

ADVIES

Burgemeester en wethouders (hierna: het college) hebben de Commissie bezwaarschriften gemeente Dijk en Waard (hierna: de commissie) om advies gevraagd over het bezwaarschrift van [REDACTED] mede namens **ondernemersgroep (Behoud) Oud centrum Heerhugowaard** (hierna: bezwaarmakers).

Bij besluit van 7 juli 2023 (hierna: het bestreden besluit) heeft het college besloten om een zestal verkeersmaatregelen te nemen op en langs de Middenweg in Heerhugowaard, tussen de Beukenlaan/Vondellaan en de Bickerstraat. Hiertegen heeft [REDACTED] van Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum, namens bezwaarmakers, tijdig bezwaar gemaakt.

Hoorzitting

De zaak is behandeld op een hoorzitting die plaatsvond op 21 november 2023 in het gemeentehuis van de gemeente Dijk en Waard. Tijdens de hoorzitting was [REDACTED] aanwezig, bijgestaan door zijn gemachtigde, [REDACTED] van Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum. Het college werd vertegenwoordigd door [REDACTED] en [REDACTED]. De commissie was tijdens de hoorzitting als volgt samengesteld: [REDACTED] (voorzitter), [REDACTED] (lid) en [REDACTED] (lid). De commissie is ambtelijk bijgestaan door [REDACTED]. Van de hoorzitting is een geluidsopname gemaakt.

Gemachtigde en [REDACTED] hebben tijdens de hoorzitting pleitaantekeningen, foto's en een alternatief plan overgelegd. Deze stukken zijn aan het bezwaardossier toegevoegd.

Waar gaat het over?

Op 7 juli 2023 heeft het college besloten om de volgende verkeersmaatregelen te nemen op en langs de Middenweg in Heerhugowaard, tussen de Beukenlaan/Vondellaan en de Bickerstraat:

1. De aansluiting van zowel de Sportlaan als de Raadhuisstraat uit te voeren als voorrangskruising voorzien van RVV borden B1 en B6 alsmede haaiantanden op de zijwegen;
2. Het instellen van een tweede laad- en losplaats ter hoogte van Middenweg 215 voorzien van RVV bord E7;
3. De realisatie van een tijdelijke laad- en losstraat achter Middenweg 207 t/m 229 voor de duur van de werkzaamheden op de Middenweg;
4. Het fietspad tussen de westzijde tussen de Raadhuisstraat en de Burgemeester Mollemanpassage tweerichting bereden te maken en aan beide zijden voorzien van het RVV bord G11 met OB505;
5. De links- en rechtsaf stroken op de kruising Middenweg-Van Veenweg op te heffen en vervangen door één rijstrook voor alle richtingen;
6. Het opheffen van twee voetgangersoversteekplaatsen, één ten zuiden van de Raadhuisstraat de tweede ten noorden van de Van Veenweg.

Bezwaarmakers zijn het niet eens met dit besluit en voeren hiertoe – kort samengevat – aan dat het verkeersbesluit een ernstige verslechtering is van de verkeersveiligheid en een verslechtering van het ondernemersklimaat als gevolg van vermindering van parkeerplaatsen en de lange duur van de werkzaamheden.

Wat vindt de commissie?

De commissie vindt dat bezwaarmakers geen gelijk hebben. Dit betekent dat het verkeersbesluit van 7 juli 2023 in stand kan blijven. Hieronder legt de commissie uit waarom zij dit vindt.

Het wettelijk kader voor het nemen van een verkeersbesluit als hier aan de orde wordt gevormd door de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw 1994) en het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: BABW). De belangrijkste relevante bepalingen zijn opgenomen in de bijlage van dit advies.

Uit vaste rechtspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State¹, de hoogste bestuursrechter in zaken over verkeersbesluiten, blijkt dat het college bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte heeft bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wvw 1994 genoemde begrippen. Nadat het college heeft vastgesteld welke verkeersbelangen in welke mate naar zijn oordeel bij het besluit dienen te worden betrokken, dient het die belangen tegen elkaar af te wegen. Daarbij komt het college beleidsruimte toe.

De commissie ziet zich voor de vraag gesteld of het college geen onredelijk gebruik heeft gemaakt van die beoordelingsruimte en of de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen.

Allereerst stelt de commissie vast dat wat bezwaarmakers hebben aangevoerd over de fysieke inrichting van de Middenweg, waaronder het realiseren van wateropvang, feitelijke handelingen zijn. Volgens vaste rechtspraak² kan tegen feitelijke handelingen geen bezwaar of beroep worden ingesteld. Deze bezwaargronden laat de commissie bij haar advies dan ook buiten beschouwing.

Parkeerplaatsen

Bezwaarmakers stellen zich op het standpunt dat het verkeersbesluit een uitwerking is van het Masterplan Centrumwaard 2021-2040 fase 1, waardoor het verdwijnen van 34 parkeerplaatsen een direct gevolg is van dit verkeersbesluit.

De commissie volgt dit standpunt niet. Met het verkeersbesluit verdwijnen twee parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen vervallen door het realiseren van een extra laad- en losplaats. Het college heeft toegelicht dat dit de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer ten goede komt. In de huidige praktijk ontstaan volgens het college regelmatig onveilige situaties omdat voertuigen bij het laden en lossen op de weg of half op de stoep staan geparkeerd. Daarnaast wordt hiermee volgens het college tegemoet gekomen aan de wens van de ondernemers.

Naar oordeel van de commissie worden de in artikel 2, eerste lid, van de Wvw 1994 genoemde belangen met het oog op de feitelijke situatie gediend met het instellen van de laad- en losplaats. De commissie vindt dat het college deze belangen zwaarder heeft mogen laten wegen dan het belang van het behoud van twee parkeerplaatsen.

Tijdelijke laad- en losplaats

Bezwaarmakers betogen dat er een gewichtsbepierking moet komen voor voertuigen die gebruik maken van de tijdelijke laad- en losplaats. Het college heeft in het verweerschrift en tijdens de hoorzitting toegelicht dat de laad- en losplaats in overleg met de betreffende ondernemers is ingesteld. Het college erkent dat het een smalle straat is en niet geschikt is voor groot vrachtverkeer. In overleg met de ondernemers zijn de beperkingen besproken. De ondernemers hebben ervoor gezorgd dat bevoorrading plaatsvindt met voertuigen die geschikt zijn. Het college ziet op dit moment dan ook geen noodzaak een gewichtsbepierking op te leggen. Mocht dit toch nodig blijken, dan zal het college hiertoe alsnog overgaan. De commissie vindt de toelichting van het college niet onredelijk en is daarom van oordeel dat er nu geen directe aanleiding is een gewichtsbepierking op te leggen.

¹ Zie o.a. ABRvS 13 mei 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1526.

² Zie o.a. ABRvS 9 augustus 2023, ECLI:NL:RVS:2023:3052.

Verkeersveiligheid

Bezwaarmakers wijzen erop dat met het opheffen van de zebrapaden en de links- en rechtsafstrook de verkeersveiligheid met name voor voetgangers in het geding komt.

Uit het verweerschrift en uit wat tijdens de hoorzitting naar voren is gekomen blijkt dat het college bij de beoordeling om de zebrapaden op te heffen heeft gekeken naar de snelheid van het verkeer, de intensiteit, de oversteeklengte en de zichtbaarheid. Op de kruising Middenweg – Sportlaan/Raadshuisstraat worden daarom de twee zebrapaden geconcentreerd naar één zebrapad/oversteekbeweging. Dit verhoogt de alertheid van de weggebruikers, zodat die beter kunnen anticiperen op overstekende voetgangers.

Het zebrapad ten noorden van de Van Veenweg is opgeheven, omdat zowel fietsers als voetgangers op dit punt oversteken, maar niet in dezelfde voorrangssituatie zitten. Alleen de voetganger heeft voorrang. De fietser kan geen voorrang krijgen op dit punt, omdat de Middenweg een voorrangsweg is. Het college heeft naar oordeel van de commissie voldoende gemotiveerd toegelicht dat de oversteekplaats aan zowel ten noorden als ten zuiden van de Van Veenweg, voorzien van een middenberm, veilig wordt geacht voor alle voetgangers en rolstoel gebonden personen.

Verder heeft het college naar oordeel van de commissie voldoende gemotiveerd toegelicht dat de links- en rechtsaf-stroken een minder veilige situatie is dan de situatie met een enkele rijstrook. Door stilstaand of wachtend verkeer kunnen zogenoemde afdekongevallen ontstaan. Het zichtprobleem wordt met het instellen van enkele rijstroken opgeheven. Ook heeft het verminderen van rijstroken een snelheid remmende werking.

Naar oordeel van de commissie worden de belangen van het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagier, zoals bedoeld in artikel 2, eerste lid, Wvw 1994 gediend met opheffen van de zebrapaden en de links- en rechtsaf stroken. De commissie vindt dat het college deze belangen daarom zwaarder heeft mogen laten wegen dan het belang van het behoud hiervan.

Maximale snelheid

Bezwaarmakers voeren aan dat het college de Middenweg ten onrechte niet als 30 km/u weg inricht. Het college heeft toegelicht dat ten tijde van het verkeersbesluit de maximumsnelheid van de Middenweg nog niet kon worden aangepast, omdat daarvoor een wijziging van het Uitvoeringsbesluit BABW nodig is. Wel wordt de Middenweg zodanig ingericht dat in de toekomst de omschakeling naar het wegtype GOW30 alsnog kan worden gemaakt. Tijdens de hoorzitting heeft het college aangegeven dat het Uitvoeringsbesluit BABW inmiddels is gewijzigd en zij een nieuw verkeersbesluit in voorbereiding heeft om de maximum snelheid aan te passen naar 30 km/u. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de wens van bezwaarmakers.

Bereikbaarheid

De commissie begrijpt dat het voor een ondernemer vervelend is als zijn bedrijf niet (goed) bereikbaar is. Enige hinder van wegwerkzaamheden behoort in principe echter tot het normaal ondernemersrisico. Het college heeft toegelicht dat de bedrijven bereikbaar zijn en dat dit ook met bebording is aangegeven. Ook zijn er omleidingsroutes ingesteld. De commissie heeft begrepen dat het college in nauw contact staat met de ondernemers en ook meewerkt om de bereikbaarheid verder te verbeteren.

Alternatief

Dat bezwaarmakers gemotiveerd een andere invulling van de verkeerssituatie voor ogen staat, betekent niet dat de aan het verkeersbesluit ten grondslag liggende belangenafweging onredelijk is en verkeersbesluit rechtens niet genomen had kunnen worden. Dit komt omdat het college een grote mate van beleidsvrijheid heeft en de absolute noodzaak van het verkeersbesluit niet hoeft aan te tonen. Voldoende is dat met het verkeersbesluit de eraan ten grondslag gelegde belangen, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wvw 1994,

worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.³

Conclusie

Gelet op het bovenstaande is de commissie van oordeel dat het college de bij het verkeersbesluit betrokken belangen voldoende inzichtelijk heeft gemaakt. Het college heeft vervolgens in redelijkheid tot het oordeel kunnen komen dat de belangen gemoeid met het verkeersbesluit zwaarder wegen dan de belangen van bezwaarmakers. Daarbij heeft het college zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit voor bezwaarmakers niet zodanig zijn dat hun belangen door het verkeersbesluit onevenredig worden geschaad.

Advies:

De commissie adviseert u het bestreden besluit in stand te laten en het verzoek om proceskostenvergoeding af te wijzen.

De commissie voor bezwaarschriften,

de secretaris,



de voorzitter,



Heerhugowaard, 4 december 2023

³ Zie o.a. ABRvS 26 januari 2022, ECLI:NL:RVS:2022:257.

Bijlage 1: relevante wetgeving

Wegenverkeerswet 1994

Artikel 2

1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:
 - a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
 - b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.
2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
 - a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
 - b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

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.