Gemeente Amsterdam

Advies

Zaaknummer: JB.22.001732.001 t/m 004 & JB.22.002060.001 t/m 004

Advies van de bezwaarschriftencommissie over acht bezwaarschriften. De bezwaren zijn gericht tegen het besluit van 24 december 2021 met kenmerk SW21-04211. Met dit besluit wordt een erf in de Twiskestraat ingesteld door het plaatsen van verkeersborden.

Aan het college van burgemeester & wethouders,

1. Advies

1.1 Wij adviseren u als bezwaarschriftencommissie om:
- De bezwaren ongegrond te verklaren, en;
- het besluit van 24 december 2021 in stand te laten, onder aanpassing van de tekening naar de tekening van 28 november 2022 met de gewijzigde inritconstructie.

1.2 Dit betekent dat u terecht heeft besloten een erf in te stellen in de Twiskestraat.

1.3 Hieronder leest u hoe wij tot dit advies zijn gekomen.

2. Aanleiding

2.1 Met het besluit van 24 december 2021 heeft u een woonerf ingesteld in de Twiskestraat.

2.2 T. Sikkens, J. Buurman, M. van Dam, S. de Graauw, A. van den Hoek, J. Groenendaal, M. van Leent en H. Lugthart (hierna: bezwaarmakers) hebben allen tussen 24 en 27 januari 2022 bezwaar ingediend tegen dit besluit.

2.3 Wij hebben op 12 mei 2022 met bezwaarmakers op locatie bij de kruising Twiskestraat / Landsmeerderdijk gesproken over het bestreden besluit, de gevolgen en het door hen geopperde alternatief. De heer K. van der Valk, projectleider, was bij deze afspraak als uw vertegenwoordiger aanwezig om het besluit nader aan bezwaarmakers toe te lichten. Ter sprake is ook geweest de mogelijkheid die bezwaarden opperen in hun bezwaar, om de inritconstructie verderop in de straat te plaatsen waardoor voor hen een voorrangssituatie blijft bestaan bij het verlaten van de

Twiskestraat. De heer Van der Valk heeft deze mogelijkheid nadien aan het expertiseteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (hierna: expertiseteam) voorgelegd.

2.4 Naar aanleiding van dit verzoek heeft het expertiseteam de Twiskestraat op 8 juni 2022 bezocht om de situatie nader te onderzoeken. Tijdens dit bezoek hebben zij op de proef gesteld of het met het instellen van het woonerf moeilijk zou zijn om de dijk op te rijden. Enkele bezwaarmakers waren hierbij aanwezig. Het expertiseteam kwam naar aanleiding van de eigen proef tot de conclusie dat men goed zicht heeft bij het uitrijden van de Twiskestraat als er geen auto's geparkeerd staan. Ook werd geconcludeerd dat het voor bestelwagens en andere voertuigen waarbij de cabine verder naar achteren ligt, moeilijk is om de Twiskestraat uit te rijden. Naar aanleiding van dit bezoek besloot de heer Van der Valk een nieuw voorstel voor de inrichting van de Twiskestraat op te stellen.
Het originele voorstel, waarop het bestreden besluit is gebaseerd, omvat de inrichting van de Twiskestraat als erf vanaf de kruising met Landsmeerderdijk met een eigen ontwerp (gemaakt met een rijweg van minimaal 3,44 m in keperverband, een parkeer- / inritstrook van 2,00 m in elleboogverband, grijze opsluitbanden langs de perceelgrens, trottoirband 70/200 bij de aansluiting Landsmeerderdijk en geen aparte voetpaden met uitzondering van het voetpad aan de zijde van de Landsmeerderdijk). De reden voor het eigen ontwerp was dat de Puccinimethode geen profiel kent voor wegen mét parkeren en inritten, zo smal als de Twiskestraat.
Het nieuwe voorstel is een alternatief ontwerp met de start van de woonerfconstructie na ongeveer 10 meter in de Twiskestraat.

2.5 Het nieuwe voorstel is op 1 juli 2022 aan de Commissie Puccinimethode voorgelegd. De Commissie Puccinimethode keurde het nieuwe voorstel goed.

2.6 Daarna is het nieuwe voorstel aan het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit (hierna: het expertiseteam) voorgelegd. Het expertiseteam adviseerde op 21 juli 2022 om vast te houden aan de inritconstructie zoals deze is weergeven in het besluit van 24 december 2021. Het expertiseteam erkende de zorgen van bewoners omtrent de veiligheid en adviseerde daarom om een breder trottoir te maken voor de Landsmeerderdijk 5. Dit maakte de inritconstructie naar de Twiskestraat overzichtelijker en veiliger.

2.7 Ook heeft de heer Van der Valk advies gevraagd aan het Verkeers Advies Team (hierna: het VAT). Het VAT sloot zich op 1 september 2022 aan bij het advies van het expertiseteam van 21 juli 2022.

2.8 Wij hebben op 2 september 2022 nadere toelichting gevraagd aan het expertiseteam en het VAT over het niet kunnen instemmen met het alternatieve ontwerp, dat voor bezwaarmakers een redelijke oplossing was. Het expertiseteam heeft op 8 september 2022 een nadere motivering gestuurd per e-mail. Wij ontvingen op 14 oktober 2022 een reactie op deze vraag van het VAT. Deze stukken zijn aan het procesdossier toegevoegd.

2.7 De heer Van der Valk heeft het nieuwe voorstel ook aan het toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (hierna: toetsteam) voorgelegd. Het toetsteam adviseerde vervolgens op 1 november 2022 om de (aangepaste) inritconstructie aan te brengen op de kruising van de Twiskestraat en de

Landsmeerderdijk en adviseerde negatief ten aanzien van het alternatieve ontwerp. Het advies houdt in dat een erfinrichting wordt gemaakt van de Twiskestraat en dat deze wordt gestart aan de Landsmeerderdijk met een inritconstructie.

2.8 Naar aanleiding van dit advies is de tekening voor het instellen van een woonerf nogmaals aangepast, met een andere inritconstructie. De tekening is op 28 november 2022 met bezwaarmakers gedeeld.

2.9 Wij zijn op 9 december 2022 nogmaals in de Twiskestraat geweest om de aangepaste tekening met bezwaarmakers te bespreken. Hier waren de heer Van der Valk en de heer M. Theunisse ook bij aanwezig. Deze bijeenkomst diende tevens als hoorzitting, zoals tevoren ook aan bezwaarmakers duidelijk is gemaakt.

3. Ontvankelijkheid

Wij moeten eerst beoordelen of het bezwaarschriften aan de gestelde eisen van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) voldoen. De bezwaarschriften zijn binnen de gestelde termijn ontvangen. Ook is voldaan aan de vormvoorschriften uit de Awb. Wij zijn daarom van oordeel dat de bezwaarschriften ontvankelijk zijn. Dit betekent dat wij de bezwaren inhoudelijk kunnen beoordelen.

4. Bezwaren

Samengevat komen de bezwaren op het volgende neer:

- Bij de kruising Twiskestraat / Landsmeerderdijk zal door het creëren van een woonerf een gevaarlijke situatie ontstaan omdat:
  - Bij het uitrijden van de Twiskestraat de voorrangssituatie vervalt waardoor er bovenop het talud van de Twiskestraat gestopt moet worden. Dit is gevaarlijk als je bijvoorbeeld een aanhanger/caravan achter je auto hebt of bakfiets. Er is vanwege de steile helling snelheid nodig om naar boven te rijden om de straat te kunnen verlaten en te weinig ruimte om direct volledig tot stilstand te komen.
  - Bij het uitrijden van de straat wordt het uitzicht naar links belemmerd door de hoekwoning en de daarvoor geparkeerde auto's. Hierdoor heeft men pas zicht op het van links komend verkeer als het voertuig al half op de rijweg staat van de Landsmeerderdijk. De nieuwe situatie verergert dit. Op de hoek zal nog meer worden geparkeerd.
  - Er door het wegvallen van de kenmerken van de zijstraat nog harder, nonchalanter en onoplettender gereden gaat worden. Hier is al sprake van sinds het een eenrichtingsweg is geworden;
- De oplossing is de start van het woonerf 8-10 meter te verplaatsen de Twiskestraat in. Hierdoor blijft het voor al het verkeer duidelijk dat de Twiskestraat een zijstraat is. Dit werkt verkeersremmend.

5. Wet- en regelgeving

Voor het van toepassing zijnde juridische kader, verwijzen wij naar **bijlage I** van dit advies.

6. Hoorzitting

Hoorzitting ter plaatse op 9 december 2022

Ter behandeling van de bezwaarschriften, zijn bezwaarmakers (eerst op 12 mei 2022 en vervolgens) op 9 december 2022 op locatie gehoord. Op 9 december 2022 waren namens u aanwezig de heer K. van der Valk (projectleider ingenieursbureau Amsterdam) en de heer M. Theunisse (projectleider). De voorzitter van de commissie was daarbij aanwezig (mevrouw mr. M. Mulder). Vanwege een verkeersopstopping als gevolg van de slechte weersomstandigheden die dag kon de secretaris niet tijdig arriveren. Omdat de heer Van der Valk om dezelfde reden vertraging had, is voor zijn aanwezigheid reeds met de bezwaarmakers gesproken over de situatie van de tekening van 28 november 2022. Naast bezwaarmakers waren nog een aantal omwonenden aanwezig. Bezwaarmakers hebben toegelicht dat zij niet begrijpen om welke reden(en) het verleggen van de inritconstructie niet wenselijk is. De situatie uit de tekening van 28 november 2022 waarbij ter hoogte van het trottoir voor de Landmeerderdijk meer ruimte wordt gecreëerd om te stoppen, levert volgens hen nog steeds een gevaarlijke situatie op voor de bestuurders van motorvoertuigen en fietsers die de Twiskestraat willen verlaten. Vooral voor zware en lange voertuigen of voertuigen met aanhangers zal dit problematisch en gevaarlijk zijn. Zij hebben daaraan toegevoegd dat bovendien het opheffen van de voorrangssituatie zal betekenen dat er harder zal worden gereden op dit deel van de Landsmeerderdijk. Nadat de heer Van der Valk was gearriveerd, is de tekening door hem toegelicht. Een aantal bezwaarmakers en omwonenden liet de heer Van der Valk niet uitpraten. Nadat een aantal keer is gewaarschuwd dat de zitting zou worden afgebroken, heeft de heer Van der Valk zijn toelichting kunnen afronden. De bezwaarmakers hebben vervolgens herhaald dat zij niet begrijpen dat de inritconstructie niet verlegd wordt, en dat de situatie ook als gevolg van de wijziging zoals voorgesteld bij de tekening van 28 november 2022 gevaarlijk zal zijn. Zij handhaven hun bezwaren. De bezwaren zijn door de voorzitter samengevat zoals hierboven weergegeven en bezwaarmakers zijn in de gelegenheid gesteld nog toe te lichten wat zij nodig achten. Bezwaarmakers hebben daarop geantwoord dat het niet anders kan dan dat op het op het alternatieve ontwerp negatief is geadviseerd omdat het expertiseteam de locatie niet kent en zich niet voldoende bewust is van de steile helling. De voorzitter heeft toegezegd dit nogmaals onder de aandacht van het expertiseteam te brengen en ook een nadere toelichting te vragen. Daarbij zal op verzoek van bezwaarmakers ook worden gevraagd of die toelichting ter plaatse kan worden gegeven. Hierna is de hoorzitting gesloten.

Na de hoorzitting

Op 19 december 2022 heeft de commissie contact gehad met de heer T. Abbestee en de heer H. Kuiper, verkeerskundig ontwerper en lid van het expertiseteam. De commissie heeft bij die gelegenheid verzocht om een nadere toelichting over het negatieve advies op het alternatieve ontwerp. Ook is daarbij voorgelegd het verzoek van bezwaarmakers om dit ter plaatse toe te lichten en de gedachte dat er onvoldoende bewustzijn is van de helling in de Twiskestraat tot de kruising. Uit het gesprek is gebleken dat het expertiseteam en het toetsteam zich bewust zijn geweest van de helling en de situatie kennen. Dit blijkt overigens ook al uit de omstandigheid dat het expertiseteam op 8 juni 2022 ter plaatse heeft (proef)gereden op grond waarvan het alternatieve ontwerp is opgesteld. Een anatal bezwaarmakers was daarbij aanwezig.

Op 23 december heeft de commissie om die reden dan ook schriftelijk aanvullende vragen gesteld. Een toelichting op locatie zou een beslissing op bezwaar nog meer vertragen en heeft geen meerwaarde.
Op 10 februari 2023 is een email ontvangen van de heer T. Abbestee waarin de aanvullende vragen van de commissie zijn beantwoord. Deze informatie is ter kennisname aan de bezwaarmakers gestuurd en aan het dossier gevoegd.

7. Overwegingen

7.1 Wij beoordelen of het besluit van 24 december 2021 op goede gronden is genomen. Met dit besluit heeft u, kortgezegd, de Twiskestraat ingericht als erf.

7.2 Uit het besluit komt naar voren dat de Twiskestraat in de huidige situatie een doodlopende erftoegangsweg binnen de bebouwde kom is waar 30 km per uur mag worden gereden. Er heeft groot onderhoud plaatsgevonden. Om het verblijfskarakter van de straat te benadrukken / bevorderen wordt de straat ingericht als erf. Omdat de Puccinimethode geen profiel kent voor wegen met parkeren en inritten, zo smal als de Twiskestraat, heeft het project een eigen ontwerp gemaakt (zoals beschreven onder 2.4). In de nieuwe situatie heeft de straat alle kenmerken van een erf.

7.3 In de aanvraag is verwezen naar het advies van de Commissie Puccinimethode van 1 juli 2021 voor de onderbouwing van het verzochte besluit. In dit advies is te lezen dat de Commissie Puccinimethode adviseert om formeel van de Twiskestraat een erf te maken, omdat de situatie daardoor veel duidelijker en rustiger en in lijn met de inrichtingsprincipes van de Puccinimethode wordt.

7.4 Blijkens de nadere motivering van 8 september 2022 houdt het advies van 21 juli 2022 van het expertiseteam ook in dat door het alternatieve ontwerp, het verleggen van de inritconstructie verderop in de straat, de voorrangssituatie aan de Landsmeerderdijk tot onduidelijkheid in de verkeerskundige situatie leidt. In het advies van 21 juli 2022 voor het originele ontwerp, waarbij de inritconstructie wordt aangebracht op het kruispunt van de Twiskestraat en de Landsmeerderdijk, is de zorg van bezwaarmakers door het expertiseteam meegenomen en erkend. Het expertiseteam heeft geadviseerd om ook een breder trottoir te maken voor de Landsmeerderwijk 5. Bij het advies is een schets gevoegd met een nadere uitwerking hoe deze ruimte voor het trottoir kan worden gemaakt. De inritconstructie naar de Twiskestraat wordt daarmee overzichtelijker en veiliger.

7.5 Uit de bijeenkomst en hoorzitting op locatie van 9 december 2022 kwam vooral naar voren dat bezwaarmakers nog altijd vrezen dat een gevaarlijke situatie voor hen ontstaat indien zij de steile helling tot het kruispunt moeten oprijden om de Twiskestraat te verlaten en dan direct bovenaan voorrang moeten verlenen en dus moeten stoppen. Als er met een zwaar of lang voertuig zoals een busje of aanhangwagen wordt gereden, is dit volgens hen nog lastiger en gevaarlijker.
Uit de mail van 10 februari 2023 van de verkeerdeskundig ontwerper namens het expertiseteam en toetsteam, is hierover nog het volgende opgemerkt:

'De Twiskestraat is ingericht als een woonerf en doodlopend. Door de korte lengte van de straat , en een laag aantal adressen zijn de verkeersintensiteiten zeer laag.
De Landsmeerdijk is een erftoegangsweg, 30 km/u en kent door de positie in het netwerk een laag aandeel autogebruik(<500 mvt/etm) maar daarentegen meer fietsverkeer.
In de regel worden zulke straten onderling aangesloten middels een inritconstructie. Dit komt voor uit het principe duurzaam veilig en gaat met name over hiërarchie in het verkeerssysteem.

In de huidige situatie is er sprake van een gelijkwaardige kruising waarbij verkeer vanuit de Twiskestraat voorrang heeft. Door het slechte zicht vanuit de Twiskestraat moet verkeer hier altijd pauzeren voordat men veilig de Landsmeerdijk op kan. De situatie geeft zo een schijnveiligheid.
Bij een inritconstructie die wordt aangelegd zoals eerder geadviseerd (bijlage) is er meer ruimte voor een fietser en/of auto op de Twiskestraat om zich veilig op te stellen. Dit doordat er door de inritconstructie een relatief betere vlakstand is.'

7.6 Belangen verkeersbesluit
De commissie overweegt dat volgens vaste rechtspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna; de afdeling) de absolute noodzaak van een verkeersbesluit niet hoeft te worden aangetoond (RVS 21 juni 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1647). Voldoende is dat de aan het verkeersbesluit ten grondslag gelegde belangen bedoeld in artikel 2 van de Wegenverkeerswet worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen. Daarbij is het eveneens vaste rechtspraak dat u beoordelingsruimte toekomt bij de uitleg van de begrippen zoals genoemd in artikel 2 van de Wegenverkeerswet (RVS 19 juni 2013, ECLI:NL:RVS:2013:CA3670).

7.7 Volgens het verkeersbesluit zijn de ten grondslag gelegde belangen hier: 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 verkeer.

7.8 Belangenafweging
Wij (de commissie) vinden dat met het verkeersbesluit de verkeersbelangen bedoeld in artikel 2 van de Wegenverkeerswet, zoals ook genoemd in het bestreden besluit, worden gediend. Uit de stukken blijkt ook dat met het verkeersbesluit die verkeersbelangen worden gediend, in het bijzonder het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van de weggebruikers en passagiers.

7.9 Met de belangen van de bewoners van de Twiskestraat is voldoende rekening gehouden. Er is in deze bezwaarprocedure in het kader van de passende aanpak uitvoerig bekeken of de door bezwaarmakers voorgestelde wijziging, te weten het verleggen van de inritconstructie verderop in de straat, een alternatief is. Bezwaarmakers hebben toegelicht dat zij - buiten de bezwaren ingegeven door de problematiek rond de kruising en oprit - de voordelen van het instellen van het

erf voor de Twiskestraat inzien. Het onderzochte alternatief is echter onvoldoende veilig geacht omdat het tot onduidelijkheid in de verkeerskundige situatie kan leiden.
Binnen het erf staat de verkeersveiligheid niet ter discussie. Het gaat om de inritconstructie bij de kruising van de Landsmeerderdijk en de Twiskestraat. Zoals door de heer Abbestee toegelicht in de mail van 10 februari 2023, is de voorrangssituatie zoals deze thans bestaat, een schijnveiligheid. Ook dan immers moeten degenen die de Twiskestraat uit willen rijden, zich er ten alle tijden van verzekeren dat zij de weg op kunnen draaien (voorrang krijgen), waarvoor zij zullen moeten pauzeren. Wel zijn de zorgen van de bezwaarmakers meegenomen en erkend. Het expertiseteam heeft op 21 juli 2022 geadviseerd om de inritconstructie naar de Twiskestraat overzichtelijker en veiliger te maken door met trottoirruimte voor Landsmeerderdijk nummer 5 te laten ontstaan. Dit is neergelegd in de tekening van 28 november 2022 met de nieuwe situatie. Daardoor is er meer ruimte voor een fietser en/of auto op de Twiskestraat om zich veilig op te stellen. Door de inritconstructie is bovendien een relatief betere vlakstand gecreëerd.
De commissie acht dat oordeel begrijpelijk en volgt dit.

8. Conclusie

Gelet op het voorgaande adviseren wij om de bezwaren ongegrond te verklaren en het besluit van 24 december 2021 in stand te laten, onder wijziging van bijgevoegde tekening naar die van 28 november 2022 Twiskestraat nieuwe situatie met de gewijzigde inritconstructie..

Amsterdam, 23 maart 2023

De bezwaarschriftencommissie,





mr. M. Mulder
Voorzitter

G.J.R. Baloe
Secretaris

Bijlage 1: Wet- en regelgeving

Artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht
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 van de Algemene wet bestuursrecht
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.

Artikel 2 van de Wegenverkeerswet
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.
(…)

Artikel 15 van de Wegenverkeerswet
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 18 van de Wegenverkeerswet
Verkeersbesluiten worden genomen:
a. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van het Rijk door Onze Minister;
b. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een provincie door gedeputeerde staten;
c. voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een waterschap door het algemeen bestuur of, krachtens besluit van het algemeen bestuur, door het dagelijks bestuur;
d. voor zover zij betreffen het verkeer op andere wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie.

2 Indien het beheer over een weg wordt overgedragen, blijven de verkeersbesluiten die de oorspronkelijke wegbeheerder ten aanzien van het verkeer op die weg heeft vastgesteld, van kracht totdat zij zijn vervangen. 3 Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent de eisen waaraan verkeersbesluiten dienen te voldoen alsmede omtrent de totstandkoming en de inwerkingtreding van die besluiten.

Artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)
De plaatsing of verwijdering van de hierna genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit:
a. de volgende borden:
I de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, uitgezonderd de borden C22 en E9, alsmede de borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze verkeersborden een onderbord als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, wordt aangebracht, dan wel toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid;
II bord L3 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, voor zover het een bushalte betreft;
b. de volgende verkeerstekens op het wegdek:
I. doorgetrokken strepen;
II. de aanduiding van fietsstroken;
III. de aanduiding van busstroken en busbanen;
IV. voetgangersoversteekplaatsen;
V. gele doorgetrokken strepen;
VI. gele onderbroken strepen;
VII. haaietanden.

Artikel 21 van het BABW
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 24 van het BABW
Verkeersbesluiten worden genomen na overleg met:
a. de korpschef,
b. de commandant van de Koninklijke marechaussee, indien de taak ten aanzien van het verkeer mede wordt vervuld op een luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder c, van de Politiewet 2012.

Artikel 26 van het BABW
De bekendmaking van verkeersbesluiten geschiedt door plaatsing van het besluit in de Staatscourant.