



Rapport

Rapport betreffende een klacht over het college van burgemeester en wethouders van Woerden.

Datum: 14 september 2012

Rapportnummer: 2012/147

Klacht

Verzoekers klagen er over dat het college van burgemeester en wethouders van Woerden niets onderneemt om de verkeersoverlast en de nadelige gevolgen daarvan voor de bewoners van hun wijk tot binnen de nog aanvaardbare grenzen terug te brengen.

Bevindingen en beoordeling

I Bevindingen

De situatie

Verzoekers wonen in de Vogelbuurt, een woonwijk die grenst aan de binnenstad van Woerden. De binnenstad is het regionale winkelcentrum en is omgeven door water, zodat het slechts op enkele punten, via bruggen bereikbaar is. Met het doel om de niet op intensief gemotoriseerd verkeer berekende binnenstad te ontlasten heeft de gemeenteraad besloten om maatregelen te treffen. Dat besluit is het VerkeerscirculatiePlan 1995 (VCP'95), dat erop neerkomt dat het verkeer als eenrichtingsverkeer via een ring van wegen, de buitensingel, rondom het centrum wordt geleid.

Naar aanleiding van bezwaren van aanwonenden is de route van de ring de afgelopen jaren een aantal keren gewijzigd. Als gevolg daarvan nam de verkeersdrukke in verzoekers wijk toe. Eind 2006 vond overleg plaats tussen een aantal wijkbewoners en de gemeente over mogelijke maatregelen op de korte en de langere termijn. Ook nadien is er regelmatig met de gemeente gesproken over de geluidsoverlast van het verkeer en de verkeersveiligheid van schoolkinderen, echter zonder dat er volgens de bewoners uitzicht kwam op een blijvende oplossing. De gemeente beriep zich daarbij op het ontbreken van de daarvoor benodigde financiële middelen.

Standpunt verzoekers, allen bewoners van de Vogelbuurt

Verzoekers stelden voorop, dat hun wijk op de website van de gemeente in 2010 nog stond omschreven als een "woonbuurt waar geen hoofdroute door loopt en de waarde vooral gelegen is in het rustige beeld van smalle straten met groen van de bomen en de voortuinen". Na de afsluiting van wegen elders voor doorgaand verkeer rijden er per etmaal zo'n 2500 voertuigen vice versa door de straten, die daar niet voor bedoeld zijn en evenmin voor zijn ingericht. Het betreft een klinkerbestrating en het intensieve verkeer zorgt voor een hogere geluidsbelasting, tot meer dan 70 Db op de gevel, dan wettelijk is toegestaan. Vanwege de slechte kwaliteit van het wegdek ontstaan voorts trillingen binnen de woningen en in toenemende mate ook trillingsschade aan die woningen, alsmede gezondheidsrisico's door een toename van fijnstof in de lucht. De gemeente zegt geen geld te hebben voor aanpak van de overlast, maar in vergelijkbare situaties elders in de gemeente zijn wel maatregelen getroffen. Om financiële redenen is de toezegging van de

gemeente om in 2008 tegelijk met de vernieuwing van de riolering ook het wegdek aan te pakken niet gestand gedaan.

De bewoners zouden graag zien dat de gemeente erkent dat hun probleem door de gemeente is gecreëerd en metingen naar de mate van geluidsoverlast doet.

Verder wensen zij dat de gemeente helder aangeeft op welke termijn er een oplossing komt en dat daarvoor, en voor de bekostiging daarvan een planning wordt gemaakt.

Standpunt college van burgemeester en wethouders

In reactie op de klacht deelde het college mee zich niet in verzoekers weergave te herkennen. De verkeersoverlast en de nadelige gevolgen daarvan vallen ruimschoots binnen de nog aanvaardbare grenzen voor hinder. Binnen de (financiële) mogelijkheden van de gemeente voor deze problematiek is er alles aan gedaan om de verkeersoverlast zo goed mogelijk op te lossen. Het college lichtte zijn standpunt nader toe met onder meer het volgende:

de voorgeschiedenis

Het VCP'95 en de in verzoekers woonwijk getroffen maatregelen betreffen twee verschillende, op zichzelf staande projecten.

HET VCP'95 ziet op de verkeersinrichting van de binnenstad, het gebied dat is omgeven door de buitensingel rondom het centrum. Van de negen mogelijke varianten, variërend van een gering pakket van aanpassingen tot varianten met zeer ingrijpende gevolgen voor zowel de binnenstad als het gebied daarbuiten, is na afweging van de belangen en de gevolgen voor de verkeersafwikkeling gekozen voor een variant die geen grote infrastructurele ingrepen vereiste en daardoor ook op korte termijn haalbaar bleek, namelijk een centrumring met eenrichtingsverkeer. Deze variant beperkt het autoverkeer in minder mate dan andere varianten, maar kent ook niet de sterke verschuiving van doorgaand verkeer die andere varianten onaanvaardbaar maken.

Door diverse oorzaken zoals werkzaamheden aan de centrumring en het ontbreken van een noordelijke rondweg, nam de verkeersdruk op veel plaatsen in de gemeente toe, ook in de wijk van verzoekers. De klachten van bewoners gaven aanleiding om met hen in december 2006 te overleggen over oplossingen. Daarbij is uit budgettaire overwegingen gekozen voor een aanpassing van een aantal wegen voor eenrichtingsverkeer, met als uitgangspunt op dat moment dat binnen enkele jaren de riolering zou worden vernieuwd en in verband daarmee een totale reconstructie van de wegen kon worden gezien. Een vernieuwing van de riolering is echter nog niet gepland.

Op 14 februari 2007 stelde het college het voorlopige ontwerp vast. Vervolgens is belanghebbenden de gelegenheid gegeven hun zienswijze te geven, naar aanleiding

waarvan het ontwerp op een aantal punten is aangepast. Na een bezwaarprocedure is in beroep op 1 september 2008 door de rechtbank uitspraak gedaan. In 2009 zijn de met het verkeersbesluit beoogde maatregelen – éénrichtingsverkeer en een inrijverbod voor vrachtverkeer – uitgevoerd. In de periode van oktober 2009 tot 9 februari 2011 is met een aantal bewoners overlegd over door hen gewenste aanpassingen. Verzoekers B. en F. hebben namens de wijkbewoners in een commissievergadering van de raad op 6 oktober 2011 hun zienswijze gegeven. Naar aanleiding daarvan stelde een raadsfractie het college een aantal vragen (zie hierna).

de situatie anno nu

Van meet af aan is met de bewoners nauw overleg gevoerd over de te nemen maatregelen, waarbij is aangegeven dat het beschikbare budget beperkt was. Het betreft onder meer de aanvullende verkeersmaatregelen zoals wegversmallingen en het aanpassen van bochten en het repareren van de slechte plekken in het wegdek.

Dat leidde echter niet tot een vermindering van de geluidsoverlast. Wijkbewoners hebben daarop gevraagd om een evaluatie van de getroffen maatregelen en tevens voorstellen voor nieuwe maatregelen gedaan. De gemeente heeft hierop aangegeven dat met het beschikbare budget het maximaal mogelijke is gerealiseerd en dat er verder geen ruimte is.

Veilig Verkeer Nederland doet in overleg met de scholen nog een verkeerskundig onderzoek naar de situatie in de schoolzone. Verder wordt naar aanleiding van klachten over overlast van "rammelende" klinkers in een van de straten nog getest of dat door het opbrengen van zand in de voegen tussen de stenen kan worden opgelost.

reactie van het college op vragen van de gemeenteraadsfractie Inwonersbelangen

- Naar aanleiding van de klachten zijn geen metingen naar de geluidsbelasting gedaan, omdat die voor vrijwel alle woningen binnen Woerden bekend is. Daarbij is conform de Wet geluidhinder uitgangspunt de situatie zoals die bestond bij de invoering van de wet op 1 januari 1986. Dat houdt in, dat voor woningen van vóór 1 januari 1986 andere criteria voor de geluidsbelasting gelden dan voor woningen die daarna zijn gebouwd.

Omdat het hier niet gaat om woningen van na 1 januari 1986 en evenmin om woningen die volgens de wettelijke criteria gesaneerd dienen te worden is er voor de gemeente geen wettelijke plicht tot doen van een onderzoek dan wel het treffen van geluidwerende maatregelen.

- Op meerdere plaatsen binnen de gemeente is de geluidssituatie sinds de peildatum van 1 januari 1986 verslechterd door de verkeerstoename. Op basis van de beschikbare subsidie (Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing) beziet het college in hoeverre aan de meest ernstige gevallen een oplossing kan worden geboden.

Het college wees er verder nog op, dat een besluit met betrekking tot de invoering van een maximumsnelheid van 30 km/u op een weg er toe leidt, dat de rijksbijdragen voor aan die weg gelegen en voor sanering aangemelde woningen vervallen.

- Het opheffen van de voorgangsregeling op een kruising is niet wenselijk als dit in afwijking met andere kruisingen op de route is. Dit past niet in het verwachtingspatroon van de automobilist en kan tot gevaarlijke situaties leiden. Ook staat niet vast dat dit tot een snelheidsvermindering leidt.

de verkeersintensiteit

Uit het ASVV 2004 (zie Achtergrond) blijkt dat binnen een 30 km zone een intensiteit van 5000/6000 voertuigen per etmaal, met een spitsuurpercentage van +10% acceptabel is.

Uit tellingen in november 2006 en november 2011 is gebleken dat het verkeer op de route door verzoekers wijk is gehalveerd, nadat eenrichtingsverkeer is ingevoerd. Het aandeel van het zware verkeer op een gemiddelde werkdag kan op basis van die tellingen worden geschat op 17 voertuigen, waarvan elf zware vrachtwagens en vier bussen.

resultaten onderzoek

In het kader van de voorbereiding van het in december 1995 vastgestelde Verkeerscirculatieplan is onderzoek gedaan naar de effecten van negen mogelijke varianten en is vervolgens een keuze gemaakt.

Dat onderzoek betrof onder meer de situatie in het centrum, maar niet die in de wijk (Vogelwijk) van verzoekers, maar wel verkeerstellingen verricht (zie hiervoor). Op basis van de tellingen heeft het college later verkeersbesluiten genomen die thans onherroepelijk vast staan.

In overleg met wijkbewoners zijn voorts verbeteringen aangebracht en uitgevoerd. Niet elk voorstel was uitvoerbaar, zoals dat met betrekking tot het opheffen van de voorrangsregeling op een deel van de route en het instellen van een 30 km/u zone in het hele gebied. In hoofdzaak omdat de voorrangsregeling in het belang is van verkeersveiligheid en bij in 30 km/u zone hoort dat de voorgang juist niet is geregeld.

Met het instellen van eenrichtingsverkeer, het vrachtwagenverbod en de wegversmallingen is volgens het college het maximaal haalbare gedaan om de bewoners tegemoet te komen.

Reactie verzoekers

Verzoekers wezen erop, dat de gemeente zich bij het treffen van maatregelen onvoldoende heeft gerealiseerd wat de gevolgen zijn voor hun wijk, met name de

drastische toename van het verkeer en de geluidsoverlast als gevolg van het slechte wegdek, ondanks de verkeersremmende maatregelen die zijn getroffen.

De bewoners hebben ook niet gevraagd om nieuwe maatregelen, maar kenbaar gemaakt dat de afgesproken maatregelen in de praktijk niet effectief zijn gebleken.

Van het onderzoek naar de situatie bij de scholen is na 2010 niets meer vernomen. Het opbrengen van zand tegen "rammelende klinkers" hielp evenmin, omdat de gebruikte klinkersoort niet geluidsarm is en in verkeerd verband zijn gelegd, waardoor teveel lawaai ontstaat.

Wat betreft de stelling van de gemeente dat geen geluidsmetingen nodig zijn, omdat de geluidsbelasting bekend is, merken de bewoners op dat zij daarmee niet bekend zijn en bovendien als gevolg van de wijzigingen een nieuwe situatie is ontstaan.

Volgens de bewoners kan de stelling van de gemeente dat de Van Kempensingel, een onderdeel van de route, nog niet toe is en groot onderhoud met feiten worden weerlegd. Na een regenbui wordt zichtbaar dat de straatkolken zijn verzakt en dat de boomwortels van grote bomen de klinkers omhoog hebben gedrukt, waardoor hobbels zijn ontstaan. Door het zware verkeer is dat alleen maar erger geworden, en mede door de trillingen zijn scheuren in muren ontstaan die daar eerder niet zaten.

De reactie van verzoekers op het verslag van bevindingen

In hun reactie op het verslag van bevindingen wezen verzoekers er onder meer op, dat de voorgenomen aanleg van de Westelijke Randweg definitief niet doorgaat, zodat het verkeer in hun buurt alleen maar toeneemt, met alle overlast van dien. Volgens verzoekers zouden de al voor de aanleg gereserveerde gelden dan kunnen worden gebruikt voor een verbetering van de bestrating in hun omgeving.

Verder zijn er volgens verzoekers goed bedoelde, maar niet effectieve maatregelen getroffen, zoals wegversmallingen die niet snelheidsremmend werken. Vanwege die getroffen maatregelen acht de politie het niet nodig om te controleren. Mede omdat vrachtauto's dagelijks diverse keren het inrijverbod negeren, ontstaan trillingen in de aangrenzende woningen, die merendeels op een zandbed staan en niet zijn onderheid.

II Beoordeling

Het vereiste van een goede voorbereiding houdt in dat de overheid alle informatie verzamelt die van belang is om een weloverwogen beslissing te nemen.

Bestuursorganen moeten weten welke belangen door hun handelen worden getroffen. Daarom moeten zij bij de voorbereiding van hun handelingen nagaan wie met de effecten van hun handelingen te maken kunnen krijgen en wat die effecten zullen zijn. De volgende

stap is, dat zij de aldus zichtbaar gemaakte belangen dienen af te wegen tegen het doel dat zij met die handelingen kunnen realiseren en daarbij rekening houden met wat zij tijdens de voorbereidingen hebben aangetroffen.

In dit geval gaat het om de gevolgen van een in 1995 genomen besluit van de gemeente Woerden, het VerkeersCirculatiePlan 1995 (VCP), om een verkeersinfarct in het centrum, tevens het winkelhart van de stad, te voorkomen door het gemotoriseerd verkeer via een ringroute om het centrum te leiden.

Het onvermijdelijke gevolg van een dergelijk besluit is de toename van het verkeer op de wegen rondom het centrum, met gevolgen voor de aanwonenden van die wegen. De gemeente heeft in het kader van de voorbereidingen van het VCP onderzoek gedaan en er zijn maatregelen getroffen ten behoeve van aanwonenden van de vervolgens gekozen route. Kennelijk waren die maatregelen niet voldoende, gelet op aanhoudende klachten over hinder van het verkeer. Vervolgens is gezocht naar een alternatief, dat leidde tot het besluit om een deel van de route door de wijk van verzoekers te leiden. In verband daarmee zijn verkeerstellingen gedaan en maatregelen getroffen zoals het invoeren van eenrichtingsverkeer.

De wijk van verzoekers is een al wat oudere woonwijk, die is ingericht volgens de destijds heersende inzichten. De voortdurende ontwikkelingen in de maatschappij brengen mee dat verkeers- en stedenbouwkundige inzichten wijzigen en van het bestuur een andere benadering van problemen wordt gevraagd. De overheid kan dat niet alleen. Om een oplossing te bereiken is vereist, dat de overheid een open oog en luisterend oor heeft voor alle in het geding zijnde belangen. Concreet gaat het hier om het belang van de wijkbewoners bij een zo beperkt mogelijke aantasting van hun woongenot. Verder is er het algemeen belang van een goede doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid, alsmede het belang dat is gemoeid met een evenredige en evenwichtige spreiding van de eventuele nadelige gevolgen. Met dat laatste wordt voorkomen dat de voordelen van een besluit voor de één eenzijdig ten laste komen van een ander.

In dit geval heeft de gemeente via tellingen onderzocht of de toename van het aantal voertuigen nog binnen de grenzen van een nog aanvaardbare verkeersbelasting voor een wijk als die van verzoekers zou blijven. Gelet op de uitkomst daarvan is dat aantal passerende voertuigen nog acceptabel voor een wijk als deze. Deze aantallen vormen een indicatie, maar geven geen juist en volledig beeld van de gevolgen van die verkeersstroom op de wegen voor de aanwonenden.

Volgens de bewoners ervaren zij geluidhinder en schade aan hun woningen als gevolg van trillingen die worden veroorzaakt door zwaar verkeer op het in slechte staat verkerende wegdek. De gemeente stelde dat de geluidsbelasting op de woningen bekend is en dat geen sprake is van een overschrijding van de wettelijk nog toegestane geluidsbelasting. Dat kan niet wegnemen dat van de gemeente mag worden verlangd dat zij doet wat

redelijk en uitvoerbaar is om die overlast voor aanwonenden terug te brengen, juist nu die overlast het directe gevolg is van een besluit van de gemeente om de elders bestaande overlast terug te dringen

Het standpunt van de gemeente is voorts niet onderbouwd met actuele gegevens op basis van onderzoek en metingen van de geluidsbelasting. Volgens verzoekers is naar hun beste weten een dergelijk onderzoek ook niet uitgevoerd. Mede in aanmerking genomen de klacht dat als gevolg van trillingen schade aan woningen ontstaat en voorts aannemelijk is dat bij een, op zijn best, gelijkblijvende of verslechterende staat van het wegdek ook de aard en omvang van de schade aan woningen kan toenemen is het aan de gemeente om een onderzoek te doen naar de gevolgen. Dat onderzoek houdt in, dat metingen zoals bedoeld in de Handreiking Ruimtelijke ordening en milieu (zie onder Achtergrond, onder 1.b.) worden gedaan. Vervolgens moet worden besloten tot de maatregelen die nodig zijn om de geluidsoverlast verder terug te dringen en om schade te voorkomen. Dat is tot dusver niet gebeurd. Deze overweging is aanleiding tot het doen van een aanbeveling aan het college.

De onderzochte gedraging van het college van burgemeester en wethouders van Woerden is niet behoorlijk.

Slotoverweging

De Nationale ombudsman ontvangt meer klachten van burgers over de wijze waarop een overheidsinstantie reageert op hun problemen als gevolg van het verkeer in hun leefomgeving. In wet- en regelgeving en de adviezen van deskundige instanties zoals het CROW is aangegeven hoe de overheid daarmee om hoort te gaan. Het kan gebeuren dat aan de erkenning dat maatregelen ter beperking van de overlast geboden zijn toch niet meteen uitvoering kan worden gegeven. In het geval van samenhang met andere besluiten of procedures is uitstel niet altijd te voorkomen. Dat is nog aanvaardbaar, mits al het mogelijke wordt gedaan om de overlast zoveel mogelijk te beperken en schade te voorkomen. De daarbij betrokken burgers dient ook duidelijkheid te worden gegeven over de termijn waarop naar verwachting wel maatregelen worden genomen.

De actuele economische situatie en de bezuinigingen op overheidsuitgaven waartoe is besloten verplichten de desbetreffende instanties meer dan voorheen tot een efficiënte en verantwoorde besteding van de beschikbare middelen.

Het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Woerden zien zich eveneens gesteld voor dergelijke afwegingen. Op de keus van de gemeente voor een vernieuwing van het wegdek in samenhang met een voorgenomen, maar nog niet geplande vernieuwing van de riolering onder dat wegdek valt om die reden niets af te dingen. Het gevolg daarvan is wel, dat de aanpak van het probleem van de aanwonenden moet wachten. Dat betekent niet alleen dat de hinder en het risico van verdere materiële

schade vooralsnog blijft bestaan, maar ook dat de betrokken bewoners in onzekerheid blijven verkeren zolang er geen concreet besluit is genomen om de geplande werkzaamheden te gaan uitvoeren.

Aldus worden deze bewoners meer dan andere inwoners van de gemeente getroffen door de gevolgen van het gemeentelijk beleid. De aanbeveling die aan dit rapport is verbonden is er dan ook mede op gericht om door onderzoek een reëel beeld te vormen van de geluidsoverlast en de schade als gevolg van trillingshinder. Het is aan de gemeente om aan het resultaat van dat onderzoek een passende conclusie te verbinden.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het college van burgemeester en wethouders van Woerden, is gegrond wegens strijd met het vereiste van goede voorbereiding.

Aanbeveling

Het college van burgemeester en wethouders van Woerden wordt in overweging gegeven om naar aanleiding van de klachten van de bewoners van de Vogelbuurt een onderzoek te doen, dat betreft het doen van metingen naar de actuele geluidsbelasting en de gevolgen van door het verkeer veroorzaakte trillingen in en op hun woningen, en aan het resultaat daarvan de passende conclusie te verbinden.

De Nationale ombudsman,

dr. A.F.M. Brenninkmeijer

Onderzoek

Op 20 februari 2012 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heren B., C. en F. te Woerden, met een klacht over een gedraging van het college van burgemeester en wethouders van Woerden.

Naar deze gedraging werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd het college verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben.

Tevens werd het college een aantal specifieke vragen gesteld.

Het college deelde mee geen aanmerkingen op het verslag te hebben. De reactie van verzoekers gaf aanleiding tot enkele wijzigingen en aanvullingen.

Informatieoverzicht

De bevindingen van het onderzoek zijn gebaseerd op de volgende informatie:

1. De brieven van verzoekers van 17 februari en 21 juni 2012, met bijlagen
2. De brief van het college van burgemeester en wethouders van 6 april 2012, met bijlagen

Achtergrond

1. Wet- en regelgeving

a. De Wet geluidhinder regelt de bestrijding van geluidsoverlast. De wet richt zich op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving. Daarom gaan de geluidsnormen uit van de geluidsbelasting die verschillende geluidsbronnen hebben op omliggende woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zoals ziekenhuizen en scholen.

De geluidsbelasting van een weg of andere geluidsbron op omliggende gebouwen mag in principe niet boven een bepaalde grens uitkomen, de zgn. voorkeursgrenswaarde.

Daarnaast is er een bovengrens vastgesteld, de maximale ontheffingswaarde, waar de geluidsbelasting op een woning niet boven mag komen, ook niet als de overheid ontheffing verleent.

Bij de bouw van woningen is de ondergrens voor de nog toegestane geluidsbelasting voor geluid van binnenstedelijk wegverkeer 48 dB en de bovengrens 63 dB.

Als de wegbeheerder een geluidsbelasting boven de grenswaarde toestaat dient hij als dat mogelijk is maatregelen te nemen, zoals een aanpak van de geluidsbron zelf, bijvoorbeeld door een stiller wegdek aan te leggen, een geluidsscherm te plaatsen of de woning te isoleren.

De wet is gefaseerd in werking getreden. Vanaf 1982 is de wet van toepassing op nieuwe situaties en wegen, vanaf 1986 op bestaande situaties.

b. In de "**Handreiking Ruimtelijke Ordening en Milieu**" (Inspectoraat-Generaal van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, uitgegeven in maart 2005) ,deel 2 "Trillingen" betreft onder meer dat er nog geen wetgeving is voor hinder of schade door trillingen, maar dat de Richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR) als beoordelingskader kunnen worden gebruikt.

De richtlijnen betreffen de schade aan gebouwen (Richtlijn 1) en hinder voor personen in gebouwen (Richtlijn 2) en geven aanwijzingen voor de uitvoering van metingen en grenswaarden om schade aan gebouwen te voorkomen, alsmede streefwaarden voor trillingsterkten om hinder voor personen te voorkomen.

Uit de toelichting op deel 2 blijkt dat trillingen onder meer kunnen worden veroorzaakt door passerend verkeer op klinkerwegen, doordat trillingen zich voortplanten via de bodem. De overdracht van trillingen wordt naast grootte en frequentie van de bron en de afstand ook bepaald door kenmerken als de bodem, grondwaterstand, lagenstructuur en dergelijke. Per geval zal een gedegen onderzoek moeten worden gedaan om maatregelen op te kunnen baseren.

2. ASVV 2004

Wegbeheerders zoals gemeenten plegen de "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" (ASVV 2004) te volgen. Het ASVV 2004 is een uitgave van het CROW, een landelijke adviesinstantie voor overheden en wegenbouwers op het gebied van de ruimtelijke ordening en verkeerskundige aangelegenheden.

Met de aanbevelingen wordt gestreefd naar uniformiteit in verkeersvoorzieningen, omdat dit de duidelijkheid en daarmee de verkeersveiligheid bevordert.

3. Jurisprudentie

Naar vaste jurisprudentie van de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geldt als uitgangspunt dat het treffen van verkeersmaatregelen binnen de bebouwde kom als een normale maatschappelijke ontwikkeling moet worden beschouwd, waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van de betrokkene behoren te blijven. De bevoegdheid tot het nemen van verkeersmaatregelen kent ruime beoordelingsmarges, waarbinnen het daartoe bevoegde bestuursorgaan de belangen die bij het nemen van een verkeersbesluit zijn betrokken tegen elkaar afweegt. Dit neemt niet weg dat dat zich feiten of omstandigheden kunnen voordoen, waardoor een individueel belang ten gevolge van een dergelijke maatregel zodanig zwaar wordt getroffen dat het bestuursorgaan - na afweging van de betrokken belangen - niet in redelijkheid tot het treffen van een verkeersmaatregel heeft kunnen besluiten, dan wel het nadeel daarvan redelijkerwijs niet ten laste van betrokkenen dient te blijven. Of zich een dergelijke onevenwichtigheid voordoet dient de rechter met terughoudendheid te toetsen. (Uitspraak rechtbank Utrecht, sector bestuursrecht, van 1 september 2008, in hoger beroep bevestigd bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 8 juli 2009).