

Leeuwarden, 4 maart 2019

Advies van de Adviescommissie bezwaarschriften, Algemene Kamer,
aan burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden

Samenstelling van de commissie:

De heer R.J. van der Wal, voorzitter

De heer B.C. Star, lid

De heer M. Hoekstra, lid

De heer mr. M.J.M. Gelissen, secretaris

Bezwaarschrift nrs: BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01;
BZW.1.17.0157.05; BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

Indieners: Mevrouw G.M. Vereecken-Pelgröm; Yarden Vastgoed BV; de heer E.P.M. Vereecken; mevrouw F. ten Hoeve; mevrouw H. Lijcklama à Nijeholt; de heer H. Schaafsma; Stichting Wijkpanel Huizum-West; Stichting Wijkpanel Nijlân; Dorpsbelangen Boksum, Jellum, Hilaard en Weidum; Autobedrijf Haaima Beheer BV; Stinstra BV en Stinstra Projecten BV; Fabiton BV; de heer T.A.N. van der Meij; Bedrijvenvereniging Leeuwarden West, h.o.d.n. Bedrijvenvereniging De Zwette; de heer R.J. Zijlstra; Klankbordgroep van de dorpen Hilaard, Boksum, Weidum en Jellum/Bears; Orchidee BV, h.o.d.n. Hotel Campanile.

Onderwerp: bezwaarschriften gericht tegen het besluit om een deel van de Hendrik Algraweg in Leeuwarden, ter hoogte van de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle tot ca. 200 meter voor de aansluiting met de Overijsselselaan, te onttrekken aan de openbaarheid en tegen het verkeersbesluit inzake het instellen van een tijdelijke gesloten verklaring van de Hendrik Algraweg in Leeuwarden.

Datum van de hoorzittingen: 14 mei 2018 en 28 januari 2019

Advies van de commissie:

De commissie adviseert burgemeester en wethouders om:

1. de bezwaarschriften van mevrouw G.M. Vereecken-Pelgröm, de heer E.P.M. Vereecken, mevrouw F. ten Hoeve, de heer H. Schaafsma, de Klankbordgroep Nieuw Stroomland, de Stichting Wijkpanel Nijlân, Dorpsbelangen Boksum, de heer T.A.N. van der Meij en de heer R.J. Zijlstra niet-ontvankelijk te verklaren;
2. de overige bezwaarschriften in zoverre gegrond te verklaren dat de motivering van de bestreden besluiten wordt aangepast conform dit advies en het advies van de commissie van 12 juli 2018;
3. de overige bezwaarschriften voor het overige ongegrond te verklaren;
4. de bestreden besluiten onder aanpassing van de motivering middels een verwijzing naar dit advies en het advies van de commissie van 12 juli 2018, niet te herroepen.

Bijlage: verslag van de aanvullende hoorzitting d.d. 28 januari 2019

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

1. Inleiding

De Adviescommissie bezwaarschriften (hierna: de commissie) brengt hierbij aanvullend advies uit over de bezwaarschriften van mevrouw G.M. Vereecken-Pelgröm; Yarden Vastgoed BV; de heer E.P.M. Vereecken; mevrouw F. ten Hoeve; mevrouw H. Lijcklama à Nijeholt; de heer H. Schaafsma; Stichting Wijkpanel Huizum-West; Stichting Wijkpanel Nijlân; Dorpsbelangen Boksum, Jellum, Hilaard en Weidum; Autobedrijf Haaima Beheer BV; Stinstra BV en Stinstra Projecten BV; Fabiton BV; de heer T.A.N. van der Meij; Bedrijvenvereniging Leeuwarden West, h.o.d.n. Bedrijvenvereniging De Zwette; de heer R.J. Zijlstra; Klankbordgroep van de dorpen Hilaard, Boksum, Weidum en Jellum/Bears; Orchidee BV, h.o.d.n. Hotel Campanile.

Van bovengenoemde bezwaarders hebben Autobedrijf Haaima Beheer BV, Stinstra BV en Stinstra Projecten BV, Fabiton BV, de heer T.A.N. van der Meij, Bedrijvenvereniging Leeuwarden West, h.o.d.n. Bedrijvenvereniging De Zwette, de heer R.J. Zijlstra, de Klankbordgroep van de dorpen Hilaard, Boksum, Weidum en Jellum/Bears en Orchidee BV, h.o.d.n. Hotel Campanile, zowel bezwaar ingediend tegen het besluit van burgemeester en wethouders d.d. 12 december 2017, nummer 2017-Z56294/413821, tot gedeeltelijke onttrekking van de Hendrik Algraweg te Leeuwarden aan de openbaarheid, als tegen het verkeersbesluit van burgemeester en wethouders van 13 december 2017, kenmerk VB-17-41, waarbij een geslotenverklaring op de Hendrik Algraweg is ingesteld.

Mevrouw G.M. Vereecken-Pelgröm, Yarden Vastgoed BV en de heer E.P.M. Vereecken hebben alleen bezwaar gemaakt tegen het besluit van burgemeester en wethouders d.d. 12 december 2017, nummer 2017-Z56294/413821, tot gedeeltelijke onttrekking van de Hendrik Algraweg te Leeuwarden aan de openbaarheid.

Mevrouw F. ten Hoeve, mevrouw H. Lijcklama à Nijeholt, de heer H. Schaafsma, Stichting Wijkpanel Huizum-West, Stichting Wijkpanel Nijlân en Dorpsbelangen Boksum, Jellum, Hilaard en Weidum hebben alleen bezwaar gemaakt tegen het verkeersbesluit van burgemeester en wethouders van 13 december 2017, kenmerk VB-17-41, waarbij een geslotenverklaring op de Hendrik Algraweg is ingesteld.

De commissie heeft op 14 mei 2018 en 28 januari 2019 openbare hoorzittingen gehouden. Op beide hoorzittingen zijn een groot aantal bezwaarders en hun gemachtigden verschenen om hun bezwaarschriften toe te lichten. Het verslag van de hoorzitting van 28 januari 2019 is als bijlage bij dit advies gevoegd.

In dit advies zal de commissie eerst aangeven wat de relevante regels zijn. Vervolgens worden de feiten kort weergegeven waarna de commissie de bezwaren zal beoordelen en daarover een advies zal uitbrengen.

2. Regelgeving en beleid

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;

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

- 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

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

1. Verkeersbesluiten worden genomen:
 - a. (...);
 - b. (...);
 - c. (...);
 - 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.

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.

Wegenwet

Artikel 9

1. Een weg, niet behorende tot de in artikel 8 bedoelde, kan aan het openbaar verkeer worden onttrokken bij een besluit van den raad der gemeente, waarin de weg is gelegen.
2. Het besluit, bedoeld in het eerste lid, wordt meegedeeld aan Gedeputeerde Staten.

Gemeentewet

Artikel 156

1. De raad kan aan het college en aan een door hem ingestelde bestuurscommissie bevoegdheden overdragen, tenzij de aard van de bevoegdheid zich daartegen verzet.

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

Algemene wet bestuursrecht (Awb)

Artikel 1:2

1. Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.
2. (...).
3. Ten aanzien van rechtspersonen worden als hun belangen mede beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

Artikel 1:3

1. Onder besluit wordt verstaan: een schriftelijke beslissing van een bestuursorgaan, inhoudende een publiekrechtelijke rechtshandeling.

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.

Artikel 3:9

Indien een besluit berust op een onderzoek naar feiten en gedragingen dat door een adviseur is verricht, dient het bestuursorgaan zich ervan te vergewissen dat dit onderzoek op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden.

Artikel 3:46

Een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering.

Artikel 4:8

1. Voordat een bestuursorgaan een beschikking geeft waartegen een belanghebbende die de beschikking niet heeft aangevraagd naar verwachting bedenkingen zal hebben, stelt het die belanghebbende in de gelegenheid zijn zienswijze naar voren te brengen indien:
 - a. de beschikking zou steunen op gegevens over feiten en belangen die de belanghebbende betreffen, en
 - b. die gegevens niet door de belanghebbende zelf ter zake zijn verstrekt.

Artikel 7:1

1. Degene aan wie het recht is toegekend beroep bij een bestuursrechter in te stellen, dient alvorens beroep in te stellen bezwaar te maken, tenzij: (...)

Artikel 7:4

1. Tot tien dagen voor het horen kunnen belanghebbenden nadere stukken indienen.
2. Het bestuursorgaan legt het bezwaarschrift en alle verder op de zaak betrekking hebbende stukken voorafgaand aan het horen gedurende ten minste een week voor belanghebbenden ter inzage.

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

3. Bij de oproeping voor het horen worden belanghebbenden gewezen op het eerste lid en wordt vermeld waar en wanneer de stukken ter inzage zullen liggen.

Artikel 7:11

1. Indien het bezwaar ontvankelijk is, vindt op grondslag daarvan een heroverweging van het bestreden besluit plaats.
2. Voor zover de heroverweging daartoe aanleiding geeft, herroept het bestuursorgaan het bestreden besluit en neemt het voor zover nodig in de plaats daarvan een nieuw besluit.

Artikel 7:12

1. De beslissing op het bezwaar dient te berusten op een deugdelijke motivering, die bij de bekendmaking van de beslissing wordt vermeld. Daarbij wordt, indien ingevolge artikel 7:3 van het horen is afgezien, tevens aangegeven op welke grond dat is geschied.

Artikel 8:1

Een belanghebbende kan tegen een besluit beroep instellen bij de bestuursrechter.

3. Feiten

Bij besluit van 12 december 2017 hebben burgemeester en wethouders besloten tot gedeeltelijke onttrekking van de Hendrik Algraweg te Leeuwarden aan de openbaarheid. Dit besluit is op 14 december 2017 zowel gepubliceerd in het gemeentebblad als de Staatscourant.

Bij verkeersbesluit van 13 december 2017, gepubliceerd in de Staatscourant op 14 december 2017, hebben burgemeester en wethouders een geslotenverklaring op de Hendrik Algraweg ingesteld.

Tegen één of beide hierboven genoemde besluiten hebben de in de inleiding genoemde bezwaarden een bezwaarschrift ingediend. Voor wie, waar precies bezwaar tegen heeft gemaakt verwijst de commissie korthedshalve naar hetgeen zij daar in de inleiding over heeft opgemerkt.

Bij uitspraak van de Voorlopige Voorzieningenrechter d.d. 15 december 2017 is zowel het besluit tot onttrekking aan de openbaarheid als het verkeersbesluit aangaande de Hendrik Algraweg door de voorzieningenrechter geschorst.

Naar aanleiding van de bezwaarschriften heeft op 14 mei 2018 een hoorzitting plaatsgevonden. Ter hoorzitting zijn een groot aantal bezwaarden en hun gemachtigden verschenen om hun bezwaarschriften toe te lichten. De gemachtigde van verweerder is eveneens ter hoorzitting verschenen heeft daar het standpunt van uw college met betrekking tot de ingekomen bezwaren uiteengezet. Bij schrijven d.d. 26 april 2018 was er namens uw college reeds een verweerschrift ingediend.

Naar aanleiding van de uitnodiging voor de hoorzitting heeft mr. E. van der Goot, namens zijn cliënten, bij schrijven d.d. 9 mei 2018 aangegeven ter hoorzitting mogelijk een planschadedeskundige in te schakelen en ruime spreektijd nodig te hebben.

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

Na afloop van de hoorzitting heeft mr. E. van der Goot, namens zijn cliënten, bij schrijven d.d. 18 mei 2018 verzocht de kosten van de (ter hoorzitting verschenen) deskundigen te vergoeden, alsmede de kosten van de door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand.

Op 12 juli 2018 heeft de commissie haar advies aan het college van burgemeester en wethouders uitgebracht waarbij de commissie ten aanzien van een aantal bezwaarden heeft aangegeven deze niet-ontvankelijk te achten. Ten aanzien van een aantal bezwaargronden, ingebracht door bezwaarden die de commissie wel ontvankelijk acht, heeft de commissie in haar advies van 12 juli 2018 gemotiveerd aangegeven dat deze gronden er haars inziens niet toe kunnen leiden dat deze bezwaren gegrond zouden moeten worden verklaard. Ten aanzien van een aantal andere bezwaargronden heeft de commissie in genoemd advies aangegeven dat verweerder ter zake nader onderzoek zou dienen te verrichten, waarna verweerder, gelet op de uitkomsten van de nadere onderzoeken, een standpunt in zou dienen te nemen over de vraag of deze nadere onderzoeken voor haar nog aanleiding vormden de bestreden besluiten al dan niet te herroepen.

Ter zake heeft verweerder nadere onderzoeken uit laten voeren aangaande de vraag of toename van het aantal verkeersbewegingen op de Julianalaan, na afsluiting van de Hendrik Algraweg, qua geluid en hoeveelheid fijnstof past binnen de daarvoor geldende normen. Voorts heeft verweerder door de SAOZ een Risico Analyse Nadeelcompensatie uit laten voeren en heeft verweerder nadere stukken aangeleverd aangaande de oordelen van de hulpdiensten dat ook na afsluiting van de Hendrik Algraweg de geldende opkomsttijden voor de hulpdiensten in de regio behaald kunnen blijven worden. Tot slot heeft verweerder nog tellingen uit juni 2018 overgelegd aangaande het aantal motorvoertuigen dat dagelijks van de Hendrik Algraweg gebruik maakt.

Naar aanleiding van deze nadere onderzoeken en bescheiden heeft de commissie op grond van het bepaalde in artikel 7:9 Awb bezwaarden in de gelegenheid gesteld hierover te worden gehoord in een hoorzitting op 28 januari 2019.

Naar aanleiding van de hoorzitting heeft verweerder bij schrijven d.d. 17 januari 2019 een aanvullend verweerschrift aan de commissie doen toekomen.

Naar aanleiding van de nadere onderzoeken en bescheiden heeft mr. L. Mathey namens zijn cliënten, bij schrijven d.d. 21 januari 2019, een contra-expertise nadeelcompensatie in het geding gebracht.

Ook mr. E. van der Goot heeft namens zijn cliënten, middels een e-mail d.d. 22 januari 2019, een contra-expertise nadeelcompensatie in het geding gebracht.

Bij schrijven d.d. 23 januari 2019 heeft de SAOZ op beide contra-expertises gereageerd.

Op 28 januari 2019 heeft een hoorzitting plaatsgevonden. Ter hoorzitting zijn een groot aantal bezwaarden en hun gemachtigden verschenen om hun bezwaarschriften toe te lichten. De gemachtigden van verweerder, alsmede de SAOZ, zijn eveneens ter hoorzitting verschenen. Het verslag van de hoorzitting is aan dit advies gehecht.

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

4. Bezwaren

De commissie heeft kennis genomen van de bezwaarschriften en van al hetgeen door of namens hen ter hoorzittingen naar voren is gebracht.

5. Beoordeling van de bezwaren

Vooraf

De commissie heeft in haar advies van 12 juli 2018 reeds gemotiveerd aangegeven welke bezwaarden zij ontvankelijk acht in hun bezwaren en welke niet. Hetzelfde geldt voor de bespreking door de commissie van een aantal bezwaargronden waarbij de commissie ten aanzien van een aantal van deze bezwaargronden reeds uitdrukkelijk heeft geadviseerd dat deze gronden haars inziens niet tot een gegrond bezwaar kunnen leiden. Aangezien in de bezwaarprocedure een volledige heroverweging van de bestreden besluiten plaats dient te vinden, waarbij alle relevante feiten en omstandigheden tot het moment van het nemen van de beslissingen op bezwaar dienen te worden betrokken, zal de commissie hieronder allereerst bezien of er aanleiding is om terug te komen op eerder door de commissie ingenomen standpunten.

Ter zake overweegt de commissie het volgende.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

Ten aanzien van de bezwaarschriften van mevrouw G.M. Vereecken-Pelgröm, de heer E.P.M. Vereecken, mevrouw F. ten Hoeve, de heer H. Schaafsma, de heer Van der Meij en de heer R.J. Zijlstra overweegt de commissie dat geen van deze bezwaarden vanuit hun woning zicht heeft op de gesloten verklaarde gedeelten van de Hendrik Algraweg en het aan de openbaarheid onttrokken gedeelte van de Hendrik Algra weg of door deze besluiten een toename van het verkeer in hun eigen straat hebben te verwachten. Hun belangen onderscheiden zich dan ook in niets van talloze anderen die thans gebruik maken van de Hendrik Algraweg of voor het bereiken van wiens woning de hulpdiensten thans gebruik maken van de Hendrik Algraweg. De commissie acht hun bezwaarschriften dan ook niet-ontvankelijk vanwege het ontbreken van een voldoende objectief bepaalbaar, persoonlijk, eigen, rechtstreeks en actueel belang. De commissie ziet geen aanleiding haar standpunt ten aanzien van de ontvankelijkheid van deze bezwaarden te wijzigen.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van de klankbordgroep Nieuw Stroomland (hierna: de klankbordgroep) overweegt de commissie dat de klankbordgroep een overlegorgaan is van bewonersvertegenwoordigers van wijken en dorpen aan de zuidwestkant van Leeuwarden enerzijds en de provincie, Rijkswaterstaat en de gemeenten Leeuwarden, Menameradiel en Littenseradiel anderzijds. De klankbordgroep is geen rechtspersoon. Kan zij dan wellicht worden aangemerkt als een vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid, ook wel informele vereniging genoemd, in de zin van artikel 2:26 van het Burgerlijk Wetboek? Daarvoor gelden de volgende cumulatieve vereisten:

- er moet een ledenbestand zijn;
- het moet gaan om een organisatorisch verband dat is opgericht voor een bepaald doel, zodat sprake moet zijn van regelmatige ledenvergaderingen, een bestuur en een samenwerking die op enige continuïteit is gericht;
- de organisatie dient als een eenheid deel te nemen aan het rechtsverkeer.

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

Nog los van de vraag of aan de eerste twee vereisten wordt voldaan is voor de commissie volstrekt duidelijk dat de klankbordgroep niet als een eenheid deelneemt aan het rechtsverkeer. De bewonersvertegenwoordigers in de klankbordgroep zijn niet gemachtigd om ook namens de overheidsorganisaties in de klankbordgroep, bijvoorbeeld een bezwaarschrift in te dienen.

De commissie acht de bezwaren voor zover die zijn ingediend namens de klankbordgroep Nieuw Stroomland dan ook niet-ontvankelijk. De commissie ziet geen aanleiding haar standpunt ten aanzien van de ontvankelijkheid van de klankbordgroep te wijzigen. Wel ontbrak de klankbordgroep in het dictum van het advies van de commissie van 12 juli 2018. Deze omissie zal de commissie in het huidige advies herstellen.

Kunnen de van de klankbordgroep deel uitmakende Dorpsbelangen Boksum, Doarpsbilang Jellum-Bears, Vereniging voor Dorpsbelangen Hilaard en de vereniging Plaatselijk Nut Weidum dan wellicht uit eigen hoofde belanghebbende zijn bij de bestreden besluiten? Daartoe overweegt de commissie het volgende.

De vereniging Dorpsbelangen Boksum is op 6 maart 1907 opgericht en blijktens de op 11 maart 1999 voor het laatst gewijzigde statuten heeft de vereniging als doel om op basis van vrijwilligheid, onderlinge solidariteit en nabuurschap en/of geïnspireerd vanuit een christelijke visie, onderlinge hulp te verlenen op het gebied van de uitvaart en een overledene op de meest waardige wijze, overeenkomstig zijn/haar wensen, naar zijn/haar laatste rustplaats te brengen, mede om te voorkomen dat de verzorging van een stoffelijk overschot van de mens een voorwerp van winstbejag wordt. De vereniging heeft primair een lokaal karakter.

Gelet op deze doelomschrijving van de vereniging Dorpsbelangen Boksum is de commissie van mening dat de belangen van de vereniging niet rechtstreeks geraakt worden door de bestreden besluiten. De commissie acht de vereniging Dorpsbelangen Boksum dan ook niet ontvankelijk in haar bezwaren. Weliswaar heeft de vereniging ter hoorzitting van 28 januari 2019 aangegeven bezig te zijn met het wijzigen van haar doelomschrijving in de statuten, maar ten tijde van het afronden van dit advies was deze statutenwijziging in ieder geval nog niet gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel of op andere wijze ter kennis van de commissie gebracht, zodat de commissie in deze niet anders kan dan te adviseren het bezwaar van de vereniging Dorpsbelangen Boksum niet-ontvankelijk te verklaren.

De vereniging Doarpsbilang Jellum-Bears is op 17 februari 1942 opgericht en blijktens de op 28 augustus 1979 voor het laatst gewijzigde statuten heeft de vereniging als doel de plaatselijke belangen van Jellum en Beers, en de tot die dorpen behorende omgeving zowel in cultureel als materieel opzicht te bevorderen met alle daartoe geëigende geoorloofde middelen. Zij tracht dit doel te bereiken door, onder meer, het behartigen der algemene belangen van de inwoners van Jellum en Beers en de tot die dorpen behorende omgeving. Naar het oordeel van de commissie kan het algemene belang van de dorpen Jellum en Beers inderdaad getroffen worden door de bestreden besluiten omdat de afsluiting van de Hendrik Algraweg kan leiden tot meer verkeersdruk op de lokale wegen ten zuiden van de Hendrik Algraweg. Die lokale wegen worden veel gebruikt door fietsers uit Jellum en Beers. Hun veiligheid kan dus afnemen door de bestreden besluiten. Het statutaire doel van bezwaarde is naar het inzien van de commissie dan ook voldoende onderscheidend om op grond daarvan te kunnen oordelen dat het belang van bezwaarde rechtstreeks bij de bestreden besluiten is betrokken. De commissie begrijpt daarnaast uit de stukken dat bezwaarde de afgelopen jaren betrokken is geweest bij de klankbordgroep Nieuw Stroomland met betrekking tot de gebiedsontwikkeling van de zuid- en westkant van de stad Leeuwarden inclusief de nieuwe stadsentrees. In dat kader heeft

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

bezwaarde bijeenkomsten bezocht en daar overlegd met de gemeente en de omliggende dorpen over verkeersveiligheid. Daarnaast houdt bezwaarde regelmatig vergaderingen, beheert ze een website en stelt jaarverslagen en dorpsvisies op. Ook gelet op deze feitelijke werkzaamheden acht de commissie voldoende aannemelijk dat bezwaarde het rechtstreeks bij de bestreden besluiten betrokken belang in het bijzonder behartigt in de zin van artikel 1:2, eerste en derde lid, van de Awb. De commissie acht de vereniging voor Doarpsbilang Jellum-Bears dan ook ontvankelijk in haar bezwaren. De commissie ziet geen aanleiding haar standpunt ten aanzien van de ontvankelijkheid van deze vereniging te wijzigen.

De Vereniging voor Dorpsbelangen Hilaard heeft, volgens de op 13 september 1979 voor het laatst gewijzigde statuten, ten doel de plaatselijke belangen van Hilaard en de tot dat dorp behorende omgeving zowel in cultureel als in materieel opzicht te bevorderen met alle daartoe geëigende geoorloofde middelen. Zij tracht dit doel te bereiken door, onder meer, het behartigen van de algemene belangen van de inwoners van Hilaard en de tot dat dorp behorende omgeving. Naar het oordeel van de commissie kan het algemene belang van het dorp Hilaard inderdaad getroffen worden door de bestreden besluiten omdat de afsluiting van de Hendrik Algraweg kan leiden tot meer verkeersdruk op de lokale wegen ten zuiden van de Hendrik Algraweg. Die lokale wegen worden veel gebruikt door fietsers uit Hilaard. Hun veiligheid kan dus afnemen door de bestreden besluiten. Het statutaire doel van bezwaarde is naar het inzien van de commissie dan ook voldoende onderscheidend om op grond daarvan te kunnen oordelen dat het belang van bezwaarde rechtstreeks bij de bestreden besluiten is betrokken. De commissie begrijpt daarnaast uit de stukken dat bezwaarde de afgelopen jaren betrokken is geweest bij de klankbordgroep Nieuw Stroomland met betrekking tot de gebiedsontwikkeling van de zuid- en westkant van de stad Leeuwarden inclusief de nieuwe stadsentrees. In dat kader heeft bezwaarde bijeenkomsten bezocht en daar overlegd met de gemeente en de omliggende dorpen over verkeersveiligheid. Daarnaast beheert ze een website en rekent ze tot haar agenda het aantrekkelijk houden en maken van de dorpskern. Ook gelet op deze feitelijke werkzaamheden acht de commissie voldoende aannemelijk dat bezwaarde het rechtstreeks bij de bestreden besluiten betrokken belang in het bijzonder behartigt in de zin van artikel 1:2, eerste en derde lid, van de Awb. De commissie acht de Vereniging voor Dorpsbelangen Hilaard dan ook ontvankelijk in haar bezwaren. De commissie ziet geen aanleiding haar standpunt ten aanzien van de ontvankelijkheid van deze vereniging te wijzigen.

De vereniging Plaatselijk Nut Weidum is op 31 mei 1881 opgericht en blijkt de op 30 december 1992 voor het laatst gewijzigde statuten heeft de vereniging als doel het bevorderen van plaatselijk en meer algemene belangen van het dorp Weidum en omgeving en werkzaam te zijn tot onderling nut en genoegen van haar leden. Naar het oordeel van de commissie kan het algemene belang van het dorp Weidum inderdaad getroffen worden door de bestreden besluiten omdat de afsluiting van de Hendrik Algraweg kan leiden tot meer verkeersdruk op de lokale wegen ten zuiden van de Hendrik Algraweg. Die lokale wegen worden veel gebruikt door fietsers uit Weidum. Hun veiligheid kan dus afnemen door de bestreden besluiten. Het statutaire doel van bezwaarde is naar het inzien van de commissie dan ook voldoende onderscheidend om op grond daarvan te kunnen oordelen dat het belang van bezwaarde rechtstreeks bij de bestreden besluiten is betrokken. De commissie begrijpt daarnaast uit de stukken dat bezwaarde de afgelopen jaren betrokken is geweest bij de klankbordgroep Nieuw Stroomland anderzijds met betrekking tot de gebiedsontwikkeling van de zuid- en westkant van de stad Leeuwarden inclusief de nieuwe stadsentrees. In dat kader heeft bezwaarde bijeenkomsten bezocht. Daarnaast vergadert de vereniging zo'n 10 keer per jaar over allerlei zaken die van belang zijn voor het eigen dorp zoals straten maken, restauraties, groenplannen, herindeling en haak om Leeuwarden. In dat kader heeft zij ook overleg met de gemeen-

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

te. Daarnaast stelt de vereniging in overleg met de dorpsbewoners een keer in de 10 jaar een dorpsvisie op. Ook gelet op deze feitelijke werkzaamheden acht de commissie voldoende aannemelijk dat bezwaarde het rechtstreeks bij de bestreden besluiten betrokken belang in het bijzonder behartigt in de zin van artikel 1:2, eerste en derde lid, van de Awb. De commissie acht de vereniging Plaatselijk Nut Weidum dan ook ontvankelijk in haar bezwaren. De commissie ziet geen aanleiding haar standpunt ten aanzien van de ontvankelijkheid van deze vereniging te wijzigen.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van Stichting Wijkpanel Nijlân overweegt de commissie het volgende. Bij schrijven van 30 januari 2018 is de stichting verzocht haar statuten aan de commissie te overleggen zodat de commissie kan onderzoeken of het indienen van een bezwaarschrift gericht tegen een verkeersbesluit past binnen het doel van de stichting. Daarbij is de stichting verzocht voor 13 februari 2018 te reageren en is zij er op gewezen dat indien de gevraagde stukken niet door de commissie worden ontvangen, haar bezwaarschrift niet-ontvankelijk kan worden verklaard. Aangezien de gevraagde stukken niet door de commissie zijn ontvangen en de stichting ook geen statuten bij de Kamer van Koophandel heeft gedeponeerd, blijft onduidelijk of de stichting wel belanghebbende is bij het bestreden besluit, en rest de commissie niets anders dan te adviseren het bezwaarschrift van de Stichting Wijkpanel Nijlân niet-ontvankelijk te verklaren. De commissie ziet geen aanleiding haar standpunt ten aanzien van de ontvankelijkheid van deze vereniging te wijzigen.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van Stichting Wijkpanel Huizum-West overweegt de commissie het volgende. De Stichting Wijkpanel Huizum-West is op 26 november 2004 middels een notariële akte opgericht, waarbij tegelijkertijd de statuten van de stichting zijn vastgesteld. Deze statuten zijn op 23 januari 2015 gewijzigd. Ingevolge het gewijzigde artikel 2, eerste lid, van de statuten heeft de stichting onder meer als doel het behartigen van de belangen van de bewoners van Huizum west in de breedste zin van het woord, en verder alles wat daarmee verband houdt, in de meest ruime zin.

De commissie is van oordeel dat de statutaire doelstelling van de stichting functioneel voldoende onderscheidend is om op grond daarvan te kunnen constateren dat het belang van de stichting rechtstreeks betrokken is bij het genomen verkeersbesluit. Gesloten verklaring van de Hendrik Algraweg kan er namelijk toe leiden dat verkeer dat voordien gebruik maakte van de Hendrik Algraweg, na de sluiting gebruik zal gaan maken van de Julianalaan, gelegen op de grens van Huizum-West. Dit gaat mogelijk ten koste van de leefbaarheid in de wijk Huizum-West, terwijl een van de doelstellingen van de stichting is het behartigen van de belangen van de bewoners van Huizum west in de breedste zin van het woord. Gelet daarop past het door de stichting ingediende bezwaarschrift binnen de statutaire doelstelling. Voorts is van belang dat de stichting ten tijde van het primaire besluit en de bezwaartermijn feitelijke werkzaamheden verrichtte in de zin van artikel 1:2, derde lid, van de Awb, waaruit kan blijken dat zij een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken algemeen belang in het bijzonder behartigt. Ter zake beheert de stichting onder meer een website, vergadert ze maandelijks en ondersteunt verscheidene projecten in de wijk. In casu is dan ook niet in geschil dat de stichting diverse feitelijke werkzaamheden verricht met betrekking tot haar statutaire doelstellingen. Naar het inzien van de commissie is de Stichting Wijkpanel Huizum-West ontvankelijk in haar bezwaarschrift. De commissie ziet geen aanleiding haar standpunt ten aanzien van de ontvankelijkheid van deze vereniging te wijzigen.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid van de Bedrijvenvereniging Leeuwarden West overweegt de commissie het volgende. De Bedrijvenvereniging Leeuwarden West is op 11 december 1991

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

opgericht. Ingevolge artikel 2 van de laatstelijk op 19 juli 1993 gewijzigde statuten heeft de vereniging ten doel het behartigen van de gemeenschappelijke belangen van de leden met betrekking tot het "Industrieterrein Schenkenschans". De commissie is van oordeel dat de statutaire doelstelling van de vereniging functioneel voldoende onderscheidend is om op grond daarvan te kunnen constateren dat het belang van de vereniging rechtstreeks betrokken is bij het genomen verkeersbesluit. Gesloten verklaring en onttrekking aan de openbaarheid van de Hendrik Algraweg leidt ertoe dat hulpdiensten in ieder geval van een andere route gebruik moeten gaan maken om industrieterrein "Zwette-Schenkenschans" te bereiken. Dit raakt de gemeenschappelijke belangen van de leden van de vereniging rechtstreeks. Gelet daarop past het door de vereniging ingediende bezwaarschrift binnen de statutaire doelstelling. Voorts is van belang dat de vereniging ten tijde van het primaire besluit en de bezwaartermijn feitelijke werkzaamheden verrichtte in de zin van artikel 1:2, derde lid, van de Awb, waaruit kan blijken dat zij een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken algemeen belang in het bijzonder behartigt. Ter zake beheert de vereniging onder meer een website, houdt ze bijeenkomsten, onderhoudt en bevordert contacten met de gemeente, provincie, landelijke overheid. MKB, VNO-NCW, Kamer van Koophandel, collega bedrijvenverenigingen, enz. Verder bevordert ze contacten van de leden onderling en spant zij zich in tot het verkrijgen van een blijvend hoog kwaliteitsniveau van de openbare en private ruimte. In casu is dan ook niet in geschil dat de vereniging diverse feitelijke werkzaamheden verricht met betrekking tot haar statutaire doelstellingen. Naar het inzien van de commissie is de Bedrijvenvereniging Leeuwarden West ontvankelijk in haar bezwaarschrift. De commissie ziet geen aanleiding haar standpunt ten aanzien van de ontvankelijkheid van deze vereniging te wijzigen.

Ten aanzien van de bezwaren van Yarden Vastgoed B.V. (hierna: Yarden), mevrouw Lijcklama à Nijeholt (als mede eigenaar van McDonalds Goutum (hierna: McDonalds)), Autobedrijf Haaïma Beheer B.V. (hierna: Haaïma), Autoschade Posthuma B.V. (hierna: Posthuma), Bouma en Sepp B.V. (hierna: Bouma), Stinstra B.V., Stinstra Projecten B.V. (hierna samen: Stinstra), Fabiton B.V. (hierna: Fabiton) en Orchidee B.V. (h.o.d.n. Hotel Campanile (hierna: Campanile)) overweegt de commissie dat deze bedrijven, dan wel de bedrijfspannen van deze bedrijven, door de afsluiting van de Hendrik Algraweg wellicht slechter bereikbaar en/of zichtbaar zijn voor klanten, mogelijke klanten en/of hulpverleners, zodat hun belangen rechtstreeks bij de bestreden besluiten zijn betrokken zoals bedoeld in artikel 1:2, eerste lid van de Awb. De commissie acht hun bezwaren dan ook ontvankelijk. De commissie ziet geen aanleiding haar standpunt ten aanzien van de ontvankelijkheid van deze bezwaarden te wijzigen.

De Commissie stelt verder vast dat alle bezwaarschriften die de commissie ontvankelijk acht tijdig zijn ingediend en ook overigens aan de te stellen eisen voldoen (artikelen 6:5 en 6:7 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb)). In dat kader acht de commissie alle prematuur binnengekomen bezwaarschriften ontvankelijk op grond van artikel 6:10, eerste lid, onder a, van de Awb.

Ten aanzien van de bezwaarschriften die de commissie ontvankelijk acht ziet de commissie zich vervolgens voor de vraag gesteld of burgemeester en wethouders terecht en op juiste gronden hebben besloten tot het nemen van de bestreden besluiten. Uitgaande van een volledige heroverweging op de grondslag van de ingediende bezwaren overweegt zij het volgende.

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

Ten aanzien van het genomen verkeersbesluit en het genomen besluit tot onttrekking aan de openbaarheid

In het advies van 12 juli 2018 heeft de commissie de door bezwaarden ingediende bezwaren tegen het genomen verkeersbesluit en/of het besluit tot onttrekking van de Hendrik Algraweg aan de openbaarheid samengevat en daarna uitgebreid besproken. Ter zake haar overwegingen met betrekking tot deze bezwaargronden wil de commissie korthedshalve naar dit advies verwijzen. Hieronder zal de commissie uitsluitend de nog openstaande en de nieuwe bezwaargronden bespreken.

Uit de bezwaarschriften, nadere stukken, en uit hetgeen in de hoorzittingen op 14 mei 2018 en 28 januari 2019 door bezwaarden naar voren is gebracht, komt de commissie tot de volgende nog niet door haar beoordeelde bezwaargronden:

- Posthuma is exploitant van een autoschadebedrijf dat vanuit het bedrijfspand wordt geëxploiteerd. Haaïma en Bouma zijn de eigenaar van dat bedrijfspand. De Hendrik Algraweg is de belangrijkste doorgaande toegangsweg tot het bedrijfspand. Door de onttrekking aan de openbaarheid lijden bezwaarden enorme schade. Deze schade moet worden voorkomen door de Hendrik Algraweg open te houden. Nadeelcompensatie biedt geen oplossing voor het succesvol kunnen drijven van een onderneming;
- De bereikbaarheid van het Crematorium/Uitvaartcentrum van Yarden is door de afsluiting van Wergeasterdyk al ernstig verslechterd. Door ook de Hendrik Algraweg af te sluiten voor verkeer richting de Overijsselse laan zal deze situatie alleen nog maar slechter worden. De slechte bereikbaarheid van het crematorium zal ervoor zorgen dat klanten ervoor kiezen elders hun ceremonies te houden. Dit brengt de exploitatie van het crematorium ernstig in het gedrang;
- Met de ingebruikname van de Haak om Leeuwarden is het aantal voertuigen dat De Campanile passeert beduidend afgenomen. Met de bestreden besluiten wordt nu ook de belangrijkste aanrijroute voor de Campanile afgesloten. Daar waar de locatie van het hotel eerst aan de hoofd aanrijroute naar Leeuwarden lag, komt het hotel nu geïsoleerd te liggen waardoor klanten om moeten rijden om De Campanile te bereiken. Voor het rendabel zijn van dit bedrijf is De Campanile sterk afhankelijk van de bereikbaarheid per auto van het hotel voor klanten. De bereikbaarheid wordt beduidend verslechterd als gevolg van de bestreden besluiten. Dit heeft zwaarwegende gevolgen voor De Campanile. De omzet van De Campanile zal verminderen, want minder voertuigen zullen het pand van De Campanile passeren en de voertuigen die het hotel wel blijven passeren zullen nu voornamelijk van mensen uit de buurt zijn en niet van mensen van buiten Leeuwarden, die rijden nu immers via de Haak. Realisatie van de Haak heeft er al toe geleid dat de omzet van het restaurant van De Campanile is teruggelopen van € 382.940,-- in 2014, naar € 272.993,-- in 2017. De Campanile heeft hierover contact gehad met de medewerkers van verweerder en daarin is toegezegd dat maatregelen worden getroffen door de gemeente, om de gevolgen van deze inperking van zichtbaarheid van De Campanile te mitigeren. De Campanile heeft aangegeven graag op zowel de Overijsselseweg als de hoofd Leeuwarden centrum bewegwijzering te krijgen in de richting van het hotel. Borden zouden worden geplaatst met een aanrijroute naar De Campanile. Ondanks toezeggingen is dit nog altijd niet geschied terwijl andere ondernemers dergelijke bebording wel reeds hebben gekregen. Door dit handelen van de gemeente wordt De Campanile dan ook dubbel geraakt in zijn bedrijfsbelang. Voornoemde feiten en omstandigheden maken dat het belang van De Campanile ten gevolge van de bestreden besluiten zodanig zwaar wordt getroffen dat verweerder, na afweging van deze zwaarwegende belangen, niet in redelijkheid tot het treffen van de verkeersmaatregel en het nemen van het onttrekkingsbesluit heeft kunnen

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

overgaan. Voornoemde gewichtige redenen zijn onvoldoende onderzocht en onvoldoende betrokken bij de belangenafweging, voor zover die al heeft plaatsgevonden. Ook is niet althans onvoldoende onderzocht en aangegeven op welke wijze deze belangen van De Campanile zijn meegewogen bij de betreden besluiten, terwijl de belangen van de gemeente, dan wel van verweerder, zeer beperkt zijn. Enige belangenafweging is ten onrechte in het nadeel van De Campanile uitgevallen;

- Afsluiting van de Hendrik Algraweg leidt ook tot omzeterderving en vermindering werkgelegenheid van restaurant McDonalds te Goutum. Het bedrijf heeft er alles aan gedaan om het verlies aan gasten na de aanleg van de Haak om Leeuwarden (18-12-2014) weer terug te winnen. Sinds december 2017 zit het bedrijf weer op niveau met eenzelfde aantal arbeidsplaatsen (101) en omzet. Dagelijks zijn er 5500 verkeersbewegingen vanaf de Hendrik Algraweg. Gasten vanaf en naar deze weg vinden het bedrijf nu gemakkelijk want ze zien het liggen. Afsluiting van de weg zal zeker 10% omzet kosten en ook een verlies van 10 arbeidsplaatsen;

- Door onttrekking aan de openbaarheid van de Hendrik Algraweg raakt ook de doorgaande weg (Newtonlaan) langs het bedrijfspand van Stinstra en Fabiton aan de Morseweg geïsoleerd hetgeen qua logistiek en algemene bereikbaarheid ongewenst is voor de bedrijfsactiviteiten van Stinstra en Fabiton;

- Ten aanzien van de door de SAOZ uitgevoerde onderzoeken hebben bezwaarden samengevat het volgende naar voren gebracht:

- + de onderzoeken hadden onvoldoende diepgang en omvang;
- + vaak is er geen gesprek aangegaan met bezwaarden;
- + zo wordt ten aanzien van Posthuma door de SAOZ gesteld dat Posthuma met name afhankelijk is van de bekendheid bij een vaste doelgroep en van gestuurde schades; dit is merkwaardig als er niet met de ondernemer is gesproken en ook anderszins geen inzicht is verkregen in de herkomst van de omzet; waarom zou Posthuma voor een dure zichtlocatie hebben gekozen, als Posthuma daar niet afhankelijk van zou zijn? De inkomenschade van Posthuma is door Langhout & Wiarda begroot op € 1,1 miljoen, terwijl de waardedaling van het bedrijfspand nog eens op € 500.000,-- uitkomt;
- + het advies van de SAOZ met betrekking tot de Campanile is niet inhoudelijk concludent; de inhoud van het advies van de SAOZ is te marginaal, er wordt niet gekeken naar de (afwezigheid van) continuïteitskansen; ook wordt er niet gekeken naar accountants-cijfers en worden relevante financiële omstandigheden niet betrokken bij het advies; bezwaarde sluit niet uit dat de continuïteit van de onderneming in het geding is;
- + de SAOZ hanteert een onjuiste maatstaf; gesteld wordt dat het onttrekkingsbesluit slechts dan dient te worden herroepen, indien er een gereede kans bestaat dat de bedrijfsvoering teniet zal gaan; een besluit kan echter ook onevenredig zijn wanneer zich een onevenredig nadeel voordoet dat zich niet laat compenseren, zoals het verloren gaan van banen;
- + uit de door de SAOZ uitgevoerde onderzoeken kan dan ook nooit de conclusie getrokken worden dat er in casu geen sprake zou zijn van onevenredige schade;

- Bezwaarden hebben middels een verslag opgesteld door een verkeerskundige van VAGN onderbouwd dat voor een juiste ontsluiting van de wijk eenvoudigweg een extra gebiedsontsluitingsweg benodigd is. Verweerder heeft daar geen tegenadvies tegenover gesteld maar eenvoudigweg gesteld dat het inpassen van een tweede ontsluitingsweg geen optie is omdat er dan onvoldoende ruimte overblijft voor woningbouw. Vanuit het oogpunt van doelmatigheid is het echter niet verstandig om de Hendrik Algraweg nu aan de openbaarheid te onttrekken om straks te moeten constateren dat een extra gebiedsontsluitingsweg toch nodig is. Bovendien heeft verweerder geenszins aangetoond dat het openhouden van de Hendrik Algraweg zorgt

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

voor een (onevenredige) afname van de bouwgrond. Wanneer men er een 30 km-weg van maakt is de Wet geluidshinder daarop niet van toepassing.

- Ten aanzien van de uitgevoerde onderzoeken naar geluidsoverlast en luchtkwaliteit hebben bezwaarden samengevat de volgende bezwaren naar voren gebracht:
- + door verweerder is aan de FUMO gevraagd de luchtkwaliteit te berekenen met een verkeersintensiteit waarbij nog net niet de reconstructietoename als gevolg van de Wet geluidshinder (Wgh) wordt overschreden; er is dus gevraagd naar een onderzoek binnen de grenzen waarvoor het onderzoek nooit onafhankelijk kan zijn, want je weet van te voren de uitkomst al, namelijk dat de grenzen van de Wgh niet worden overschreden;
- + ook de opdracht aan de FUMO om het onderzoek alleen betrekking te laten hebben op de woningen tussen de Irenestraat en het Van Miereveltplantsoen zorgt ervoor dat de woningen die het meest last krijgen van fijnstof en geluidshinder, zijnde de woningen tussen het Van Miereveltplantsoen en het Oostergoplein, niet in het onderzoek zijn betrokken; deze woningen liggen namelijk veel dicht bij de verkeerslichten van het Oostergoplein en zullen dus meer geluidshinder en fijnstof ondervinden vanwege stoppende, stilstaande en optrekkende voertuigen;
- + qua geluidshinder staat de gehele Julianalaan als zeer slecht te boek; de norm van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor lawaai afkomstig van wegverkeer bedraagt 53 dB; de huizen aan de Julianalaan blijken dagelijks aan 65 dB verkeerslawaai te worden blootgesteld;
- + het is vreemd dat de verdeling in dag-, avond- en nachtverkeer telkens dezelfde percentages oplevert voor de verdeling in licht, middel of zwaar verkeer;
- + ook het is het vreemd dat van de 553 voertuigen die in de ochtendspits gebruik maken van de Hendrik Algraweg, na afsluiting van deze weg maar 155 bestuurders zouden kiezen voor de Julianalaan. Waar gaan de andere voertuigen dan langs? De Boksumerdyk en de Overijsselse-laan?
- + na afsluiting van de Hendrik Algraweg gaat er op een werkdag aan extra verkeer over de Julianalaan, gelet op de verkeerstellingen van november 2018 in plaats van die uit juni 2018, 1672 voertuigen in plaats van de door verweerder aangegeven 1313 of 1331. Ook hier rijst weer de vraag waar die andere 3375 voertuigen dan langs rijden.
- + na ongelukken op de Haak om Leeuwarden en afsluiting van de Hendrik Algraweg zal al het verkeer over de Julianalaan moeten worden omgeleid. Een ander alternatief is er niet.

Ter zake overweegt de commissie het volgende.

Met verweerder is de commissie van mening dat uit de door de SAOZ bij de bovengenoemde bedrijven uitgevoerde risicoanalyse nadeelcompensatie blijkt, dat afsluiting van de Hendrik Algraweg niet op voorhand evident zal leiden tot zodanig grote nadelen bij één of meerdere van deze bedrijven, dat deze nadelen, vanwege het evenredigheidsbeginsel op grond van het tweede lid van artikel 3:4 Awb, het nemen en onherroepelijk worden van het onttrekkings- en verkeersbesluit in de weg staan. Door bezwaarden is het tegendeel ook niet aannemelijk gemaakt. De commissie acht in dit verband niet onbelangrijk dat door de opening van de Haak om Leeuwarden in december 2014 het aantal voertuigen dat dagelijks gebruik maakt van de Hendrik Algraweg reeds drastisch is afgenomen van ongeveer 18.000 naar ongeveer 5000 nu, zonder dat het voortbestaan van één of meer van de door de SAOZ onderzochte bedrijven ernstig in het gedrang is geraakt. Het thans door het volledig afsluiten van de Hendrik Algraweg eventueel verloren gaan van enige arbeidsplaatsen acht de commissie, hoe schrijnend dit voor de direct betrokkenen ook kan zijn, niet een dergelijk nadeel dat verweerder om die reden van de bestreden besluiten zou dienen af te zien. Aan het door verweerder geschetste belang van de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk voor 2800 woningen mag verweerder

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

naar het inzien van de commissie in deze een groter gewicht toekennen. In tegenstelling tot bezwaarden acht de commissie de door de SOAZ uitgevoerde onderzoeken ook zorgvuldig uitgevoerd, waarbij de inhoud van de uitgebrachte adviezen telkens inzichtelijk en concludent is. Het laatste betekent dat de gedachtegang duidelijk en voldoende controleerbaar is. Voor zover de bezwaren hierop betrekking hebben acht de commissie deze ongegrond.

Wel is de commissie met de Campanile van mening dat daar waar verweerder, naast het in stand houden van de bestreden besluiten, mitigerende maatregelen kan nemen teneinde het mogelijke nadeel voor bedrijven zo veel mogelijk te beperken, verweerder deze maatregelen ook moet nemen. Dit betekent concreet dat verweerder de aan de Campanile toegezegde bewegwijzering naar hun hotel/restaurant ook zo spoedig mogelijk moet plaatsen.

Ten aanzien van het argument van bezwaarden dat een doorgaande 30 km weg niet ten koste zou gaan van de geplande 2800 woningen in de wijk Middelsee, overweegt de commissie het volgende. Zo'n weg zou nog steeds sluipverkeer aantrekken waardoor de door verweerder gewenste autoluwe wijk met behoud van leefbaarheid en verbinding met het water toch in het gedrang komt. Verweerder mag in deze naar het inzien van de commissie dan ook in redelijkheid vasthouden aan haar eigen plan voor een of meerdere toegangswegen vanaf de Overijselselaan voor de wijk Middelsee, en behoeft niet de door bezwaarden gewenste doorgangsweg naar buiten Middelsee gelegen gebieden te realiseren. Voor zover de bezwaren hierop betrekking hebben acht de commissie deze ongegrond.

Ten aanzien van de bezwaren tegen de uitgevoerde onderzoeken naar de luchtkwaliteit en geluidhinder op de Julianalaan, bij een toename van het verwachte verkeer op de Julianalaan door afsluiting van de Hendrik Algraweg, overweegt de commissie het volgende.

In tegenstelling tot bezwaarden is de commissie niet van mening dat verweerder middels haar vraagstelling de uitkomsten van het door de FUMO uitgevoerde onderzoek reeds heeft bepaald. Verweerder heeft de FUMO slechts verzocht de luchtkwaliteit te bepalen bij een hoeveelheid voertuigen waarbij nog net niet de reconstructietoename als gevolg van de Wet geluidhinder wordt overschreden. Dit betekent dat verweerder gevraagd heeft naar de luchtkwaliteit indien het verkeer met 6.506 mvt/etmaal zou toenemen. Ook bij een toename met deze hoeveelheid motorvoertuigen per etmaal wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Voor de luchtkwaliteit kan naar het inzien van de commissie verder dan ook in het midden blijven de vraag of de toename van het verkeer na afsluiting van de Hendrik Algraweg uit 1672 dan wel uit 1101 mvt/etmaal bestaat aangezien in beide gevallen ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Zelfs als al het verkeer dat thans over de Hendrik Algraweg rijdt, na afsluiting daarvan over de Julianalaan zou rijden, wordt nog steeds voldaan aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Nu er zo ruim onder de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt gebleven valt ook niet te verwachten dat de dichterbij de verkeerslichten gelegen woningen, die de FUMO in haar onderzoek niet heeft meegenomen, niet ook zouden voldoen aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De dichtsbij de verkeerslichten gelegen woning, Julianalaan 9, bevindt zich overigens nog altijd op een afstand van ruim 75 meter van de verkeerslichten, zodat zeer waarschijnlijk alleen in de ochtend- en avondspits deze woning aan een hogere belasting van uitlaatgassen wordt blootgesteld dan de wel in het onderzoek meegenomen woning Julianalaan 21. Voor zover de bezwaren hierop betrekking hebben acht de commissie deze ongegrond.

Voor het onderzoek naar de geluidhinder overweegt de commissie dat bij uit het advies blijkt dat bij een toename van het verkeer met 1101 mvt/etmaal nog onder de toelaatbare waarde

BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05;
BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

van 63 dB kan worden gebleven. Pas bij een toename van het verkeer met meer dan 7607 mvt/etmaal is dat niet meer het geval. Aangezien de toename van het verkeer op de Juliana-
laan na afsluiting van de Hendrik Algraweg in ieder geval minder zal zijn dan 7607 mvt/etmaal
acht de commissie de bezwaren, voor zover ze hierop betrekking hebben, ongegrond.

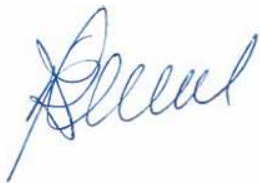
Gelet op het bovenstaande en het reeds door de commissie op 12 juli 2018 uitgebrachte
advies komt de commissie tot haar volgende advies.

6. Advies van de commissie

De commissie adviseert burgemeester en wethouders om:

1. de bezwaarschriften van mevrouw G.M. Vereecken-Pelgröm, de heer E.P.M. Vereecken, mevrouw F. ten Hoeve, de heer H. Schaafsma, de Klankbordgroep Nieuw Stroomland, de Stichting Wijkpanel Nijlân, Dorpsbelangen Boksum, de heer T.A.N. van der Meij en de heer R.J. Zijlstra niet-ontvankelijk te verklaren;
2. de overige bezwaarschriften in zoverre gegrond te verklaren dat de motivering van de bestreden besluiten wordt aangepast conform dit advies en het advies van de commissie van 12 juli 2018;
3. de overige bezwaarschriften voor het overige ongegrond te verklaren;
4. de bestreden besluiten onder aanpassing van de motivering middels een verwijzing naar dit advies en het advies van de commissie van 12 juli 2018, niet te herroepen.

de Adviescommissie bezwaarschriften,



de voorzitter,



de secretaris.

Bijlage behorende bij BZW.1.17.0156.01 t/m BZW.1.17.0156.11; BZW.1.17.0157.01; BZW.1.17.0157.05; BZW.1.17.0157.07 t/m BZW.1.17.0157.18.

Verslag van de hoorzitting van de Adviescommissie bezwaarschriften op 28 januari 2019.

Betreft: Diverse bezwaren inzake afsluiting van de Hendrik Algraweg in Leeuwarden, waarbij nu specifiek aan de orde zijn de resultaten van het onderzoek door de SAOZ bij mogelijk gedupeerde bedrijven die zich in bezwaar hebben gemeld en de resultaten van het onderzoek naar de invloed van toename van het aantal verkeersbewegingen op de Julianalaan qua geluid en hoeveelheid fijnstof.

Aanwezig:

(namens) bezwaarden: dhr. E.P.M. Vereecken; dhr. H. Haanstra en mevr. H. Lijcklama à Nijeholt; dhr. J. Keijzer en dhr. G. Feenstra; dhr. mr. E.F. van der Goot, dhr. mr. T.A.P. Langhout en dhr. A. Brouwers; dhr. mr. L. Mathey en dhr. T. Klinkhamer; dhr. R.J. Zijlstra; dhr. S. Duursma

namens verweerder: dhr. mr. E.E. van der Kamp; dhr. H. Waterlander; mevr. A. Boontjes;

de commissie: dhr. R.J. van der Wal (voorzitter), dhr. B.C. Star, dhr. M. Hoekstra
de secretarissen: dhr. mr. M.J.M. Gelissen; dhr. R.W. Steen

De voorzitter geeft aan dat de resultaten van het onderzoek van de SAOZ en de reacties daarop van bezwaarmakers specifiek aan de orde zullen komen tijdens deze hoorzitting. Ook het onderzoek met betrekking tot de verkeersbewegingen op de Julianalaan in combinatie met een mogelijke afsluiting van de Hendrik Algraweg zal aan de orde komen. De voorzitter benadrukt dat de commissie onafhankelijk is. De commissieleden en de voorzitter zijn benoemd om advies uit te brengen inzake de ingediende bezwaren. Het advies wordt opgesteld aan de hand van de stukken en hetgeen wat op de hoorzitting naar voren komt.

Dhr. Van der Goot houdt zijn betoog aan de hand van bijgevoegde pleitnotitie. Hij merkt daarbij op dat bij punt 8 per abuis wordt gesproken over omzetschade, daar had inkomensschade moeten staan.

Dhr. Van der Kamp geeft aan dat de heer Van der Goot heeft opgemerkt dat er volstrekt geen dialoog zou hebben plaatsgevonden tussen het college en bezwaarmakers. Hij denkt echter dat geconstateerd kan worden dat de standpunten van partijen heel ver van elkaar afliggen. Aanvankelijk werd overigens gesproken over een schade van vijf miljoen euro, inmiddels is dat verlaagd naar één miljoen euro, maar nog steeds liggen partijen in dat opzicht ver uit elkaar. Uit de pleitnotitie van de heer Van der Goot blijkt dat ook wel, hij heeft ook een aantal opmerkingen gemaakt over de gevolgde juridische procedure. De manier om daar mee om te gaan is om in de bezwaarfase een hoorzitting, in dit geval zelfs twee hoorzittingen, te houden. In de praktijk konden daarom de standpunten nog worden toegelicht en kon er op elkaar worden gereageerd, oftewel er heeft hoor en wederhoor plaatsgevonden. De commissie zal een advies uit brengen en aan de hand daarvan neemt het college een besluit, zo gaat dat. Dat in deze is gekozen voor een juridische procedure is niet onbegrijpelijk gezien de belangen

die spelen, die belangen worden in deze juridische bezwaarprocedure uitgesproken. Het belang dat aan de zijde van Autoschade Posthuma speelt is duidelijk naar voren gebracht in de pleitnotitie. Opvallend is dat als feit wordt gesteld dat door afsluiting van de Hendrik Algraweg banen verloren zullen gaan. Onderzoeken die de gemeente inmiddels heeft laten verrichten wijzen er niet op dat die stelling persé juist is, op voorhand is het dus niet aannemelijk dat er banen verloren zullen gaan. Dat is één van de verschillen van opvatting die partijen op dit moment nog hebben. In de vorige hoorzitting is al de ontsluiting van de wijken aan de orde gekomen, ook is toen een alternatieve manier aangedragen over hoe daarmee om te gaan. Door de gemeente is daar ook op gereageerd, zoals is terug te lezen op pagina 16 en 17 van het advies van de commissie. Er is ingegaan op de redenen die er zijn om de Hendrik Algraweg af te willen sluiten en de gemeente heeft daarbij ook aangegeven waarom niet kan worden meegegaan met de ideeën die door de verkeersdeskundigen van bezwaarmaker zijn aangedragen om de Hendrik Algraweg te kunnen behouden. Kortgezegd komt het erop neer dat er een nieuwe woonwijk zal worden gerealiseerd genaamd Middelsee. De gemeente heeft voor ogen dat dit een wijk met een stedelijk karakter moet worden die autoluw is. Een 30 kilometer per uur zone met alsnog ontsluiting naar het achterland past daar niet bij. Wat de gemeente ook heeft aangegeven is dat de Hendrik Algraweg niet meer past in de verkeersstructuur die de gemeente voor ogen heeft en waar zij de afgelopen tien jaar, of langer zelfs, samen met de Staat en de Provincie aan heeft gewerkt. Qua verkeersstructuur en eenduidige aansturing van het verkeer wil de gemeente de Hendrik Algraweg aan de openbaarheid onttrekken. Er zijn dus meer redenen om de Hendrik Algraweg af te sluiten dan de heer Van der Goot doet voorkomen. Je kunt daar van mening over verschillen maar feit is en blijft dat het college beslissingsruimte heeft en deze afweging heeft gemaakt. Er kan niet gesteld worden dat de redengeving van het college maakt dat er sprake is van een onredelijke afweging.

Mevr. Boontjes geeft aan dat duidelijk moet zijn dat de SAOZ nergens heeft gesteld dat er in het geheel geen sprake zal zijn van onevenredige schade die binnen het stelsel van nadeelcompensatie kan vallen. De SAOZ heeft veel ervaring en expertise op onder andere het gebied van infrastructurele maatregelen. Mevrouw Boontjes zelf heeft al ruim 19 jaar ervaring in dit werk. Zij heeft in die 19 jaar nimmer meegemaakt dat een bedrijf dusdanige schade heeft geleden als gevolg van zo'n infrastructureel project dat het niet meer kan voortbestaan. Dit is waar het in deze fase juist om gaat. Er moet worden bekeken of kan worden vastgesteld dat er sprake is van dusdanige schade dat je op voorhand kunt stellen dat een bedrijf niet langer levensvatbaar is en dat het bestaansrecht van het bedrijf in gevaar komt. Dit wil niet zeggen dat achteraf niet kan blijken dat een ondernemer onevenredige schade lijdt. Als er dan schade blijkt te zijn moet dit door de onderneming worden aangetoond. Er wordt dan gekeken naar het aantal maanden waarop het bedrijf op die manier gefunctioneerd heeft na afsluiting van de weg en dan moet blijken of de schade, afgezet tegen het normaal maatschappelijk risico, voor vergoeding in aanmerking komt. Het bestuursorgaan is dan gehouden om die schade te vergoeden. Dat wordt dan gedaan in een zuiver schadebesluit. Mevrouw Boontjes merkt echter aan bezwaarmakers dat dit verschil niet onderkend wordt. Momenteel zit de procedure nog in de fase waarin een onzuiver schadebesluit kan worden genomen. Op dit moment kan echter nog niet worden berekend wat daadwerkelijk de schade zal zijn. En er is juist een met voldoende rechtswaarborgen omklede procedure waarin, als er blijkt dat er schade is, schade voor vergoeding in aanmerking dient te komen. Er is al veel gezegd en geschreven maar het gaat er in deze procedure dus om dat vastgesteld moet worden of op

voorhand duidelijk is dat er dermate hoge schade zal optreden dat een bedrijf door de maatregel niet voort kan bestaan. Door de heer Van der Goot werd ook weer aangehaald dat er sprake zou zijn van onevenredige schade, maar zoals ze zojuist al zei heeft de SAOZ nooit gesteld dat er geen sprake kan zijn van onevenredige schade. Wat nu gebeurt is koffiedik kijken, op basis van jarenlange ervaring met dergelijke maatregelen kan worden vastgesteld dat het bedrijf gewoon bereikbaar zal blijven. Dit zou wat anders zijn als een bedrijf volledig zou worden afgesloten van alle klanten.

De commissie vraagt aan de gemeente wat de stand van zaken van het stedenbouwkundig plan voor de nieuwe te bouwen wijk is. Is er al een raadsbesluit genomen?

Dhr. Waterlander antwoordt dat er nog geen raadsbesluit is genomen, er is al wel een concept maar die is nog niet vastgesteld. Dit kan ook nog niet want deze kwestie speelt nog.

De voorzitter geeft aan dat jaren geleden een Tracébesluit is genomen. In het Deeltraject 2 staat met zoveel woorden dat de spoorwegonderdoorgang wordt gesloopt als uitvoering van het traject. Er is volgens de voorzitter ook een verkeer- en vervoersplan voor opgesteld. Hoe moet dat in deze worden gelezen? De weg is inmiddels overgedragen aan de gemeente, het is nu een gemeenteweg geworden. Kan de gemeente dan ook besluiten om die onderdoorgang te handhaven? Wat is het besluit daarover? Dit wordt ook met zoveel woorden in de tweede uitspraak van de Raad van State genoemd, dat uit Deeltraject 2 van het Tracébesluit blijkt dat de spoorwegonderdoorgang wordt gesloopt. Wie moet dat dan uitvoeren en voor wie zijn die kosten? En heeft de gemeente überhaupt de mogelijkheid om de doorgang te behouden?

Dhr. Waterlander antwoordt dat hij het antwoord daar zo niet op kan geven. Wat hij wel weet is dat de weg gewoon kan worden onttrokken aan zijn functie. Of er verder iets gesloopt wordt en wie dat zal doen weet hij niet.

De voorzitter merkt op dat er met zoveel woorden staat geschreven dat de spoorwegonderdoorgang en toe leidende delen van de weg gesloopt zullen worden. Uit het verweer bij de schadeadviescommissie van Rijkswaterstaat blijkt ook dat de Hendrik Algraweg aan de verkeersfunctie zal worden onttrokken en dat het in die zin dus geen rijksweg meer zal zijn. Het heeft dan geen functie meer in het doorgaande rijverkeer. De gemeentelijke weg zou eventueel kunnen worden gebruikt als ontsluitingsweg voor de Zuidlanden, dat staat erin. Of de gemeente er wel of niet voor kiest is volgens het rijk een bevoegdheid van de gemeente, en nu lijkt er dus een andere keuze te zijn gemaakt. De voorzitter zou toch graag willen weten hoe dat dan zit met die spoorwegonderdoorgang want dat maakt het verhaal toch heel anders.

Dhr. Vereecken merkt op dat hij dit een terechte vraag vindt. Dit zou namelijk betekenen dat op dat moment een deel van het verkeer dat over die weg ging noodgedwongen over de Boksumerlaan moet gaan rijden.

De commissie vraagt of mevrouw Boontjes stelt dat in feite de omvang van de onevenredige schade pas in een later stadium kan worden vastgesteld.

Mevr. Boontjes antwoordt dat onevenredige schade in het kader van een zuiver schadebesluit dient te worden vastgesteld, dit gebeurt achteraf. Dat dit in een zuiver schadebesluit gebeurt volgt uit vaste rechtspraak. Dit kan in beginsel ook vrij snel nadat de maatregel is genomen.

SAOZ heeft, op basis van ervaring met dit soort situaties en dit soort bedrijven, al aangegeven dat onevenredige schade niet kan worden uitgesloten, maar dat dit pas kan worden vastgesteld op het moment dat je daadwerkelijk over de cijfers beschikt. Het gaat dan om de cijfers die gerealiseerd zijn nadat de maatregel is ingevoerd. Er zijn overigens mogelijkheden om die soorten schade middels een voorschot alvast vast te stellen en te vergoeden. Stel dat, nadat het besluit daadwerkelijk is geëffectueerd, naar voren komt dat de schade toch groter is dan de SAOZ vooraf heeft ingeschat, het blijven immers schattingen, dan kan dit worden vergoed. Het is alleen zo dat de SAOZ nu inschat dat de schade voor de ondernemingen niet dusdanig zal zijn dat die niet meer kunnen voortbestaan. Er is op voorhand dan ook geen sprake van schade die onevenredig is in het kader van het evenredigheidsbeginsel uit artikel 3:4, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).

De commissie merkt op dat het standpunt van mevrouw Boontjes dus eigenlijk is dat bezwaarmakers vooruitlopen op de daadwerkelijke discussie. Er wordt door bezwaarmakers al gezegd dat ze schade zullen leiden en er wordt een omvang aangegeven terwijl dit dus eigenlijk pas in een later stadium kan worden vastgesteld.

Mevr. Boontjes antwoordt dat onevenredige schade pas kan worden vastgesteld aan de hand van daadwerkelijk gerealiseerde omzet na het effectueren van de maatregel. Cijfers uit de oude situatie zullen dan worden vergeleken met de nieuwe situatie en daar zal het maatschappelijk risico op los worden gelaten.

Dhr. Langhout geeft in reactie op het betoog van mevrouw Boontjes aan dat zij een onjuist criterium ten grondslag legt aan de vraag of aan het evenredigheidsbeginsel is voldaan. Er wordt gesteld dat pas sprake kan zijn van onevenredige schade als het voortbestaan van het bedrijf in gevaar komt. In zijn optiek ligt dat moment al veel eerder, de heer Van der Goot heeft zojuist een uitspraak aangehaald waarin dit ook aan de orde was. In die zaak was een hele andere afweging aan de orde dan enkel het voortbestaan van het bedrijf. Daarnaast moeten bezwaarmakers op basis van de 19 jaren aan ervaring en de blauwe ogen van mevrouw Boontjes maar aannemen dat er geen sprake kan zijn van onevenredige schade. De heer Langhout zelf heeft ruim 30 jaar ervaring. Die opmerking van mevrouw Boontjes getuigt wederom van een onderzoek van onvoldoende diepgang en omvang. Er zal vooraf op basis van zoveel mogelijk objectieve gegevens, zoals het verdwijnen van de verkeersstroom, de omzetdoelgroep die het bedrijf heeft, die overigens zeker niet alleen bestaat uit stuurschade, een indicatie van de schade moeten worden gegeven zoals hij heeft gedaan in zijn grondige expertise. In het onderzoek van de SAOZ wordt dit volstrekt niet gedaan. Er wordt zelfs met termen als koffiedik kijken gesproken, als nu al wordt aangegeven wat de schade zal zijn. Ook daaruit blijkt weer dat de SAOZ geen enkel idee heeft van welke schade er zal gaan optreden en dat onderstreept wat hem betreft de ondeskundigheid in dit dossier.

Dhr. Van der Goot merkt op dat uit de woorden van mevrouw Boontjes eigenlijk geconcludeerd kan worden dat de hele figuur van het onzuivere schadebesluit, zoals de afdeling die in jurisprudentie wel degelijk heeft erkend, niets meer waard is. Dit lijkt niet overeen te komen met hoe de afdeling erover denkt.

Dhr. Langhout geeft aan dat op deze wijze het evenredigheidsbeginsel een dode letter wordt.

De voorzitter merkt op dat partijen op deze manier in een oneindige lus terecht komen, dat kan niet de bedoeling zijn. Er is het nodige over geschreven en gezegd en wat hem eigenlijk vooral interesseert is het volgende. Toen de Haak er nog niet was gingen er dagelijks ongeveer 18000 voertuigen over de Hendrik Algraweg. Sinds de ingebruikname van de haak, in 2014, is dat gedaald naar, volgens de laatste verkeerstellingen, 5000 voertuigen. In feite kan dan worden gesproken van 2500 voertuigen heen en weer 2500 terug, want het zal vooral om mensen uit de stad gaan. Dit lijkt toch het vraagstuk te zijn wat moet worden besproken. Is daar verder door de SAOZ ook rekening mee gehouden? Die aantallen lijken in het rapport van de SAOZ namelijk niet terug te komen. Als de Hendrik Algraweg dan helemaal zal worden afgesloten is er dan sprake van een onevenredig nadeel ten opzichte van het doel dat de gemeente nastreeft?

Mevr. Boontjes antwoordt dat daar wel degelijk rekening mee is gehouden. Zelf heeft ze niet het primaire advies opgesteld maar uit de stukken heeft ze begrepen dat haar collega daarover heeft gesproken met de exploitant van Hotel De Campanile. Ze weet dus dat er naar is gekeken. Wat daarbij ook altijd een rol speelt is de aard van het bedrijf. Feit is dat de bedrijven een hele grote gestuurde klantengroep hebben, die groep mensen komen gericht naar het bedrijf toe. Dit is een wezenlijk verschil met bijvoorbeeld een tankstation dat afhankelijk is van passanten. Er is overigens met alle omstandigheden van het geval rekening gehouden, de geschiedenis, aard van het bedrijf en dergelijke. Op basis van ervaringen op dit gebied kan de SAOZ niet op voorhand vaststellen dat sprake is van dusdanige schade waardoor het voortbestaan van een bedrijf in gevaar komt. Als reactie op de uitspraak die de heer Van der Goot aanhaalt geeft ze aan dat het waarschijnlijk om één uitspraak gaat wat een uitzondering vormt op honderden andere uitspraken. Overigens is er een planschade uitspraak aangehaald door de heer Van der Goot. Neemt niet weg dat het slechts om één uitzondering gaat, alle uitspraken van de afdeling zien verder op zuivere schadebesluiten. Ze noemt daarbij als voorbeeld de uitspraak Venlo. En ook in de wetenschap komt de manier die zij schetst naar voren. Met het in het leven roepen van het zuiver schadebesluit in het stelsel van het égalitébeginsel is de situatie ontstaan dat vergoeding van schade is verlegd naar een ander moment. Het is dus als het ware verlegd van het moment waarop schade werd vergoed aan de hand van het evenredigheidsbeginsel naar het moment van nadeelcompensatie en het égalitébeginsel. In de jurisprudentie en literatuur komt dit zoals gezegd ook duidelijk naar voren.

Dhr. Van der Kamp merkt op dat het inderdaad zo is dat er voorheen 18000 verkeersbewegingen plaatsvonden op de Hendrik Algraweg en nu zijn dat er nog 5000. Op pagina 14 van het SAOZ rapport komt naar voren dat de Haak in 2014 in gebruik is genomen en dat de omzetcijfers van Autoschade Posthuma over de boekjaren 2014 tot en met 2017 een positieve trend laten zien. Dus ondanks dat er 13000 auto's per dag minder over de Hendrik Algraweg rijden is de omzet gestegen. Het is daarom ook niet op voorhand aannemelijk dat door het onttrekken van de Hendrik Algraweg aan de openbaarheid een dermate grote impact zal ontstaan voor die bedrijven dat ze failliet gaan. De SAOZ heeft daarbij ook aangegeven dat er geen sprake is van een bedrijf dat afhankelijk is van passantenstroom. De trend in de bedrijfsresultaten afgezet tegen het aantal passanten de afgelopen jaren onderstreept alleen maar dat dit ook zo is. Wat de heer Van der Kamp betreft moet de beoordeling of er sprake is van onevenredigheid in twee stappen worden doorlopen. Ten eerste speelt de vraag of het sluiten van de Hendrik Algraweg zodanige schade meebrengt dat je daardoor als bestuur op voorhand al van

het besluit zou moeten afzien op grond van artikel 3:4 lid 2. De beoordeling van de gemeente op basis van informatie, onder andere uit onderzoeken die uit zijn gevoerd, is dat op voorhand niet aannemelijk is dat dit het geval is. Zoals mevrouw Boontjes al aangaf kan het besluit dan ook gewoon worden genomen, er is sprake van een rechtmatige overheidshandeling. Ten tweede is de nadeelcompensatieprocedure aan de orde. De heer Van der Goot geeft daarover aan dat het hele onzuivere schadebesluit dan wel aan de kant kan worden gezet, maar volgens de heer Van der Kamp is dat niet waar. Als je na onderzoek constateert dat er belangen zijn die zodanig worden geraakt dat compensatie nodig is of dat van het besluit moet worden afgezien, zal wellicht toch een onzuiver schadebesluit moeten worden genomen. De gemeente ziet op voorhand niet dat dit nu aan de orde is. De heer Langhout gaf nog aan dat het rapport van de SAOZ onvoldoende onderbouwd is, er zou een indicatie van de schade moeten worden gegeven op basis van zo veel mogelijk gegevens. Volgens de heer Van der Kamp moet bij het begin worden begonnen, het is namelijk aan bezwaarmakers om aannemelijk te maken in welke mate hun belangen zullen worden geschaad. Die onderbouwing is er maar in zeer beperkte mate, voor de goede orde, eerst werd er gesproken over vijf miljoen euro schade en inmiddels is dat teruggebracht naar één miljoen euro. Uit onderzoek van SAOZ blijkt dat ook dat bedrag niet aannemelijk moet worden geacht.

Dhr. Van der Goot geeft aan dat, ook door de SAOZ, niet wordt gereageerd op het punt dat bepaalde nadelen zich financieel niet laten compenseren. Zij hebben daarbij het aspect van werkgelegenheid al een aantal keren genoemd. Daar wordt tegenin gebracht dat na het teruggaan van het aantal verkeersbewegingen tot 5000 toch positieve resultaten te zien zouden zijn en positieve ontwikkelingen bij Autoschade Posthuma. Zoals ook in het rapport van Langhout en Wiarda al is gesteld zag die teruggang op een andere kwaliteit verkeer. Van die 18000 verkeersbewegingen die er voorheen waren ging het voor een groot deel om verkeer dat van Leeuwarden naar Harlingen of een andere richting ging, daar moet Autoschade Posthuma het niet van hebben. Het bedrijf moet het hebben van lokaal bestemmingsverkeer. SAOZ zegt nu dat, zonder dat er met de ondernemer is gesproken en zonder dat inzichtelijk is gemaakt hoe het bedrijf in elkaar zit, Autoschade Posthuma niet afhankelijk is van passantenverkeer. Bij wie had dit beter onderzocht kunnen worden dan bij het bedrijf zelf? Daarom is tijdens de vorige hoorzitting ook aangegeven dat er al dergelijke onderzoeken zijn gedaan en dat die allemaal ter beschikking kunnen worden gesteld, desgewenst kan dit alsnog worden aangetoond. In het laatste punt uit het rapport van VAGN over alternatieve plannen vindt de gemeente dat de weg niet past in de structuur van de wijk Middelsee. Maar dan hebben we het nog over twee vragen, is het wenselijk of is het noodzakelijk? Het VAGN geeft aan dat er sprake zal zijn van een wijk met 2800 woningen met functies als horeca, sportvelden en dergelijk, dan kan een ontsluitingsweg in westelijke richting toch noodzakelijk zijn om al het verkeer op de juiste wijze te kunnen afhandelen.

Dhr. Langhout merkt op dat door de heer Van der Kamp werd gesteld dat bezwaarmakers aannemelijk zouden moeten maken dat er sprake is van onevenredige aantasting van de belangen, aan de hand van het evenredigheidsbeginsel uit artikel 3:4 tweede lid. Echter is het zo dat de gemeente in dat kader onderzoek heeft laten verrichten door de SAOZ en dat onderzoek zal mogelijk ten grondslag worden gelegd aan het besluit op bezwaar. Bezwaarmakers geven aan dat aan dat onderzoek dusdanige gebreken kleven, die tijdens de hoorzitting ook evident voor het voetlicht zijn gekomen, dat dit onderzoek niet ten grondslag kan worden

gelegd aan de besluitvorming. Het onderzoek heeft onvoldoende diepgang, er is een onjuist criterium aangehouden en het bedrijf is niet eens bezocht. Er is op geen enkele wijze aan de hand van objectieve gegevens aangegeven waarom er geen sprake van schending van het evenredigheidsbeginsel zou zijn. Het enige wat is gezegd is dat mevrouw Boontjes nooit eerder heeft meegemaakt dat bij dit soort verkeersperikelen sprake zal zijn van schending van het evenredigheidsbeginsel. Zij heeft in dat kader nogmaals gezegd dat het voor iedereen koffiedik kijken is en daarmee is naar de mening van de heer Langhout zonneklaar dat een onderzoek van onvoldoende diepgang heeft plaatsgevonden. Het had juist op de weg van de SAOZ gelegen om breed te consulteren over hoe de doelgroep van het bedrijf eruit ziet, het gaat namelijk maar om een deel wat schade gestuurd is. Maar puur op basis van ervaring van de SAOZ is kennelijk geconstateerd dat dit niet het geval was. Daarmee wordt er aan voorbij gegaan dat het bedrijf heel expliciet heeft gekozen voor deze zichtlocatie, zou die niet van belang zijn geweest dan was wel gekozen voor een andere, veel goedkopere, locatie.

Dhr. Mathey geeft aan dat voorop moet worden gesteld dat in december 2017 een voorlopige voorziening heeft gespeeld. Daarin is al vastgelegd dat de belangen onvoldoende zijn gewogen en geïnventariseerd. Daarna heeft een lange eerste hoorzitting voor deze commissie plaatsgevonden. De commissie heeft geadviseerd en in dat advies kwam naar voren dat de belangen inderdaad nader onderzocht moesten worden. Het nader onderzoek is uitgevoerd door de SAOZ en eind december 2018 heeft dat bij Hotel Campanile plaatsgevonden. Voor wat hij heeft begrepen is er met de andere partijen überhaupt geen contact geweest. Met de exploitant van Hotel Campanile, de heer Klinkhamer, is enkel gebeld, meer niet. Het lijkt dat er geen onderzoek is gedaan naar de stukken, eigenlijk blijkt totaal niet waar wel onderzoek naar is gedaan. Er wordt gerekend met getallen die hun volstrekt onduidelijk zijn. Het is zo dat ze vanuit Hotel Campanile nogal wat stukken hebben overgelegd, onder andere in het aanvullende bezwaarschrift van 1 mei 2018. Maar of daar ook naar is gekeken blijkt nergens uit. Wat ook bijzonder is, is dat onderaan pagina 14 van het SAOZ rapport wordt gesteld dat het onder andere gaat om verkeersbewegingen, grof gezegd zijn die al gedaald van 18000 naar 5000. In het begin van deze procedure heeft Hotel Campanile ook gezegd dat de ingebruikname van de Haak en de afname van het aantal verkeersbewegingen daardoor en het straks verdwijnen van alle verkeersbewegingen als gevolg van sluiting van de Hendrik Algraweg zeker niet goed is voor de omzet. Het gaat namelijk om zowel een restaurant als een hotel. Veel klanten zitten op het bedrijventerrein De Zwette en de Dairycampus. Het hotel is dan ook een geschikte uitvalsbasis om te kunnen overnachten, de mensen die van ver komen blijven namelijk vaak in Leeuwarden slapen. Als de Hendrik Algraweg wordt afgesloten zullen die mensen echter moeten omrijden. Wat bijzonder is, is dat de SAOZ daar wel over schrijft maar dat zij verder niet onderkent dat de afsluiting van de weg van invloed kan zijn op de exploitatie van het hotel. Ook Campanile heeft een deskundigenrapport overgelegd, naar aanleiding van het aanvullende onderzoek van de SAOZ. Uit het rapport volgt opnieuw dat het onderzoek van de SAOZ te marginaal is en dat het bestreden besluit niet gebaseerd kan worden op dit aanvullende rapport. Ook is onvoldoende ingegaan op de continueringskansen van het restaurant en hotel. De SAOZ had moeten beoordelen wat de verwachte omzetsdaling voor het bedrijf zou kunnen betekenen. Daar is wel op ingegaan maar er is enkel aangenomen dat het niet tot een faillissement leidt. Er is verder niet gekeken naar de cijfers, daar worden geen inhoudelijke uitspraken over gedaan, er wordt enkel aangenomen dat de schade binnen het maatschappelijk risico valt. Ook is er geen accountantsonderzoek naar de jaarcijfers geweest. Als dat er al

wel is, is dit in ieder geval niet goed duidelijk. Iedereen aan tafel vindt dat er zwaarwegende belangen zijn en dat iedereen getroffen wordt bij het sluiten van de Hendrik Algraweg, dit is al gesteld in het bezwaar en tijdens de zitting, maar nu zijn die belangen niet geïnventariseerd. Bezwaarmakers zijn dan ook van mening dat niet in redelijkheid over kan worden gegaan tot sluiting.

Mevr. Boontjes geeft aan dat de gesprekken zijn gevoerd door haar collega Peter van Bragt. Tussen hem en de heer Klinkhamer heeft wel degelijk een gesprek plaatsgevonden. In dat gesprek zijn zaken als kengetallen, bezettingsgraden, verloop, omzet, brutowinstmarge en dergelijke besproken. Die gegevens zijn door SAOZ verwerkt en op basis van onder andere dat gesprek en de inschatting van de SAOZ over wat de afsluiting van de weg voor Hotel Campanile tot gevolg zal hebben, is dus geconcludeerd dat op voorhand niet gesteld kan worden dat de schade dusdanig zal zijn dat er strijd zal zijn met het evenredigheidsbeginsel. Vervolgens hebben wij, enigszins verbaasd, ook het rapport van Van Eysinga & Oostra gelezen waarin onder andere kanttekeningen worden geplaatst bij het feit dat er geen accountant is geraadpleegd. Zowel de heer Van Bragt als die persoon die dat heeft geschreven staan beide ingeschreven bij het Landelijk Register Gerechtelijke Deskundigen zowel voor wat betreft financiële - als juridische expertise. Al dit soort zaken worden gedaan vanuit kennis, ervaring en opleiding die de SAOZ heeft. Er hoeft dus ook geen accountant te worden geraadpleegd. Dat neemt niet weg dat er een gedegen financieel onderzoek is gedaan. Wat we dus gelet op gegevens en de stukken geconcludeerd hebben is dat op voorhand geen strijd met het evenredigheidsbeginsel is vast te stellen, wat naar de mening van de SAOZ overigens ook wordt onderschreven in het rapport van Van Eysinga & Oostra.

Dhr. Mathey geeft aan dat de bedrijvenvereniging persisteert met wat in het bezwaar is gezegd. Aanvullend wordt gesteld dat nu kennelijk wel één en ander op papier is gezet over aanrijtijden van verschillende hulpdiensten. Maar nog steeds blijkt niet hoe dat allemaal is vastgesteld en of er ook aan die tijden zal worden voldaan, er wordt niet beschreven hoe groot de afstanden zijn, wat de snelheden zijn en noem maar op. Het is toch redelijk onvoorstelbaar dat niet op zijn minst de kilometers worden gegeven die moeten worden overbrugd en dat er geen alternatieve routes worden gegeven. Standpunt blijft dan ook dat het onderzoek onvoldoende is.

Dhr. Van der Kamp antwoordt dat in het dossier meerdere stukken zitten, waaronder rapporten van de SAOZ. In eerste instantie is ook met behulp van Google Maps aangegeven wat de afstanden zijn en hoeveel minuten het duurt om die afstanden te overbruggen. Daaruit blijkt al dat de opkomsttijden van 14 minuten gewoon worden gehaald. De inschatting van de brandweer, politie en ambulancedienst over of zij met deze verkeersstructuur na onttrekking van de Hendrik Algraweg nog binnen de opkomsttijden ter plekke kunnen zijn, zijn bijgevoegd. Nog een laatste ding, bij de stukken zit ook een plan dat de Veiligheidsregio zelf heeft opgesteld. Zij zijn ook degene die gaan over het behalen van de gestelde normen, zou dus op enig moment blijken dat de opkomsttijden niet gehaald worden dan zullen hun het dekkingsplan moeten aanpassen. Datgene heeft dus niet direct impact op het besluit dat nu door de gemeente wordt genomen.

Dhr. Keijzer houdt zijn betoog aan de hand van bijgevoegde pleitnotitie.

Dhr. Van der Kamp merkt op dat de vraag, en het advies, na de vorige hoorzitting primair inhield of inzichtelijk gemaakt kon worden welke effecten de onttrekking van de Hendrik Algraweg zal hebben op het verkeer en de verkeersstroom richting de Julianalaan en ook wat dit zou betekenen voor de ontwikkeling van fijnstof en geluid in dat gebied. Hij wil ermee beginnen om te noemen dat het niet zo is dat al het verkeer dat nu over de Hendrik Algraweg rijdt persé naar het Newtonpark of een andere locatie aan die zijde van de stad gaat. Veel verkeer heeft uiteindelijk een hele andere bestemming. Dat is ook het antwoord op de vraag wat er gebeurt met al het verkeer minus die 1101 die voor de Julianalaan zijn berekend. Het gaat dan dus om verkeer dat naar Harlingen of elders gaat. De gemeente heeft onderzocht wat normaal gesproken de bestemmingen van het verkeer zijn die nu over de Hendrik Algraweg rijden. Op basis daarvan is beoordeeld wat aannemelijk is welk deel daarvan in het verloop over de Julianalaan zal gaan.

Dhr. Waterlander geeft aan dat het verkeersmodel voor de stad Leeuwarden is toegepast. In dat verkeersmodel is een knip in de Hendrik Algraweg gesimuleerd, in de ochtendspits. Dit is een benadering van de werkelijkheid, er is zo accuraat mogelijk geprobeerd te werken, maar in feite kijk je een beetje in een glazen bol. Zoals aangegeven is het dus niet 100% de waarheid maar aan de hand hiervan kan verhoudingsgewijs wel een goede indicatie worden gegeven van wat het verkeer gaat doen. Er bleek een verschuiving van verkeer van de Hendrik Algraweg plaats te vinden deels naar de Julianalaan, deels naar de Haak en een ander deel verspreid zich op een andere manier over de stad. Vervolgens kwamen daar een aantal getallen uit naar voren. Ook is nog een telling gedaan bij de verkeerslichten bij Goutum, zowel middels het neerleggen van slangen als een telling, dit heeft in november plaatsgevonden. Daarbij komt het aantal van 4688 naar voren, dit wordt dus wel gebruikt. Volgens de heer Waterlander is dat om aan te geven hoeveel verkeer er langs kwam. Uit het, nogal technische, model komt naar voren dat het ongeveer 500 auto's scheelde in de ochtendspits. Door berekend komt dit neer op 500 van 4500, dat is 1/9^e deel en daarom is factor negen daarop toegelaten. Daarmee kom je uit op ongeveer 1100, maar dat is geen exacte wetenschap het kan ook 1000 of 1300 zijn.

De voorzitter vraagt of de gemeente dit model zelf heeft ontwikkeld of dat dit door een verkeerstechnisch bureau is opgesteld.

Dhr. Waterlander antwoordt dat het verkeersmodel in opdracht van de gemeente Leeuwarden is opgesteld door een verkeerstechnisch bureau. Het is niet een model dat specifiek op de Hendrik Algraweg van toepassing is maar op de hele gemeente.

Dhr. Van der Kamp geeft als reactie op het onderdeel cijfers van de pleitnotitie van de heer Keijzer aan dat in de bijlage wel duidelijk wordt gemaakt op basis van welke aannames dit alles tot stand is gekomen. Ook is te zien van welke gevolgen voor uitstoot van fijnstof en geluid uit is gegaan. Die cijfers zijn gebruikt om te kunnen bekijken wat de effecten zijn. Gebleken is dat er een toename aan geluidsproductie valt te verwachten. De toename op de Julianalaan is echter betrekkelijk gering. Het is dus niet zo dat er bij de reconstructie dermate hoge verbiedende waarden naar voren kwamen dat er tot maatregelen moet worden overgegaan. Voor fijnstof is het zodanig gering dat het een factor vier hoger zou moeten zijn voordat je de grenswaarden overschrijdt. Er is dus nog een behoorlijke marge tussen de cijfers

van de gemeente en de grenswaarden. Er kan zelfs worden gezegd dat al zou de gehele verkeersstroom die nu over de Hendrik Algraweg rijdt ervoor kiezen om voortaan over de Julianalaan te gaan je nog steeds de grenswaarden voor fijnstof niet zal gaan overschrijden. Op basis van de cijfers die er zijn kan ervan uit worden gegaan dat daar ver onder zal worden gebleven. Er kan wellicht discussie zijn over welke panden wel of niet meegenomen zijn in de berekening. Het is zo dat het verkeerspeil op sommige plaatsen kan verschillen, bij een stoplicht wordt meer afgeremd en opgetrokken, maar in relatieve zin geeft dat niet een groot verschil voor wat betreft de aanwezigheid van fijnstof. Ook wat dat betreft blijven de marges nog steeds binnen de norm. Als er in de toekomst, na onttrekken van de Hendrik Algraweg, een ongeluk op de Haak zal plaatsvinden kan er inderdaad niet meer over de Hendrik Algraweg worden gereden. Volgens de heer Van der Kamp kan de hele verkeersstructuur en het stedenbouwkundig programma daar echter niet van afhangen. Het kan zijn dat eens in de zoveel tijd, helaas, een ongeluk plaatsvindt maar iedereen zal met de overlast die zich als gevolg daarvan voordoet moeten leven. Hij begrijpt dat er voor de gemeente in deze een verantwoording is en dat er over het grote geheel een afweging moet worden gemaakt. Het kan zijn dat er nu in een korte tijd een aantal incidenten hebben plaatsgevonden maar in zijn geheel zijn dat nog steeds incidenten en daar kun je zoals gezegd niet je hele verkeersplan en stedenbouwkundig plan op afstemmen. Dit is dan ook geen reden om af te zien van het besluit.

De voorzitter vraagt of de heer Waterlander bekend is met het feit dat de Overijsselselaan en de Julianalaan officieel als omleidingsroutes zijn aangewezen. Is er een U-bord geplaatst?

Dhr. Waterlander antwoordt dat de U voor gevaarlijke stoffen staat, dat is wat anders. Hij weet verder niet wat Rijkswaterstaat als officiële omleidingsroutes heeft ingesteld. Er is hem niet bekend dat er bebording zal worden geplaatst.

Dhr. Keijzer merkt op dat wat hem het meeste stoort, ook richting andere bezwaarmakers en omwonenden, is dat de gemeente telkens spreekt in termen van naar onze inschatting, wij zien zaken nog niet, wij verwachten het niet, wij denken het niet, wij nemen aan, wij proberen de werkelijkheid te benaderen. Wees eens eerlijk en duidelijk. Er zijn tellingen geweest bij de Oostergoweg, maar niet bij het Stephensonviaduct, vanaf die kant komt natuurlijk ook verkeer de Julianalaan op. Tijdens de vorige hoorzitting heeft hij ook al aangegeven dat er veel containervrachtwagens over de Julianalaan rijden, volgens hem gaat de gemeente er ten onrechte van uit dat die via de Drachtsterweg en de Haak rijden. Tegen hem is al gezegd dat ze helemaal niet via de Haak zullen rijden maar over de Julianalaan. Die vrachtwagens rijden 24 uur per dag en zijn juist erg vervuilend en zorgen, vooral bij de verkeerslichten, voor veel lawaaioverlast. De gemeente stapt daar veel te makkelijk overheen. Ook het MCL heeft al aangegeven dat ze na het sluiten van de Hendrik Algraweg alle mensen die uit het westen van Friesland komen, en die nu allemaal over de Hendrik Algraweg worden geleid, voortaan over de Julianalaan leiden omdat dit de kortste route is.

De voorzitter vraagt of de heer Waterlander nog kan reageren op dat containervervoer. Er is nog sprake van een proef waarbij de containervrachtwagens vanaf het opslagterrein van de Coöperatieve condens fabriek over de Hendrik Algraweg rijden. Per week komen er twee boten aan met daarop 200 containers, dit maakt dus dat er 400 containers op en neer worden

gereden. Is dat meegenomen in de berekening voor wat betreft de extra belasting van de Julianalaan.

Dhr. Waterlander antwoordt dat als die containervrachtwagens nu ook al gebruik maken van de Hendrik Algraweg dat ze dan zijn meegenomen in de berekeningen.

Mevr. Lijcklama à Nijeholt wil graag aanvullen dat ook zij van mening is dat de SAOZ zeer summiere vragen heeft gesteld. Ze is inderdaad gebeld op 12 november 2018, dat ging echter maar om een gesprek van vijf, hooguit tien minuten. De enige vraag die eigenlijk werd gesteld was of ze nog zouden kunnen bestaan als de Hendrik Algraweg zou worden afgesloten. Dit is toch heel weinig om alle berekeningen op los kunnen te laten.

Mevr. Boontjes antwoordt dat ze niet bij dat telefoongesprek betrokken is geweest, daar kan ze dus verder niet veel over zeggen.

De voorzitter vraagt of mevrouw Lijcklama à Nijeholt het verder wel eens is met wat er als weergave van het gesprek in het rapport is omschreven.

Mevr. Lijcklama à Nijeholt antwoordt dat dit wel de weergave is. Punt is een beetje dat ze zijn benaderd om mee te doen aan het onderzoek, de SAOZ gaf aan dat ze in opdracht van de gemeente bezig waren de aard en omvang van de gestelde schade en de mogelijke gevolgen daarvan te onderzoeken. Maar eigenlijk is er dus alleen maar gevraagd of ze failliet zouden gaan of niet, dat gaan ze niet. Er is verder helemaal niet gevraagd naar wat dan wel de consequenties kunnen zijn, terwijl dat min of meer wel werd aangekondigd. Ze vraagt zich af wat de gemeente voor dit onderzoek heeft moeten betalen want het was uiteindelijk van weinig diepgang.

Mevr. Boontjes geeft nogmaals aan dat ze niet bij dat telefoongesprek aanwezig is geweest. Door mevrouw Lijcklama à Nijeholt is eerder aangegeven dat de sluiting van de Hendrik Algraweg naar verwachting voor een omzetsdaling van 10% zal zorgen. Er is daarom gevraagd of die omzetsdaling ervoor zou zorgen dat het voortbestaan van de onderneming in het geding zou komen. Voor de rest zijn net als bij alle andere ondernemingen alle relevante zaken meegenomen zoals de aard van het bedrijf, ligging enzovoorts. Geconcludeerd is dat het op voorhand niet aannemelijk is dat, zoals door mevrouw Lijcklama à Nijeholt zelf al is bevestigd, het bedrijf zal omvallen ten gevolge van deze maatregel. Dit neemt natuurlijk niet weg dat later kan blijken dat er sprake is van schade die binnen het stelsel van nadeelcompensatie voor vergoeding in aanmerking dient te komen. Dit zijn twee belangrijke te onderscheiden zaken.

Dhr. Van der Kamp geeft aan dat waar het op neer komt in eerste instantie is dat namens McDonalds is gesteld dat er een omzetschade van ongeveer 10% zal optreden. De inschatting van de SAOZ is dat ook al is dat het geval het bedrijf niet zodanig in moeilijkheden komt dat het college op basis daarvan van dit besluit moet afzien. Er is dan verder ook helemaal geen noodzaak om de boeken in te gaan en een grondig onderzoek te doen naar de cijfers.

De voorzitter merkt op dat met de nieuwe woonwijk er ook allemaal nieuwe bewoners en mogelijk nieuwe klanten voor McDonalds bijkomen. Wellicht heft het één het ander op.

Mevr. Lijcklama à Nijeholt antwoordt dat ze het daar ook wel mee eens is maar het gaat nu om het feit hoe ze zijn benaderd omtrent het onderzoek. Dit onderzoek is namens de gemeente opgesteld om te bekijken wat de consequenties van de sluiting van de Hendrik Algraweg zullen zijn. Als dan enkel de vraag wordt gesteld of ze wel of niet failliet gaan door een omzetsdaling van 10% dan vindt ze dat heel erg summier om daar als gemeente op door te kunnen gaan.

Mevr. Boontjes antwoordt dat het onderzoek er juist op was gericht om te bekijken of tot dit besluit kan worden gekomen. Dit kan niet als dreigt dat een onderneming omvalt. Het was dan ook geen onderzoek in het kader van hoeveel schade er achter de komma voor een bedrijf zal zijn wanneer de maatregel geëffectueerd wordt.

De voorzitter merkt op dat als wel zou dreigen dat een onderneming zou omvallen het besluit toch ook genomen kan worden. Er wordt dan tegelijk met het onttrekkingsbesluit een besluit tot het verstrekken van schadevergoeding genomen. De schade voor die onderneming wordt dan als het ware meegenomen in het besluit tot onttrekking. De voorzitter merkt op dat ook de andere aanwezigen nog mogen spreken. Met betrekking tot sommige bezwaarmakers is al door de commissie geadviseerd tot niet-ontvankelijk verklaring, er is nu geen mogelijkheid om daar nog over in discussie te gaan.

Dhr. Vereecken geeft aan dat hij ook namens zijn vrouw, mevrouw Pelgröm, spreekt. Ze hebben beide een bezwaarschrift ingediend ten aanzien van of de hulpdiensten nog wel tijdig het dorp Boksum kunnen bereiken. De bevolking in het dorp verouderd en zij zelf ook, dat de hulpdiensten op tijd kunnen komen is dan ook van groot belang. Ze zijn er echter nog steeds niet van overtuigd, ook niet met de nieuwe stukken, dat de hulpdiensten binnen de opkomsttijd in Boksum kunnen zijn. Uit Google Maps blijkt dat je er 24 minuten overdoet om de 14 kilometer lange route via de Aldlânsdyk te nemen. Als voorbeeld heeft hij daarbij de brandweer genomen, die tussen de afstand die de politie en de ambulancedienst moet overbruggen in ligt. Duidelijk is dat zij er toch ruim 18 minuten over zullen doen. Als daar dan in de spits nog 800 tot 1000 auto's bijkomen zal er voor het Stephensonviaduct een grote file komen te staan. Hij en zijn vrouw kunnen uit de stukken dan ook niet vernemen of de hulpdiensten wel op tijd zullen komen. De andere route die ze kunnen nemen is via de Haak, dan kan het 24 minuten duren. Ze zouden graag zien dat dit beter onderbouwd wordt en dat de daadwerkelijke opkomsttijden aangetoond worden. Hij kan namelijk wel aangeven dat zo'n 98% van de mensen die in hun buurt wonen weten of bestrijden dat ze op tijd kunnen komen. Nu rijden de hulpdiensten gelukkig nog over de Hendrik Algraweg. Hij weet van vijf mensen, waarvan drie zwaargewond waren als gevolg van een ongeval, dat zij gelukkig op tijd geholpen konden worden door de hulpdiensten. Die hulpdiensten rijden dan over de Hendrik Algraweg en nog een klein stukje over de Boksumerlaan. Dat die hulpdiensten dan over het fietspad moeten vind hij niet zo erg, dat is prima. Het verbaast hem verder dat niemand rept over het feit dat Leeuwarden de stad is met de meeste fijnstofvervuiling, dat stond een poosje geleden nog in de krant. Al die vrachtwagens en meer dan 1000 extra auto's over het Stephensonviaduct of Margaretha Zella aquaduct zijn voor de gezondheid toch niet acceptabel. Voor wat betreft het dorpsbelang wil hij nog even zijn gevoel uitspreken bij het feit dat zij niet ontvankelijk zijn verklaard. Eigenlijk zitten ze al vanaf het begin in de klankborggroep Nieuw Stroomland. Door de gemeente en de mensen uit die groep zijn ze altijd benaderd als zijnde dorpsbelang

Boksum. Hij heeft al die tijd en nog steeds ook zo geacteerd. Ze staan overigens ook als dorpsbelang Boksum ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. De notaris heeft in 1999 een foutje gemaakt door de algemene belangen niet te verwoorden in de akte. Maar duidelijk moet zijn dat die algemene belangen al sinds 1907 worden behartigd. Hij vindt het dan ook een juridisch steekspel om hun bezwaren op deze wijze niet ontvankelijk te verklaren. Hij verwijst naar pagina vijf punt drie in het advies van de commissie. Er staat dus dat ten aanzien van rechtspersonen de algemene- en collectieve belangen krachtens doelstellingen uit de statuten en de feitelijke werkzaamheden naar voren moeten komen. Zij zijn een rechtspersoon, een begrafenisvereniging met een bredere algemene doelstelling. Ze komen op voor hun dorp, ook in de klankbordgroep. Het zou dan ook zeer teleurstellend zijn als ze door de adviescommissie en de gemeente Leeuwarden niet ontvankelijk zouden worden verklaard omdat er dus een foutje is gemaakt door de notaris. Dit betekent dat zij op het moment van de eerste hoorzitting al bezig waren om de statuten aan te passen, vorige week is het besluit genomen om één bestuur voor twee verenigingen te hebben, de begrafenisvereniging en dorpsbelang Boksum. Ze kunnen nu dan ook best nog ontvankelijk worden verklaard, maar dat zal al wel te laat zijn. Ze hebben ook nog twee stukken gestuurd naar de gemeente en naar de commissie waarin ze hebben aangegeven het niet eens te zijn met de niet ontvankelijk verklaring maar daarop hebben ze geen enkele reactie gekregen.

De voorzitter geeft aan dat de mening van de heer Vereecken zal worden verwoord in het verslag en de gemeente zal uiteindelijk een besluit nemen. Als de heer Vereecken het daar niet mee eens is staat de weg naar de bestuursrechter open.

Dhr. Duursma geeft aan dat hij formeel zijn positie even wil benadrukken. Hij is aanwezig namens de dorpsbelangen van Weidum, Jellum-Beers en Hijlaard. Hij is zo vrij om ook namens dorpsbelang Boksum te spreken, hoewel zij in de ogen van de commissie niet ontvankelijk zijn in hun bezwaar. Hij wil reageren op de reactie van de gemeente na de schorsing tijdens de vorige hoorzitting. Als klankbordgroep zijn zij in regiegroep verenigd en de wethouder was daar de woordvoerder van. In eerste instantie was dit voor drie en inmiddels voor twee bestuursorganen, door de fusie van Littenseradeel met Leeuwarden. Hun stelling in bezwaar is dat de gemeente kortweg heeft verzuimd om een zorgvuldige belangenafweging te maken die hoort bij het onttrekken van een weg aan de openbaarheid. In die belangenafweging was hun als klankbordgroep toegezegd dat er overleg zou plaatsvinden met de wethouder, zij hebben daarmee ingestemd, maar dat overleg heeft nooit plaatsgevonden. Ook een zorgvuldige afweging heeft in hun ogen niet plaatsgevonden. Hij geeft dan ook nogmaals aan dat ze graag met de gemeente van gedachten zouden willen wisselen. Dit aspect kwam tijdens de eerste hoorzitting ook aan de orde. De gemeente vroeg toen om een korte schorsing en kwam daarna, na ruggespraak te hebben gehad met een onbekend iemand, met de mededeling dat de klankbordgroep niet over verkeer gaat. De gemeente heeft, naar zij schatten, aangegeven achteraf metingen te gaan doen. Dit is voor de adviescommissie reden geweest om het bezwaarschrift ongegrond te verklaren. In dat advies wordt verder niet over hun bezwaren gerept. Diezelfde klankbordgroep heeft vorige week een bijeenkomst gehad waarbij de heer Deinum, toen nog wethouder, ook aanwezig was. Daar is specifiek de vraag gesteld of de klankbordgroep wel of niet over verkeer gaat en het antwoord van wethouder Deinum was dat dit wel het geval is. Ook uit de voorgeschiedenis blijkt immers dat de klankbordgroep vele malen over verkeer heeft gesproken. Zij hebben zich voornamelijk druk gemaakt om de veiligheid van kwetsbare

fietsers en wandelaars versus het grote landbouwverkeer. De heer Duursma is nog steeds van mening dat de discussie over de inrichting van die structuur eerst moet plaatsvinden voordat tot een sluiting van de Hendrik Algraweg kan worden overgegaan, als die al gesloten wordt. Dit ziet dan op de Boksumerdyk en de Nijlânsdyk.

De voorzitter merkt op dat in de visie van de gemeente het verkeer met een slinger weer terugkomt via de Nijlânsdyk, de Newtonweg, naar de Hendrik Algraweg en weer terug naar de Boksumerdyk.

Dhr. Duursma antwoordt dat dit is om de brug bij de Boksumerdam zo weinig mogelijk te belasten, het gaat hem inderdaad om de verkeersstromen op de Nijlânsdyk en de Boksumerdyk. Eén van de punten waarover zij met de gemeente in overleg willen is de metingen omtrent de grote gevaarstelling voor de kwetsbare groep tegenover het grote landbouwverkeer, het kan toch niet zo zijn dat dit landbouwverkeer zich moet mengen met het utilitair fietsverkeer. En door de gemeente, namens wie de wethouder optreedt, is ook al eens gezegd dat de beperkte wegbreedte in combinatie met gemotoriseerd verkeer een permanent onveilige situatie oplevert, einde citaat. Hij verzoekt de commissie dan ook om de gemeente te vragen om met de drie dorpsbelangen, en eventueel ook met dorpsbelang Boksum, in de klankbordgroep in overleg te gaan over de toekomstige onveilige situatie op de Nijlânsdyk en Boksumerdyk. De gemeente heeft dan wel voorgesteld om in overleg te gaan maar ze wachten tot noch toe nog steeds op een uitnodiging.

De voorzitter vraagt of de klankbordgroep dan ook voorstellen voor oplossingen heeft.

Dhr. Duursma antwoordt dat ze absoluut ideeën hebben. Door de nieuwe wijk Middelsee fase één zal een weg doorheen lopen met een maximum van 50 kilometer per uur, die in een lus door de wijk loopt. Er zal dan ook een aftakking moet komen richting de spoorwegonderdoorgang die dan, in ieder geval tot aan de rotonde bij de Dairy Campus, niet gesloten wordt. Ze hebben voor het stuk tussen Boksum en de overgang over de spoorverbinding met Sneek en Stavoren geen oplossing. Hierover verwachten ze een verstandig voorstel van de gemeente. Dat de route van het doorgaande landbouwverkeer en het kwaliteitsnetwerk zwaar landbouwverkeer worden gecombineerd met de fietssnelweg kan absoluut niet. Hij heeft gesproken met LTO, zij hebben zelf geen bezwaar ingediend, en zij geven aan het volstrekt oneens te zijn met deze opzet, ze zijn niet blij dat het landbouwverkeer over een smal fietspad moet rijden.

Dhr. Waterlander geeft aan dat niet al het verkeer over de Boksumerdyk en het deel van de Hendrik Algraweg waar een doorsteek wordt gemaakt zal gaan. Dit is ook in een voorstel richting LTO al medegedeeld. Bedoeling is om de doorsteek die er bij de spoorwegovergang al is geschikt te maken voor landbouwverkeer. Zo kunnen ze via de Boksumerdyk aansluiten op de structuur die er in Middelsee zal komen. Die plannen zullen nog in een voorstel worden voorgelegd aan LTO. Zij hebben al wel aangegeven zich zorgen te maken over het stukje waar het landbouwverkeer gemengd wordt met fietsverkeer. Het is nog een plan wat er ligt, op uitwerkingsniveau moet nog overleg plaatsvinden en moeten nog beslissingen worden genomen, maar het gaat dan vooral om dat gedeelte.

De voorzitter vraagt hoe het dan komt met de Boksumerdyk ten oosten van waar de aansluiting voor het landbouwverkeer komt. Op een gegeven moment als Middelsee is gerealiseerd gaat de Boksumerdyk er vast uit.

Dhr. Waterlander antwoordt dat dit straks onderdeel van de ontsluiting wordt voor die woningen die daaraan liggen. De bestaande Boksumerdyk wordt daar ingepast, de Hendrik Algraweg zal aan die kant voor het grootste deel verdwijnen en de Boksumerdyk wordt dus ingepast.

De voorzitter merkt op dat het knelpunt dus ligt bij de Nijlânsdyk vanaf Boksum, daar zal een menging van het landbouwverkeer met fietsers plaatsvinden.

Dhr. Waterlander antwoordt dat dit niet anders zal zijn dan nu het geval is.

De voorzitter merkt op dat fietsers er dan voor kunnen kiezen om boven langs het spoor richting het Margaretha Zelle viaduct te gaan of om door te fietsen via het tunneltje naar Goutum, dus over de Boksumerdyk. In beide gevallen zal op de Nijlânsdyk en de Boksumerdyk menging tussen het fiets- en landbouwverkeer plaatsvinden. Hoe zit dat dan met de verkeersintensiteit in de spitsuren vanuit Boksum richting de Newtonlaan? Is er al sprake geweest van sluipverkeer?

Dhr. Duursma antwoordt dat het fietspad tussen Boksum en de spoorwegovergang uitsluitend een fietspad met ontheffing middels een onderbord voor scootmobiele, bestemmingsverkeer en landbouwverkeer is. Dat is dus de situatie die wordt omschreven als permanent onveilig. Het is dan ook niet zo dat er alleen landbouwverkeer langskomt dat zo nu en dan wat hooi of iets anders op de percelen die grenzen aan de Boksumerdyk moeten ophalen. Het maakt namelijk onderdeel uit van het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer. Het gaat dan om twee grote landbouwvoertuigen vanuit Deinum die richting het oosten van de provincie moeten. Die voertuigen worden gedwongen om die route te kiezen en dat is mede waar de klankbordgroep bezwaar tegen heeft. Zij vinden dat daar al een oplossing voor moet worden bedacht voordat de Hendrik Algraweg wordt afgesloten.

Dhr. Zijlstra geeft aan dat hij spreekt namens dorpsbelang Hijlaard. De gemeente is al langer dan tien jaar bezig met het aanpassen van het verkeersnetwerk mede aan de hand van het in 2011 opgestelde provinciaal verkeer- en vervoersplan. Via het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer is ervoor gekozen om voor de Hendrik Algraweg een 80 kilometer per uur regime in te stellen. Wat voor oplossing is er dan nu bedacht voor het grote landbouwverkeer dat van oost naar west en andersom gaat. Er wordt nu ingezet op de Boksumerdyk maar dat is niet de intentie geweest bij het in gebruik nemen van het kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer. Wat is de overalgedachte daarbij? Tractors die naar Goutum moeten vanuit hun kant moeten dan helemaal naar Weidum, de Zwette of over de Julianalaan. Of komt dat compleet te vervallen?

Dhr. Waterlander antwoordt dat hij eerder al aangaf dat de Hendrik Algraweg niet compleet komt te vervallen. Een gedeelte van de weg ten westen van de spoorwegovergang zal in gebruik blijven. Dat zal namelijk een onderdeel van de landbouwroute worden. Er zal ook een doorsteek worden gemaakt waarbij die voertuigen een klein stuk langs het woongebied Middelsee worden geleid om vervolgens op de 50 kilometer per uur ring uit te komen bij de Overijsselselaan. Het enige wat verandert is het laatste stuk van de Hendrik Algraweg ten oosten

van het spoor. Het andere gedeelte blijft in tact. In de vormgeving moet worden bekeken of het geschikt is om verkeer langs te laten rijden. De gemeente is zich ervan bewust dat de landbouwroute daar langs gaat en zal dit dan ook zo goed mogelijk proberen in te passen. Het kan echter niet zo zijn dat, omdat een gedeelte is aangewezen als landbouwroute, de gemeente de ontwikkeling van een wijk als Middelsee niet kan uitvoeren. Maar zoals gezegd is het wel de taak om dit zo goed mogelijk in te passen.

Dhr. Van der Kamp memoreert naar de eerste hoorzitting waarin de heer Ridder van de gemeente vragen heeft beantwoord met betrekking tot het landbouwverkeer. De heer Duursma spreekt nu over een toezegging van de wethouder, daar is de vorige keer ook al op gereageerd en sindsdien is daarin nog niets veranderd.

De voorzitter geeft aan dat de commissie voldoende van informatie is voorzien, er wordt naar gestreefd om het advies en hoorzittingsverslag binnen vier weken vastgesteld te hebben. De voorzitter constateert vervolgens dat niemand nog iets heeft toe te voegen en sluit de hoorzitting.

De voorzitter constateert dat niemand nog iets heeft toe te voegen en sluit de zitting.

de Adviescommissie bezwaarschriften,



de voorzitter,



de secretaris.