daar moet dan wel heel hard op worden gehandhaafd. Het nadeel is ook dat als je eruit rijdt, het helemaal vrij moet zijn. Nu staan er twee of drie auto's voor. Dat kan dan niet meer. Mocht je daar nog een parkeerplaats tussen willen wringen, dan kan dat er maar eentje zijn. Hoe dan ook neemt de parkeerdruk toe.

De voorzitter vraagt wat het oorzakelijk verband is?

Mevrouw Otte zegt dat het feitelijk wel gebeurde. Als je een bord 15 km/u neer zou zetten, dan heb je de hele discussie niet. In reactie op de opmerking dat er is aangegeven dat het geen officieel bord is,

geeft zij aan dit vreemd te vinden, want ze zijn er wel. Zij zegt dat het aanbrengen van verkeers-vertragende maatregelen, zoals andere drempels, een betere oplossing is. Andersom geredeneerd.

De voorzitter vraagt of het instellen van een woonerf met drempels een optie is?

Mevrouw Otte zegt dat je een woonerf dan niet meer nodig hebt, want dan gaat het vanzelf goed. Stel dat je wel woonerf-borden plaatst, dan moeten alle verkeerssituaties langs worden gegaan om tot reële oplossingen te komen. Het is in de jaren zo gegroeid. Je wil geen probleem creëren dat er nu nog niet is. Je wil het juist oplossen.

Mevrouw Vossen zegt te hebben geleerd dat alles en iedereen voorrang heeft als je uit een in- en uitrit-constructie rijdt. Dat is heel erg duidelijk. Op de site van de ANWB leest zij net: bij het verlaten van een woonerf of een 30 km-zone ligt het aan de inrichting van de constructie weg wat de voorrangsregel is. In- en uitritconstructie: iedereen en alles heeft voorrang op u. Dus zij denkt dat er niks wordt opgelost met een woonerf. De huidige situatie bij de kleine straatjes die uitkomen op de Moestuinlaan en de Boomgaardlaan is al zoals het is, namelijk alles wat van rechts komt heeft voorrang. Zij ziet dit niet als oplossing voor het probleem. Het is al duidelijk, als er geen in- en uitritconstructie was dan was het een ander verhaal, maar die is er wel. Daar is al een maatregel genomen waardoor het uitrijden van de kleine straatjes richting de grotere straten duidelijk is. Namelijk: iedereen heeft voorrang op jou als je eruit komt. Zij ziet dan niet wat dan de oplossing van het probleem is. Desgevraagd door de voorzitter zegt zij nogmaals dat het duidelijk is: je verlaat de weg via een in- en uitritconstructie en dan heeft iedereen voorrang, zowel in een 30 km/u zone als in een woonerf. Het instellen van een woonerf creëert voor de huidige bewoners een veel groter parkeerprobleem. Snelheid was slechts bijvangst.

De heer Haseth zegt dat ook hij altijd heeft geleerd dat je bij een uitrit voorrang dient te geven aan de rest van de verkeersdeelnemers. Je kunt er ook haaientanden neerzetten. Dat helpt ook en kost weinig. Daarmee zorg je dat duidelijker wordt dat iemand daar voorrang moet verlenen aan de andere partij. Er worden verder twee verschillende discussies gevoerd. De ene heeft te maken met de kruispunten en de andere met de snelheid. Die dingen lopen een beetje door elkaar heen. Het een heeft wel invloed op het andere. De vraag is: als de snelheid wordt opgelost, is dan het kruispuntprobleem opgelost? Daar heeft hij (nog) geen antwoord op gehoord. Andersom verwacht hij niet dat als je een kruispuntprobleem oplost, dat de wel te hard rijdende busjes opeens langzamer gaan rijden. Hij heeft het gevoel dat ook de gemeente niet helemaal blij is met de gekozen oplossing, omdat het een soort noodgreep is op iets waarvan ze niet helemaal voelen dat dit voor een oplossing van het geheel zorgt.

De heer Couvert merkt op dat de snelheid volgens mevrouw Bouwens niet het probleem was.

De voorzitter zegt dat er in geval van het instellen van een woonerf een maximale snelheid zou gaan gelden van 15 km/u. Hij vraagt of, voor zover er een probleem is met mensen die te hard rijden, het instellen van het woonerf niet een intentie in de goede richting zou zijn?

De heer Haseth vindt van niet. Illustratief is de weg aansluitend aan de Bongerd. Daar hebben ze ook een 30 km/u-zone van gemaakt. Men rijdt daar niet langzamer dan 50 km/u. Het is illustratief voor hoe het werkt. En ook hier is 30 km/u in de brede straten in zijn optiek prima. 30 km/u in de smalle straten is inderdaad doodeng soms, maar wie gaat daar staan om te handhaven? Nu geldt dat er niet wordt gehandhaafd, maar hij durft te wedden dat als er straks onjuist geparkeerd wordt, dat daar dan ijverige ambtenaren staan om bonnen uit te schrijven. Hij vindt dit niet helemaal juist.

De voorzitter vraagt om een reactie op de opmerking dat er ten onrechte geen overleg is geweest en hoeveel ruimte er nog is om het besluit aan te passen of anders in te richten?

Mevrouw Bouwens zegt niet zo goed te weten wat zij met een aanpassing (op het gebied van drempels of andere inrichting) moet en kan. Zij gaat in ieder geval wel met de beheerder kijken naar de ingang van de wijk. Dat het 30 km/u-gebied iets beter zichtbaar wordt. En zij zou de drempels kunnen laten inmeten, of ze op de juiste en juridische hoogte liggen. Of ze op de ontwerphoogte zijn blijven liggen of zijn gezakt. Tot slot geeft zij aan dat er aan de hand van de meldingen contact is geweest met de buurt. Zij zal dit met de gebiedsmakelaar kortsluiten.

De heer Spieard zegt dat de geel-zwarte drempels niet zijn benoemd in het verkeersbesluit en dat ook niet hoeft.

De heer Heynemans zegt dat de geel-zwarte drempels er in de eerste vier jaar hebben gelegen, vanaf 2007. In het Vijgepeerpad hebben er twee gelegen. Het zouden er drie geweest moeten zijn. Voor die slangen wordt wel afgeremd. Dat zijn echt fantastische dingen, die moeten ze gewoon neerleggen. Dan ben je van het snelheidsprobleem af. Dat heuveltje dat er nu ligt, heeft helemaal geen effect.

Mevrouw Zuiderman-van den Berg merkt op dat in de chat is aangegeven dat er wel degelijk een wettelijk bord bestaat voor 15 km/u, te weten een A01-15 bord.

De heer Spieard reageert hierop door aan te geven dat er op www.verkeersbordenoverzicht.nl verschillende borden zijn te vinden, maar dat dit geen RVV borden zijn.

De voorzitter vraagt, aangenomen dat het geen officieel bord is, of het dan niettemin mogelijk is een dergelijk bord te plaatsen, om praktische redenen.

De heer Spieard zegt dat er alleen op een erf-bord gehandhaafd kan worden. Je ziet in heel Nederland in woonerven aanvullende bebording waaronder de maximum snelheid van 15 km/u ter informatie van, maar die hebben geen juridische status.

De voorzitter zegt dat er misschien wel mensen zijn die niet weten dat een woonerf gepaard gaat met een maximum snelheid van 15 km/u. Wellicht zou je het kunnen zien als een omissie van de wetgever om er geen (onder)bordje bij te bedenken. Hoewel een ieder natuurlijk geacht wordt de wet te kennen.

De heer Spieard beaamt dit en zegt in reactie daarop dat de mensen die in een auto mogen rijden wel hun rijbewijs hebben gehaald.

De heer Couvert merkt op dat je de borden in het buitenland niet tegenkomt.

Desgevraagd zegt **de heer Spieard** dat het aanbrengen van haaientanden geen optie is, omdat bij het instellen van een woonerf een in- en uitrit constructie moet liggen. Dat kan niet geregeld worden met haaientanden. In reactie op de stelling van mevrouw Vossen dat die er al liggen, zegt **de heer Spieard** dat in het verkeersbesluit ook wordt genoemd dat de huidige inrichting van de zes straten al heel dicht tegen een erf aanliggen.

Bezwaarden merken op dat je een woonerf ook NIET kunt instellen.

De heer Haseth zegt dat erg op het pad wordt gebleven van het genomen verkeersbesluit, dat ideeën daarbij moeten aansluiten. De vraag is: moet er wel een woonerf van worden gemaakt? Bezwaarden zeggen: "Nee, niet doen!"

De heer Spieard zegt dat hij denkt dat **mevrouw Bouwens** kan beamen dat 30 km/u in al die straten, gelet op het type inrichting zoals de smalte van de straten, te hard is.

De heer Heynemans vraagt welke ongelukken er dan zijn gebeurd de afgelopen jaren.

De heer Couvert vindt niet dat er een probleem is. Wat hem betreft is het een oplossing voor een niet bestaand probleem.

De voorzitter zegt dat de commissie voldoende is geïnformeerd voor dit moment. Hij licht het vervolgtraject toe dat zal bestaan uit een nadere schriftelijke ronde, het aankomend zomerreces, een advies van de commissie en de beslissing op de ingekomen bezwaarschriften. Hij sluit dan de zitting.

Bijlage 2: Juridisch kader

Algemene wet bestuursrecht (Awb)
Artikel 3:2
Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Artikel 3:4
1. Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit.
2. De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

Wegenverkeerswet 1994 (WvW 1994)
Artikel 2
1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:
a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;
c. de bestrijding van de epidemie van covid-19.

Artikel 15
1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.
2. Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Artikel 16
1. De in artikel 15 bedoelde verkeerstekens en onderborden worden geplaatst of verwijderd, en de daar bedoelde maatregelen worden getroffen, door de zorg van het gezag dat het verkeersbesluit heeft genomen.
2. Verkeerstekens en onderborden, die niet worden geplaatst of verwijderd krachtens een verkeersbesluit, worden geplaatst of verwijderd door de zorg van het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, door de zorg van de eigenaar van de weg.
3. Bij algemene maatregel van bestuur worden de verkeerstekens aangewezen die onderdeel uitmaken van de categorie bewegwijzering.
4. Plaatsing of verwijdering van de bewegwijzering vindt uitsluitend plaats in overeenstemming met een vastgesteld ontwerp als bedoeld in artikel 16a, eerste lid.

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)
In artikel 24, eerste lid en onder b, van het RVV1990 is bepaald dat de bestuurder zijn voertuig niet mag parkeren voor een inrit of een uitrit.

Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW):

Artikel 21

De motivering van het verkeersbesluit vermeldt in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 26

De bekendmaking van verkeersbesluiten geschiedt op de in de artikelen 5 onderscheidenlijk 6 van de Bekendmakingswet bepaalde wijze.