

Advies van de commissie bezwaarschriften van de gemeente Hattem inzake diverse bezwaarschriften tegen het verkeersbesluit binnenstad.

A. Inleiding

Het college besluit op 3 maart 2016 tot het nemen van het "Verkeersbesluit Binnenstad", inhoudende:

- de vigerende verkeersmaatregelen voor de binnenstad, voor de onderdelen Markt, Kerkplein, Kerkhofstraat, Kerkstraat en Kruisstraat, komen te vervallen;
- eerdere verkeersbesluiten omtrent de zomerafsluiting van de Kerkstraat komen (automatisch) te vervallen met dit besluit;
- de Kerkstraat, Markt en Kruisstraat afsluiten middels artikel 15 lid 2 Wegenverkeerswet voor motorvoertuigen in de periode 1 mei tot 1 oktober, van maandag tot en met zaterdag, tussen 12.00 en 17.00 uur;
- het gedeelte van de Kruisstraat tussen Markt en Achterstraat definitief afsluiten middels artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994, voor motorvoertuigen;
- de Markt, Kerkplein, Kerkhofstraat en het gedeelte Ridderstraat tussen Kerkhofstraat en Nieuweweg bestemmen met een erffunctie (G5), middels artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994;
- de voorgestelde verkeersmaatregelen voorzien van de juiste bebording en aanduidingen conform de landelijke richtlijnen RVV 1990.

Dit verkeersbesluit van 3 maart 2016 is door het college bekendgemaakt in de Staatscourant van 23 maart 2016.

Tegen dit verkeersbesluit van 3 maart 2016 zijn bezwaarschriften ingediend door:

Nr.	Bezwaarders	Adres	Bezwaarschrift d.d. (ontvangen d.d.)	
1	Dhr. H.J. Alberts en mw.H. Alberts-Liewes	Kerkhofstraat 5	18-4-2016 (ontv. 19-4-2016)	
2	De heer M.J.M. van Lieshout	Kerkhofstraat 2 A	18-4-2016 (ontv. 19-4-2016)	
3	Mw. H.H.M. van Lieshout- Norp	Kerkhofstraat 2 A	18-4-2016 (ontv. 19-4-2016)	
4	Mw. E.S. Sijbrandij	Kerkhofstraat 5 A	19-4-2016 (ontv. 20-4-2016)	
5	De heer A.M. Bongers	Kerksteeg 2	19-4-2016 (ontv. 19-4-2016)	
6	De heer K. Alneis	Kerkhofstraat 3 A	18-4-2016 (ontv. 19-4-2016)	
7	Mw. M.J. Citteur	Kerkhofstraat 8	19-4-2016 (ontv. 20-4-2016)	
8	Mw. M. Hartman van Wijnkoperij Henri Bloem, mede namens grote groep andere bedrijven/ personen	Wijnkoperij Henri Bloem, Markt 9	21-4-2016 (ontv. 22-4-2016)	Tegen verkeerscircula- tieplan. Impliciet tegen verkeersbesluit
9	De heer R.N. Groenewoud en mw. Y. Groenewoud- van Ommen	Kerkhofstraat 6	24-4-2016 (ontv. 26-4-2016)	
10	Dhr. J.M. Vros	Kerkhofstraat 10	29-4-2016 (ontv. 29-4-2016)	
11	Dhr. J. Veltkamp	Geldersedijk 28	26-4-2016 (ontv. 29-4-2016)	Eigenaar Kerkhofstraat 7
12	Onroerendgoed maatschappij Solidus BV	Geldersedijk 4	26-4-2016 (ontv. 29-4-2016)	Eigenaar Kerkhofstraat 9 en 11 (Tinne en Daendels huis)
13	Dhr. A.G. Borst	Kerksteeg 8	1-5-2016 (ontv. 2-5-2016)	Ook eigenaar Markt 9 en 10
14	Mw. M. Hartman van Wijnkoperij Henri Bloem, mede namens grote groep andere bedrijven/ personen	Wijnkoperij Henri Bloem, Markt 9	30-4-2016 (ontv. 2-5-2016)	Expliciet tegen verkeersbesluit
15	Dhr. P.H.A. Steinmetz	Ridderstraat 26	3-5-2016 (ontv. 3-5-2016)	

Op 5 juli 2016 heeft het college een gewijzigd besluit ter zake van de Kerkhofstraat genomen, inhoudende:

- de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen aan de Kerkhofstraat ook tijdens de zomerafsluiting faciliteren;
- tweerichtingsverkeer in de Kerkhofstraat instellen tijdens de zomerafsluiting en de hiervoor benodigde maatregelen nemen;
- deze maatregelen bekrachtigen met het later te nemen besluit op bezwaar tegen het verkeersbesluit binnenstad.

Namens het college zijn drie reactienotities d.d. 20 juni 2016 op de bezwaren opgesteld.

De commissie heeft inzake de bezwaarschriften een hoorzitting gehouden op 16 augustus 2016. Afwezig met kennisgeving: de heer A.G. Borst. Aanwezig waren: de op bijgaande presentielijst vermelde bezwaarden/toehoorders; de heer J. Immerzeel en mevrouw G. Martens (namens het college); de heer mr. P. van der Stroom, voorzitter van de commissie, de heer mr. P. Romkes en de heer mr. J. Buurman, leden van de commissie en mevrouw mr. W.L.A. Kappen, secretaris van de commissie. Van de hoorzitting is met instemming van partijen een geluidsopname (digitaal verslag) gemaakt.

B. Ontvankelijkheid en inhoud bezwaren

Het bestreden verkeerbesluit van 3 maart 2016 is bekendgemaakt op 23 maart 2016 in de Staatscourant. De bezwaarschriften zijn binnen de bezwaartermijn ontvangen. Ook aan de overige voorwaarden inzake ontvankelijkheid van de Algemene wet bestuursrecht is voldaan, zodat de bezwaarschriften ontvankelijk zijn en inhoudelijk kunnen worden beoordeeld.

Het bezwaar van bezwaarden Alberts, Van Lieshout, Sijbrandij, Bongers, Alneis, Citteur, Groenewoud, Vros, Veltkamp en Onroerendgoedmaatschappij Solidus BV luidt samengevat:

1. Voor de Kerkhofstraat gaat in de zomerperiode een eenrichtingsverkeer gelden van de Markt richting de Kerkhofstraat. Hierdoor is de Kerkhofstraat voor motorvoertuigen niet meer in te rijden vanuit de Ridderstraat. Gedurende de afsluitingsperiode is de Kerkhofstraat niet meer voor motorvoertuigen bereikbaar. Bezwaarden zijn door het verkeersbesluit ernstig in hun belangen getroffen.
2. Het verkeersbesluit is in strijd met beleidsuitgangspunten (uitgangspunt Wonen Binnenstad en Uitgangspunt Ouderen binnenstad), beperkt bezwaarden in hun mobiliteit en schendt hun woonbelangen.
3. In de bereikbaarheid van hun woonhuizen per motorvoertuig is altijd voorzien. Aangezien de parkeermogelijkheden nabij hun woonhuizen zijn afgenomen en in de toekomst nog verder zullen worden teruggebracht, is het belang van bezwaarden om hun woning per motorvoertuig onbelemmerd te kunnen bereiken juist toegenomen. Bij hun huizen moet kunnen worden geladen en gelost (goederen en hulpmiddelen zoals rolstoelen, rollators, kindergagens). Hun huizen moeten bereikbaar zijn voor diensten van derden, bijvoorbeeld pakketbezorging.
4. Verzocht wordt het verkeersbesluit aan te passen, zodat bezwaarden onbelemmerd per motorvoertuig hun woonhuizen kunnen bereiken.
5. Met het collegebesluit van 5 juli 2016 wordt feitelijk tegemoet gekomen aan de bezwaren, mits aan de motivering voor het tweerichtingsverkeer in de Kerkhofstraat tijdens de zomerafsluiting (de bereikbaarheid parkeerplaatsen Kerkhofstraat) een tweede argument wordt toegevoegd, te weten: de bereikbaarheid van de woonhuizen aan de Kerkhofstraat.
6. Bezwaarde Van Lieshout heeft aanvullend aangevoerd dat zij niets voelt voor het verplaatsen van de afsluiting bij de Rabobank, zoals bezwaarde Hartman voorstelt. Zij wil daar juist een fysieke afsluiting hebben. Ook wenst ze meer parkeerplaatsen naast de NH-kerk en vrij parkeren op zondag voor kerkbezoekers.

Het bezwaar van bezwaarde Borst luidt samengevat:

7. Idem gronden 1 t/m 4.
8. De noodzaak tot afsluiting van de rijbaan over de Markt voor de NH-kerk naar de Kerkhofstraat is niet aangetoond. Het belang van de bereikbaarheid van de Kerkhofstraat is groter dan het eventuele veiligheidsrisico op de rijbaan voor de NH-kerk.
9. Het belang van de bereikbaarheid wordt versterkt door de aanwezigheid van de parkeerplaatsen aan de Kerkhofstraat, die bij afsluiting van de Markt niet meer bereikbaar zijn na 12.00 uur en leegstaan van 13.00 tot 17.00 uur, hetgeen tot omzetverlies van de huurders van zijn panden aan de Markt leidt (€ 147.840 per jaar).
10. Bezwaarde is tegen het weghalen van de helft (8) van de (16) parkeervakken aan de Kerkhofstraat. Dat heeft overdag eenzelfde funeste uitwerking op de omzetten van de detailhandel en horeca aan de Markt en Kerkstraat. Ook is het verdwijnen van de parkeerplaatsen nadelig voor de bewoners van de Kerkhofstraat.
11. Verzocht wordt dat de bewoners en anderen, met name klanten van de detailhandel en horeca aan de Markt en Kerkstraat gebruik kunnen blijven maken van (16) parkeerplaatsen aan de Kerkhofstraat.
12. Waarom is er gekozen voor de aanpassing (kanteling) van het Marktpllein? Als argumentatie voor de afsluiting van het Marktpllein bij de Rabobank wordt een evaluatie gebruikt van de oude situatie voor de kanteling van het Marktpllein. De kanteling is juist doorgevoerd om verkeersstromen te scheiden, waarmee de reden voor de afsluiting in de nieuwe situatie is weggefallen.
13. Het college haalt als argument het Ambitie Document Binnenstad 2014 aan. Daarin is gekozen voor een nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Het is volgens het college op het Marktpllein volstrekt veilig door de "share space". Het is voor bezwaarde onbegrijpelijk waarom dan toch gekozen is voor een primaat bij de voetgangers en de fietsers. Alle verkeersdeelnemers zijn gelijkwaardig in een "shared space".
14. Het collegebesluit van 5 juli 2016 is geen oplossing voor het probleem. Voor een eenduidig beeld bij bezoekers aan de binnenstad is een permanente situatie veel beter.
15. De situatie moet integraal worden bekeken, ook economische argumenten zijn van belang. Volgens de Detailhandelsvisie kunnen ondernemers geen enkele doelgroep missen. Het verkeersbesluit heeft een nadelige invloed op de huurders van zijn twee panden aan de Markt (nrs. 9 en 10). De gemeente is verantwoordelijk voor een goed ondernemersklimaat. Het is van belang dat de weg over de Markt richting de Kerkhofstraat weer de hele dag voor autoverkeer wordt opengesteld, zodat kort-parkeerplaatsen op een eenduidige manier voor klanten bereikbaar zijn. De afname met 10 parkeerplaatsen langs Kruisstraat en Kerkhofstraat wordt nergens gecompenseerd op korte afstand van de winkels. Het verkeersbesluit is disproportioneel.

Het bezwaar van bezwaarde Steinmetz luidt samengevat:

16. Het verdwijnen van ca. 15 parkeerplaatsen is onaanvaardbaar en niet nodig. Recent zijn er al 2 parkeerplaatsen verdwenen in de Korte Kerkstraat. Bij de Kerk blijven maar 7 parkeerplaatsen (voorheen 12) over, dat is onbegrijpelijk. Het verdwijnen van parkeerplaatsen in de Kruisstraat is onaanvaardbaar. Juist langs de wand van het stadhuis zou goed geparkeerd kunnen worden, de verkeersrouting verdient aanpassing om dit mogelijk te maken. In de Ridderstraat-Knorrenburgersteeg vervallen alle parkeerplaatsen, dit leidt tot meer bewonersplaatsen, dat is onaanvaardbaar.
17. De verkeerssituatie op de Markt is bij calamiteiten op zijn minst onveilig te noemen. Doordat een ruime toegang van de Markt naar de Kruisstraat ontbreekt, is dat deel van de stad alleen via de Ridderstraat te bereiken.

18. De weginrichting bij de Rabobank is onvoldoende om bij (tijdelijke) afsluiting goed en met meer voertuigen te kunnen draaien. Ter plekke van de draaicirkel zou al het straatmeubilair moeten verdwijnen.
19. De bestrating van de Markt/Kerkplein verdient aanpassing. De klinker stoepen moeten worden verwijderd. De bestrating zijn bolle stenen met grote voegen, de keien zijn echter niet boven afgeslepen en glad gevoegd, dat is voor invaliden en fietsers niet plezierig.
20. Alternatieven voor m.n. het witte parkeren zijn voorhanden: een parkeerdek boven de parkeerplaats bij de AMRO bank met afgesloten benedendeel voor eigenaren/bewoners van de binnenstad, het efficiënter maken van de inrichting van de bestaande plaatsen elders en de parkeergarage alleen toegankelijk maken voor eigenaren/bewoners/evt. huurders van de binnenstad.
21. Het bezwaar is gericht tegen alle verkeersmaatregelen die het parkeren binnen de stadsmuren inperken. Daarnaast is de veiligheid bij calamiteiten onvoldoende gewaarborgd en dient de Kruisstraat grotendeels toegankelijk te zijn voor personenauto's.
22. Het verkeersbesluit is in strijd met het raadsbrede amendement van 12 juni 2012, (parkeervoorzieningen in de Kerk-, Kruis- en Ridderstraat open blijven).
23. Het laten vervallen van parkeerplaatsen is op zich ook een verkeersbesluit en vatbaar voor bezwaar.
24. De openbare bijeenkomst herinrichting binnenstad heeft duidelijk gemaakt dat de binnenstad niet afgesloten moet worden voor gemotoriseerd verkeer, behoudens de Kerkstraat voor een korte dagperiode. Hoe kleiner de stad, hoe minder de mensen bereid zijn te lopen voor hun boodschappen, dat blijkt uit verschillende studies (RABO Bank, MKB, Van der Zee Stichting) de vorige eeuw.
25. De Kruisstraat mag men niet of niet onbeperkt in. Daardoor zijn de 7 witte parkeerplaatsen aan de Knorrenburgerstaat en Gasthuissteeg niet bereikbaar.
26. Bezwaarde pleit voor het parkeren langs de (dode) wand van het stadhuis (Markt – Ridderstraat).
27. De bewoners van de binnenstad moeten gezamenlijk de beschikking hebben over de schaarse plaatsen die er zijn.

Het bezwaar van bezwaarde Hartman luidt samengevat:

28. Het van mei t/m september afsluiten van de verkeersstroom, Koestraat, Markt, Kerkhofstraat en via de Ridderstraat het centrum uit, heeft verstrekende economische consequenties voor ondernemers. In het centrum is een ideale combinatie van winkels met producten van alledag. Een bezoek aan Hattem zal steeds minder worden gedaan als de kort-parkeeroptie er niet meer is. Ondernemers worden in hun bestaansrecht aangetast. De afgelopen maanden, waarin het verkeer rondom de Markt nihil was, was de omzetsdaling minstens 10%, op de brandweeroefendag zelfs 25%. Het aantal parkeerplaatsen naast de Kerk is inmiddels verminderd, zodat het aantal "stop en shop" locaties sterk is gereduceerd. De behoefte aan de "kort moment" parkeerplaatsen is groot. Volgens de Detailhandelsvisie is Hattem bedoeld in de eerste plaats voor het doen van boodschappen, in de tweede plaats voor regiofunctie en in derde plaats voor toeristen.
29. Voorgesteld wordt de Kerkstaat in de maanden juli en augustus van 13.00 tot 17.00 uur af te sluiten en in de andere maanden (april, juni, september en oktober) is een afsluiting op de woensdagmiddag, vrijdagavond en zaterdagmiddag voldoende.
30. Voorgesteld wordt de afsluiting ter hoogte van de Rabobank te verplaatsen richting de Kerkstraat.

C. Regelgeving

Voor de regelgeving wordt verwezen naar de bijlage.

D. Overwegingen van de commissie

Ter beoordeling van de commissie is of het verkeersbesluit van 3 maart 2016, gewijzigd op 5 juli 2016, op juiste gronden is genomen.

Het bestreden besluit van 3 maart 2016 behelst het afsluiten van de Kerkstraat, Markt en Kruisstraat voor motorvoertuigen in de periode 1 mei tot 1 oktober van maandag tot en met zaterdag tussen 12.00 en 17.00 uur (zomerafsluiting), het (definitief) afsluiten van de Kruisstraat tussen Markt en Achterstraat voor voertuigen en het bestemmen van de Markt, Kerkplein, Kerkhofstraat en het gedeelte Ridderstraat tussen Kerkhofstraat en Nieuweweg tot een erffunctie. Het college heeft aan dit verkeersbesluit, samengevat, ten grondslag gelegd dat deze maatregelen strekken tot het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Bij besluit van 5 juli 2016 heeft het college een gewijzigd standpunt ingenomen met betrekking tot de Kerkhofstraat. Besloten is tot het instellen van een tweerichtingsverkeer in de Kerkhofstraat tijdens de zomerafsluiting. Het college is voornemens deze maatregel te bekrachtigen met het later te nemen besluit op bezwaar. Het doel van deze maatregel is volgens het college om de parkeerplaatsen in de Kerkhofstraat (voor het stadhuis) tijdens de zomerafsluiting bereikbaar te houden voor gemotoriseerd verkeer.

Bezwaargrond bereikbaarheid woningen Kerkhofstraat/Kerksteeg

De commissie overweegt dat aan de bezwaren ter zake van de bereikbaarheid van de woningen aan de Kerkhofstraat/Kerksteeg tijdens de zomerafsluiting volledig is tegemoetgekomen, nu het college op 5 juli 2016 – hangende bezwaar – heeft besloten tot het instellen van tweerichtingsverkeer in de Kerkhofstraat tijdens de zomerafsluiting. Daarmee is de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen in de Kerkhofstraat tijdens de zomerafsluiting gewaarborgd (belang "bruikbaarheid van de weg" als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onder c, van de WVV 1994). Naar het oordeel van de commissie kan hieraan, overeenkomstig bezwaarden hebben voorgesteld, een aanvullende motivering ten grondslag worden gelegd, te weten: de bereikbaarheid van de woningen in de Kerkhofstraat (belang "bruikbaarheid van de weg" als bedoeld in onder artikel 2, eerste lid, onder c, van de WVV 1994). Dit kan bij de beslissing op bezwaar worden meegenomen.

Overige bezwaargronden

De commissie overweegt dat volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: AbRS), waaronder de uitspraken van 10 januari 2007 (ECLI:NL:RVS:2007:AZ5844), 11 juni 2008 (ECLI:NL:RVS:2008:BD3621), 29 september 2010 (ECLI:NL:RVS:2010:BN8567), 26 januari 2011 (ECLI:NL:RVS:2011:BP2055), 26 juni 2013 (ECLI:NL:RVS:2013:59) en 10 december 2014 (ECLI:NL:RVS:2014:4475), het bestuursorgaan bij het nemen van een verkeersbesluit een ruime beoordelingsmarge toekomt. Als uitgangspunt geldt dat het treffen van een verkeersmaatregel als een normale maatschappelijke ontwikkeling wordt beschouwd waarmee een ieder kan worden geconfronteerd. De nadelige gevolgen van een dergelijke maatregel kunnen in beginsel voor de getroffen weggebruikers worden gelaten. Dit neemt niet weg dat zich feiten en/of omstandigheden kunnen voordoen, waardoor een individueel belang ten gevolge van een dergelijke maatregel zodanig zwaar wordt getroffen dat een bestuursorgaan, na afweging van de betrokken belangen, niet in redelijkheid tot het treffen van een verkeersmaatregel heeft kunnen overgaan, dan wel het nadeel daarvan niet redelijkerwijs ten laste van de betrokkene dient te blijven. Dat sprake is van dergelijke feiten en omstandigheden dient in beginsel door betrokkene aannemelijk gemaakt te worden. Of zich een zodanige onevenwichtigheid in de belangenafweging voordoet, wordt door de rechter terughoudend getoetst. De rechter zal zich bij de beoordeling van zo'n besluit terughoudend moeten opstellen en dienen te toetsen of het besluit niet strijdig is met

wettelijke voorschriften, dan wel sprake is van zodanige onevenwichtigheid in de afweging van de betrokken belangen, dat het bestuursorgaan niet in redelijkheid tot dat besluit is kunnen komen.

Gelet op de stukken en het verhandelde ter zitting overweegt de commissie dat het verkeersbesluit strekt tot het beschermen van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het wegverkeer, zijnde belangen als bedoeld in artikel 2, eerste lid, aanhef en onder a, b en d, van de WVV 1994. De nadelige gevolgen van de wegafsluitingen, zoals het omrijden, het niet meer kunnen volgen van een bepaalde route om te kunnen parkeren, de verminderde bereikbaarheid van bedrijven en daardoor omzetvermindering, zijn in beginsel te beschouwen als een normale maatschappelijke ontwikkeling waarmee een ieder kan worden geconfronteerd. Volgens de commissie hebben bezwaarden onvoldoende aannemelijk gemaakt dat zij door het verkeersbesluit onevenredig in hun belangen worden geschaad. De door bezwaarde Borst gestelde schade en omzetverlies van zijn huurders zijn niet nader onderbouwd. Naar het oordeel van de commissie hoeft het college in de individuele belangen van bezwaarden geen reden te zien om daaraan doorslaggevend gewicht toe te kennen ten opzichte van de algemene, met de afsluiting voor motorverkeer te dienen openbare verkeersbelangen.

Het aangehaalde raadsamendement (12 juni 2012) is van eerdere datum dan het Ambitiedocument (2014) waarin de nieuwe inrichting van de Markt, Kerkplein en gedeelte van de Kerkhofstraat is voorzien. Het bestreden verkeersbesluit is een logisch en gewenst gevolg (sluitstuk) van deze nieuwe inrichting. Van strijdigheid met gemeentelijk beleid is de commissie niet gebleken.

Het bezwaar dat de noodzaak van de afsluiting van de Markt bij de Rabobank richting de Kerkhofstraat niet is aangetoond (de rijbaan voor NH-kerk is door kanteling Marktplaats veilig) kan de commissie niet volgen, nu het college niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit behoeft aan te tonen. Daarvoor verwijst de commissie naar de uitspraken van de AbRS van 3 oktober 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BX8933) en 12 december 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BY5894).

Ten aanzien van de stelling dat de ontsluiting Markt – Kruisstraat onveilig is bij calamiteiten overweegt de commissie dat volgens de reactienotitie d.d. 20 juni 2016 de brandweer, de politie en het Verkeersplatform positief hebben geadviseerd over de nieuwe inrichting en het gebruik ervan. Bij een calamiteit kunnen de terrassen, zo geeft het college in de reactienotitie aan, snel aan de kant worden gezet ten behoeve van de doorgang van hulpdiensten, waardoor een mogelijke calamiteit van twee kanten te benaderen is. Bezwaarden hebben dit onvoldoende weersproken.

Dat de bestrating van de Markt niet deugdelijk is, zoals (een van de) bezwaarden naar voren brengt, is geen onderdeel van het verkeersbesluit is, maar betreft een niet voor bezwaar vatbare feitelijke uitvoeringshandeling.

De commissie kan verder het betoog van (een van de) bezwaarden niet volgen dat de weginrichting ter hoogte van de Koestraat/Markt (Rabobank) niet voldoet, nu daar voldoende keerruimte voor auto's tijdens de afsluitingsperiode is en (gemotoriseerd) verkeer aan het begin van de Koestraat geattendeerd wordt op de zomerafsluiting en de straat dan doodlopend is.

Over het bezwaar van het verwijderen van parkeerplaatsen in de Kerkhofstraat en Kruisstraat overweegt de commissie dat dit geen onderdeel van het bestreden verkeersbesluit is en bovendien dit niet kan leiden tot beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken. Derhalve is er voor deze maatregel ingevolge het bepaalde in artikel 15, tweede lid, van de WVV 1994 geen verkeersbesluit vereist. De commissie vindt voor dit oordeel steun in

BIJLAGE Regelgeving

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.
- 3 De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
 - a. het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik;
 - b. het waarborgen van het op juiste wijze in rekening brengen van tarieven voor het gebruik van de weg;
 - c. het gebruik en de waarborging van de juistheid van de registers die ingevolge deze wet worden bijgehouden;
 - d. het voorkomen en bestrijden van fraude;
 - e. de regeling van positie, inrichting en werkwijze, alsmede het uitoefenen van toezicht op zelfstandige bestuursorganen die taken verrichten op het terrein van deze wet.

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.

Besluit administratieve bepalingen (hierna: BABW) 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 24

Verkeersbesluiten worden genomen na overleg met:

- a. de korpschef.