



Advies algemene commissie voor bezwaar- en beroepschriften inzake de bezwaarschriften van de heer [REDACTED] namens de heer [REDACTED], de heer [REDACTED] en de heer [REDACTED] gericht tegen het verkeersbesluit van 30 juni 2016. Bij dat besluit is besloten een deel van de Vaartwijk als verplicht fietspad aan te wijzen, de Croonhoven voor fietsers te sluiten en op de Croonhoven voorrangskruispunten in te stellen.

COMMISSIE:

Algemene commissie voor bezwaar- en beroepschriften:

De heer E.A. Martens:	voorzitter
De heer P.J. de Groot:	commissielid
De heer J.A. Oostmeijer:	commissielid
Mevrouw C. Veen:	secretariaat

(namens) Bezwaarde:

De heer [REDACTED] gemachtigde van de heer [REDACTED]
De heer [REDACTED]
De heer [REDACTED]
De heer [REDACTED]

Vertegenwoordiger van het college:

De heer B. Luinge

DE FEITEN:

De commissie gaat bij haar oordeelsvorming en advisering uit van de volgende feiten en omstandigheden.

Op 17 februari 2016 is bij de gemeente Hoogezand-Sappemeer een klacht ingediend met betrekking tot geluidsoverlast en hinder door de verkeersdrukke die in de Weerestein, Buitenlust en Wildervanck is ontstaan vanwege afsluiting van de Vaartwijk. De klacht is op 14 juni 2016 door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoogezand-Sappemeer (hierna: het college) gegrond verklaard, omdat de Vaartwijk zonder het nemen van een verkeersbesluit was afgesloten.

Naar aanleiding van de klacht heeft het college bij besluit van 30 juni 2016, gepubliceerd in de Staatscourant op 5 juli 2016, besloten een deel van de Vaartwijk als verplicht fietspad aan te wijzen, de Croonhoven voor fietsers te sluiten en op de Croonhoven voorrangskruispunten in te stellen.

Bij de totstandkoming van het verkeersbesluit is de politie formeel verzocht advies te geven over het voor-nemen om de hierboven genoemde verkeersmaatregelen te treffen. Bij brief van 15 juni 2016, ontvangen 28 juni 2016, heeft de korpschef van de Politie Eenheid Noord Nederland een positief advies uitgebracht.

Tegen het verkeersbesluit is door diverse omwonenden bezwaar aangetekend.

- Bij brief van 5 augustus 2016, ontvangen 9 augustus 2016, heeft de heer [REDACTED] namens de heer [REDACTED] wonende aan de [REDACTED] te Sappemeer (hierna: bezwaarde [REDACTED]), een bezwaarschrift ingediend;
- Bij brief van 8 augustus 2016, ontvangen 9 augustus 2016, heeft de heer [REDACTED] wonende aan de Buitenlust 66 te Sappemeer (hierna: bezwaarde [REDACTED]), tegen het verkeersbesluit bezwaar aangetekend;
- Bij brief van 9 augustus 2016, ontvangen 11 augustus 2016, heeft de heer [REDACTED] wonende aan de Buitenlust 68 te Sappemeer (hierna: bezwaarde [REDACTED]), een bezwaarschrift ingediend.

Het college heeft op 20 september 2016, verzonden 30 september 2016 drie verweerschriften ingediend.

Op 10 oktober 2016 heeft vervolgens een hoorzitting bij de algemene commissie voor bezwaar- en beroepschriften van de gemeente Hoogezand-Sappemeer (hierna: de commissie) plaatsgevonden.

BEZWAAR:

Bezwaarden hebben – kort samengevat – het volgende aangevoerd:

- De vrijheid van verkeer is met het verkeersbesluit niet gediend. De vrijheid van fietsers en voetgangers wordt beperkt doordat geen gebruik kan worden gemaakt van de Croonhoven. Daarnaast vindt een forse beperking van de vrijheid van verkeer voor automobilisten plaats, omdat automobilisten via de Croonhoven, Weerestein, Wildervanck en/of Buitenlust moeten omrijden.
- De verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers neemt door de verkeersmaatregelen af. Het aantal verkeersbewegingen op de Weerestein, Wildervanck en de Buitenlust is door de verkeersmaatregelen fors (tot 1000 voertuigen per dag) toegenomen, terwijl de straten niet zijn ingericht op zoveel verkeer. Dit heeft verkeersonveilige situaties tot gevolg. Bovendien wordt dit nog versterkt door het feit dat op de Buitenlust de auto's langs de straat worden geparkeerd en op de Croonhoven te hard wordt gereden. Voorts is van belang dat met het verkeersbesluit geen volledige opheffing van de ontsluiting Vaartwijk is gerealiseerd.
- Het verkeersbesluit is in strijd met de motiveringsplicht uit artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: het BABW) jo. artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). In de oude situatie kreeg Weerestein slechts bestemmingsverkeer te verwerken, terwijl in de nieuwe situatie de Weerestein is verworpen tot een weg voor voornamelijk doorgaand (sluip)verkeer. Al het verkeer zorgt voor een enorme toename van geluidsoverlast. Het doorgaande (sluip)verkeer rijdt harder dan bestemmingsverkeer. Hinder en overlast bestaat voorts in de vorm van verkeersonveilige situaties die de toegenomen verkeersstromen met zich meebrengen. Bezwaarden verwachten in de nabije toekomst nog een flinke toename van het verkeer vanwege de in aanbouw zijnde school aan de Boomgaard. Het belang genoemd in artikel 2, lid 2, sub a, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) komt in het geding en dat belang is door het college niet in de belangenafweging meegenomen.

De gemachtigde van bezwaarde [REDACTED] heeft voorts twee alternatieven voorgesteld:

- Het eerste alternatief ziet op handhaving van de verkeersmaatregelen zoals genomen in het verkeersbesluit, met uitzondering van de aanwijzing van het fietspad tussen het gedeelte Wildervanck en Croonhoven. In plaats daarvan wordt aanwijzing van een fietspad tussen het gedeelte oostelijk van De Veiling tot aan de Croonhoven voorgesteld (hierna: alternatief 1). Door middel van alternatief 1 wordt de ontsluiting van de Vaartwijk definitief opgeheven, verdwijnt het sluipverkeer door de wijk, behoren de verkeersonveilige situaties tot het verleden en worden bezwaarden en andere omwonenden niet meer blootgesteld aan geluidsoverlast door het verkeer.
- Het tweede alternatief heeft betrekking op het alvast deels aanleggen van de toekomstige parallelweg die langs de Croonhoven komt te liggen en op de Vaartwijk zal worden aangesloten (hierna: alternatief 2). Door een verkorte tijdelijke parallelweg te realiseren naast het huidige stuk van de Vaartwijk wat als fietspad is aangewezen, wordt de wijk ontlast van doorgaand (sluip)verkeer.

HET HOREN:

1. Opening

De voorzitter opent de zitting. Hij heet iedereen welkom en stelt de commissieleden en het secretariaat voor. Hij legt uit dat de commissie bestaat uit onafhankelijke leden. De leden zijn niet werkzaam bij de gemeente Hoogezand-Sappemeer.

2. Te behandelen bezwaarschriften

De voorzitter legt uit dat de commissie eerst aandacht zal besteden aan de ontvankelijkheidsvraag voordat zij op de bezwaarschriften inhoudelijk zal ingaan. Hij geeft het woord aan de heer [REDACTED].

De heer [REDACTED] geeft aan dat de verkeersintensiteit op de Weerestein is toegenomen en met de komst van twee scholen nog meer zal toenemen. Als gevolg van de maatregelen is sluipverkeer ontstaan dat zich anders gedraagt dan bestemmingsverkeer. Ten aanzien van de belangenafweging geeft hij aan dat het belang uit artikel 2, lid 2, sub a, van de WVV 1994 in het geding komt. Het aantal verkeersbewegingen en de geluidsoverlast is fors toegenomen. Het college heeft dat belang niet tegen de andere belangen afgewogen dan wel

die belangenafweging onvoldoende inzichtelijk gemaakt. De heer [REDACTED] gaat vervolgens in op de alternatieven die in het bezwaarschrift zijn genoemd. Het college stelt dat alternatief 1 in strijd is met het bestemmingsplan. Hij kan het college daarin niet volgen, omdat hetzelfde planologische regime van toepassing is. Dat de wijk minder goed bereikbaar is voor hulpdiensten klopt, maar dat punt is te ondervangen door paaltjes te plaatsen die uit de grond omhoog komen. De heer [REDACTED] wil met betrekking tot alternatief 2 weten binnen welke termijn hij duidelijkheid kan krijgen over de mogelijkheden om dat alternatief uit te voeren en of het bezwaar kan worden aangehouden.

Bezwaarde [REDACTED] geeft aan dat het college in het verweerschrift ten onrechte de nadruk legt op het fietsverkeer. Er is een duidelijke toename van het verkeer, waaronder ook gemotoriseerd verkeer, merkbaar. De wegen zijn echter niet ingericht op een dergelijke verkeersstroom. De functie van de weg is dan ook niet in overeenstemming met het gebruik dat op dit moment van de weg wordt gemaakt. Bovendien past het verkeer zich niet aan, aan de lay-out van de weg. **Mevrouw [REDACTED]** voegt daaraan toe dat het opmerkelijk is dat in een woonwijk waar zoveel huizen staan en mensen wonen maar één ontsluitingsweg aanwezig is. Men zou verwachten dat het verkeer zo kort mogelijk de wijk uit kan. Op dit moment moeten de mensen die aan de kant van Hoogezand wonen door de wijk in de richting van Sappemeer rijden. Zij vraagt zich af waarom het verkeer door de gehele wijk moet worden geleid.

Bezwaarde [REDACTED] geeft aan dat hij op zijn bezwaarschrift geen reactie heeft gehad, behalve een brief waarin staat dat hij in het openbaar gehoord zal worden. Dit terwijl hij niet heeft verzocht om een openbare hoorzitting. De voorzitter legt uit waarom bezwaarden in het openbaar worden gehoord en geeft vervolgens de heer [REDACTED] opnieuw het woord. **Bezwaarde [REDACTED]** geeft aan dat het gemotoriseerde verkeer met hoge snelheid door de straat rijdt en dat het college volledig voorbij gaat aan het gegeven dat de weg hier niet op is ingericht.

De heer De Groot legt het begrip belanghebbende bij verkeersbesluiten uit. Hij vraagt aan bezwaarden in hoeverre zij zich van andere weggebruikers in de woonwijk onderscheiden. **De heer [REDACTED]** antwoordt dat de heer [REDACTED] beduidend meer last heeft dan andere omwonenden in de wijk, omdat de Weerestein door de huidige verkeerssituatie meer wordt geraakt. Daarnaast heeft [REDACTED] vrouw last van het toegenomen geluid dat het verkeer veroorzaakt. **Bezwaarde [REDACTED]** antwoordt dat hij op de hoek woont en daardoor geconfronteerd woont met hectische taferelen. Auto's moeten bijvoorbeeld hard op de rem omdat zij op de hoek een andere automobilist of een fietser tegenkomen. Dat zorgt voor onveilige situaties. **Bezwaarde [REDACTED]** antwoordt dat bij hem voor de deur ook onveilige situaties ontstaan. De stoeprand wordt met grote regelmaat door automobilisten aangetikt. Verder heeft hij last van de vele autokoplampen die s' avonds in de woonkamer schijnen doordat al het verkeer recht op zijn huis afrijdt. Hij heeft het gevoel dat de waarde van zijn woning door de nieuwe situatie is afgenomen.

De voorzitter geeft het woord aan de vertegenwoordiger van het college.

De heer Luinge geeft ten aanzien van de ontvankelijkheid aan dat bezwaarden zijn aan te merken als belanghebbenden, omdat zij allen woonachtig zijn in de directe omgeving en het besluit invloed heeft op hen in die zin dat zij een bepaalde routekeuze moeten maken en te maken krijgen met omrij-afstanden. Hij geeft voorts aan dat niet is onderzocht of en zo ja in hoeverre bezwaarden een specifiek belang hebben en zich onderscheiden van andere weggebruikers. Het college stelt zich op het standpunt dat bezwaarden als belanghebbenden bij het verkeersbesluit kunnen worden aangemerkt. **De heer Luinge** geeft voorts aan dat het verkeersbesluit ziet op een tijdelijke situatie. Ten aanzien van alternatief 2 vertelt hij dat het een goed alternatief is, maar dat de aanleg van de parallelweg in 2019 gepland staat.

De voorzitter informeert bij de heer Luinge naar de mogelijkheid om het aanleggen van een deel van de parallelweg naar voren te halen. **De heer Luinge** geeft aan dat het gelet op de planning onduidelijk is of het eerder aanleggen van een deel van de parallelweg haalbaar is. Op de vraag van de voorzitter wanneer de commissie hierover duidelijkheid kan verkrijgen, antwoordt de heer Luinge dat het college in een nadere reactie kan aangeven of een eerdere realisatie financieel technisch gezien mogelijk is. Afgesproken wordt dat het college binnen drie weken met een nadere reactie zal komen.

Ten aanzien van de verkeersintensiteit geeft de heer Luinge aan dat hij begrijpt dat het vervelend is voor omwonenden dat de verkeersintensiteit in een keer is toegenomen. Indien een parallelstructuur is aangelegd verdeelt het verkeer zich en zal de verkeersintensiteit op de wegen naar verwachting verminderen.

Op de vraag van de voorzitter wanneer verkeerstechnisch een onverantwoorde situatie ontstaat, antwoordt de heer Luinge dat daarvoor dient te worden gekeken naar de wegvlaklengte, de verkeersintensiteit, de inrichting van de weg en de verdeling van het verkeer. Een weg en de omgeving moeten zijn ingericht overeenkomstig het gewenste verkeersgedrag. De Weerestein en de Buitenlust zijn ingericht als zijnde 30 km wegen. Het voordeel van de Croonhoven is dat vrachtverkeer als gevolg van de tunnel niet in de wijk kan komen. Onverantwoorde situaties kunnen ontstaan op het moment dat bijvoorbeeld een wegvlak te lang is of op de wegen veel te hard wordt gereden. De wegbeheerder dient dit laatste te onderzoeken. De heer Luinge vertelt dat de projectleider heeft toegezegd dat snelheidsmetingen zullen worden verricht. De datum waarop die metingen zullen plaatsvinden is hem onbekend. Op dit moment hebben volgens hem nog geen metingen plaatsgevonden.

De voorzitter verwijst naar het verkeersbesluit waarboven de gemeente Slochteren staat vermeld. Hij wijst erop dat door de aanduiding misverstanden kunnen ontstaan en informeert bij de heer Luinge naar de publicatie van het besluit in de Staatscourant.

De heer Luinge vertelt dat bij de overgang van bevoegdheden naar de Werkmaatschappij IBOR is afgesproken dat het huismerk en de huisstijl van de opdrachtnemende gemeente wordt gehanteerd. De gemeente Slochteren is in dit geval de opdrachtnemende gemeente. De gemeente Hoogezand-Sappemeer publiceert verkeersbesluiten niet in een huis-aan-huisblad. Publicatie geschiedt door plaatsing van het verkeersbesluit in de Staatscourant. Daarbij staat duidelijk aangegeven dat het besluit afkomstig is van de gemeente Hoogezand-Sappemeer.

Op de vraag van de heer De Groot of het college in haar nadere reactie ook kan ingaan op de afweging van het belang van vrijheid van verkeer ten opzichte van de overige bij het besluit betrokken belangen, antwoordt de heer Luinge bevestigend.

De voorzitter geeft partijen de gelegenheid voor een laatste ronde.

Bezwaarde gaat in op alternatief 1. De voorzitter informeert bij de heer Luinge waarom alternatief 1 niet past binnen het vigerende bestemmingsplan. De heer Luinge geeft aan dat wanneer naar de bestemming van de grond wordt gekeken, het bestemmingsplan alternatief 1 toestaat. Het alternatief is wel in strijd met de bij de ontwikkeling van de woonwijk ontworpen wegenstructuur. Uitvoering van alternatief 1 heeft als gevolg dat de gehele wegenstructuur anders wordt. Volgens hem is de uitvoering van alternatief 1 als tijdelijke situatie geen optie, omdat de wijk vanuit alle richtingen voor de hulpdiensten goed bereikbaar moet zijn. Het college hecht veel waarde aan de bereikbaarheid van woonwijken voor hulpdiensten, aldus de heer Luinge.

De heer geeft aan dat het college wellicht ook alternatief 1 opnieuw kan bekijken. De heer Luinge reageert hierop door aan te geven dat het college in het verweerschrift reeds heeft gegeven waarom alternatief 1 geen goede optie is. Bezwaarde heeft verder geen aanvullingen op hetgeen hij reeds naar voren heeft gebracht.

3. Rondvraag en Sluiting

De voorzitter stelt vast dat de commissie zich voldoende geïnformeerd acht en dat is afgesproken dat het college binnen drie weken met een nadere reactie komt. Hij bedankt de aanwezigen en sluit de zitting.

DE BERAADSLAGING:

Ontvankelijkheid

Voordat de commissie overgaat tot een inhoudelijke beoordeling van de bezwaren dient vast te staan dat aan alle eisen van ontvankelijkheid wordt voldaan. De ontvankelijkheid is geregeld in de Awb. De commissie overweegt met betrekking tot de ontvankelijkheid van de bezwaarschriften als volgt.

Anders dan in het verkeersbesluit staat vermeld, stelt de commissie vast dat het verkeersbesluit op 5 juli 2016 in de Staatscourant is gepubliceerd en met ingang van die datum inwerking is getreden. Zij stelt voorts vast dat de bezwaarschriften tijdig zijn ingediend en voldoen aan de daaraan formeel te stellen eisen (artikelen 6:5 en 6:7 van de Awb).

De wetgever heeft met het begrip belanghebbende een zekere begrenzing beoogd ten aanzien van de mogelijkheid om tegen een besluit bezwaar te maken. Het is niet de bedoeling van de wetgever geweest dat een ieder tegen een verkeersbesluit een ontvankelijk bezwaarschrift kan indienen. Teneinde als belanghebbende bij een verkeersbesluit te kunnen worden aangemerkt dient men volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de ABRvS) een bijzonder, individueel belang bij dat besluit te hebben en dient men zich in voldoende mate te onderscheiden van dat van andere weggebruikers (zie onder meer de uitspraken van 25 juli 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX2597, 5 november 2014, ECLI:NL:RVS:2014:3948 en 29 april 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1316).

Bij verkeersbesluiten dient dan ook van geval tot geval te worden onderzocht wiens belangen rechtstreeks bij een dergelijk besluit zijn betrokken. Bezwaarde [REDACTED] is woonachtig aan de Weerestein. Bezwaarden [REDACTED] en [REDACTED] zijn beiden woonachtig aan de Buitenlust. Voor de commissie is voldoende aannemelijk geworden dat de verkeersintensiteit op de Weerestein en de Buitenlust is toegenomen en dat het verkeersbesluit, gelet op de situering van de woningen, van invloed op de directe woonomgeving van bezwaarden. Bezwaarden onderscheiden zich hierdoor als (direct) omwonenden van de Vaartwijk en de Croonhoven in voldoende mate van gewone weggebruikers. Zij zijn derhalve aan te merken als belanghebbenden bij het verkeersbesluit.

Aangezien aan alle ontvankelijkheidseisen is voldaan, concludeert de commissie dat de bezwaren ontvankelijk zijn en dat het college is gehouden tot een inhoudelijke heroverweging van het verkeersbesluit.

Wet- en regelgeving

Het verkeersbesluit wordt beoordeeld tegen de achtergrond van de toepasselijke regelgeving. Die betreft in ieder geval de Awb, de WVV 1994 en het BABW. De commissie acht in ieder geval de volgende bepalingen van belang.

Op grond van artikel 2, eerste lid, van de WVV 1994 kunnen de krachtens die wet vastgestelde regels 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.

Het tweede lid van artikel 2 van de WVV 1994 bepaalt dat de krachtens die wet vastgestelde regels voorts kunnen 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, eerste lid 1, van de WVV 1994 bepaalt dat de plaatsing of verwijdering van de bij het BABW aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.

Artikel 17 WVV 1994 biedt de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur (het BABW) af te wijken van hetgeen in artikel 15 van de WVV 1994 is bepaald.

Artikel 18, eerste lid, aanhef en onder d, van de WVV 1994 bepaalt dat verkeersbesluiten worden genomen door het college. Op grond van het derde lid van dit artikel worden bij het BABW regels vastgesteld over de eisen waaraan verkeersbesluiten en de totstandkoming en de inwerkingtreding van die besluiten moeten voldoen.

Ingevolge artikel 12, sub a, van het BABW moet de plaatsing of verwijdering van de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage 1, behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) door middel van een verkeersbesluit geschieden. Het vorenstaande is niet van toepassing op de plaatsing of verwijdering van de borden C22 en E9, alsmede de borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze verkeersborden een onderbord als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onder d, van het BABW wordt aangebracht, dan wel toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid, van het BABW.

Artikel 21 van het BABW bepaalt dat de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval vermeldt welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij dient te worden aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WVV 1994 genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 24, aanhef en onder a, van het BABW bepaalt dat verkeersbesluiten worden genomen na overleg met de korpschef.

Artikel 34 van het BABW betreft de mogelijkheid tot het tijdelijk plaatsen van verkeerstekens. Het college kan ingeval van de uitvoering van werken en voor de duur van die omstandigheden verkeerstekens als bedoeld in artikel 12 van het BABW plaatsen (zie artikel 34, aanhef en onder a, van het BABW).

Artikel 35 van het BABW bepaalt, voor zover van belang, dat het uitvoeren van maatregelen, bedoeld in artikel 34, kan geschieden zonder een daaraan ten grondslag liggend verkeersbesluit.

In afwijking van artikel 35 van het BABW is wel een verkeersbesluit nodig, indien de omstandigheden die tot de tijdelijke maatregel leiden van langere duur zijn dan vier maanden dan wel zich regelmatig voordoen (artikel 37 van het BABW).

Inhoudelijke beoordeling

De commissie ziet zich voor de vraag gesteld of uw college terecht en op juiste gronden heeft besloten om een deel van de Vaartwijk als verplicht fietspad aan te wijzen, de Croonhoven voor fietsers te sluiten en op de Croonhoven voorrangskruispunten in te stellen. Uitgaande van een volledige heroverweging op de grondslag van het bezwaar overweegt de commissie als volgt.

De commissie stelt vast dat het college op grond van artikel 18, lid 1, aanhef en onder d, van de WVV 1994 bevoegd is om een verkeersbesluit te nemen. Zij stelt voorts vast dat de bevoegdheid om een verkeersbesluit te nemen is gemandateerd aan de Directeur van de werkmaatschappij Integraal Beheer Openbare Ruimte (zie de Mandatenlijst behorende bij het Algemeen mandaatbesluit van burgemeester en wethouders, de burgemeester, de heffingsambtenaar en invorderingsambtenaar van 1 januari 2014).

Het verkeersbesluit is conform artikel 24, aanhef en onder a, van het BABW genomen. De korpschef van de Politie Eenheid Noord Nederland heeft bij brief van 15 juni 2016, ontvangen 28 juni 2016, aangegeven dat er vanaf de zijde van de Politie-eenheid geen bezwaar is tegen de uitvoering van het voorgenomen verkeersbesluit.

Alternatieven 1 en 2

Ter zitting zijn de door bezwaarden voorgestelde alternatieven besproken. Het college heeft in het verweerschrift en ter zitting aangegeven dat alternatief 1 geen goede oplossing is. Uitvoering van alternatief 1 heeft namelijk als gevolg dat de gehele wegenstructuur anders wordt en de woonwijk in dat geval minder goed bereikbaar is voor hulpdiensten. Met name aan het laatste aspect hecht het college veel waarde. Ten aanzien van alternatief 2 heeft het college aangegeven dat dit alternatief een goed voorstel is, maar dat de haalbaarheid van het eerder aanleggen van (een deel van) de parallelweg onderzocht dient te worden omdat de aanleg van de weg in 2019 gepland staat. Alles overwegende, begrijpt de commissie dat het naar voren halen van de realisatie van (een deel van) de parallelweg wenselijk is. Daarom heeft zij het college om een nadere reactie ten aanzien van alternatief 2 gevraagd.

Bij brief van 25 oktober 2016, ontvangen dezelfde datum, heeft het college in een nadere reactie aangegeven dat de aanleg van de parallelweg, vanwege afspraken met de projectontwikkelaar en koppeling met de infrastructuur, niet eerder kan worden gerealiseerd. In het contract met de projectontwikkelaar staat vermeld dat niet eerder dan in 2019 woningen mogen worden verkocht en dat de ontwikkeling en aanleg van de infrastructuur daaraan gekoppeld is. Een aantal maanden voordat de woningbouw start worden de terreinen bouwrijp gemaakt. Daarbij worden ook het cunet, de riolering en bouwwegen aangelegd.

De commissie heeft kennis genomen van het standpunt van het college ten aanzien van alternatief 2. Nu duidelijk is dat het naar voren halen van de realisatie van (een deel van) de parallelweg geen optie is, zal de commissie overgaan tot een inhoudelijke beoordeling van het verkeersbesluit.

Het verkeersbesluit

De commissie overweegt dat tussen partijen onbestreden vast staat dat de verkeerintensiteit op de Weerestein en de Buitenlust door het verkeersbesluit is toegenomen.

De commissie overweegt dat het college op grond van artikel 34 van het BABW tijdelijk verkeerstekens als bedoeld in artikel 12 van het BABW kan plaatsen. In beginsel kan het tijdelijk plaatsen van verkeerstekens zonder verkeersbesluit geschieden. Dat is anders als de verkeerstekens langer dan vier maanden worden geplaatst. In dat geval is volgens artikel 37 van het BABW een verkeersbesluit vereist.

Het college heeft op 30 juni 2016 conform artikel 37 van het BABW, zij het naar aanleiding van de op 17 februari 2016 bij de gemeente Hoogezand-Sappemeer ingediende klacht, een verkeersbesluit genomen. Daarbij heeft het college besloten om een deel van de Vaartwijk als verplicht fietspad aan te wijzen, de Croonhoven voor fietsers te sluiten en op de Croonhoven voorrangskruispunten in te stellen.

De commissie stelt voorop dat uit de vaste jurisprudentie van de ABRvS volgt dat een verkeersbesluit als een normale maatschappelijke ontwikkeling moet worden beschouwd, waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van betrokkenen behoren te blijven. Bij het nemen van een verkeersbesluit komt het college een ruime beoordelingsmarge toe. Zie onder andere de uitspraken van de ABRvS van 5 oktober 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BT6641, 12 augustus 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BJ5109 en 17 september 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BF1010.

De commissie overweegt dat het aan het college is om alle bij het verkeersbesluit betrokken belangen tegen elkaar af te wegen. Vervolgens dient het college door de afweging van alle betrokken belangen te beoordelen of de in artikel 2 van de WVV 1994 vermelde belangen het nemen van de verkeersmaatregel vergen. Het college heeft het belang van het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagier, het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, afgewogen tegen alle overige bij het verkeersbesluit betrokken belangen. Daarnaast heeft uw college naar aanleiding van de bezwaarschriften twee alternatieven bekeken.

De commissie kan het college volgen in zijn standpunt dat meer gewicht moet worden toegekend aan de hierboven genoemde belangen. De Weerestein en de Buitenlust zijn beiden ontsluitingswegen waar een maximale snelheid van 30 km per uur geldt. De intensiteit van 1000 motorvoertuigen per etmaal is een normale intensiteit voor woonstraten binnen een 30 km-zone. Door het college is ter zitting aangegeven wanneer verkeerstechnisch een onverantwoorde situatie kan ontstaan. Dat het als verplicht fietspad aanwijzen van een deel van de Vaartwijk en het sluiten van de Croonhoven voor fietsers gevolgen heeft voor de verkeersintensiteit op de omliggende wegen, is een inherent gevolg van het verkeersbesluit. De commissie begrijpt dat de plotselinge toename van de verkeersintensiteit in de Weerestein en de Buitenlust door bezwaarden als zeer vervelend wordt ervaren. Niet gebleken is echter dat de toegenomen verkeersintensiteit tot onveilige situaties leidt. De vrijheid van het verkeer wordt wel beïnvloed in die zin dat (een deel van) de bewoners van de wijk Vosholen moet omrijden. De grootste omrij-afstand bedraagt 343 meter en dat is naar het oordeel van de commissie een voor het gemotoriseerd verkeer acceptabele afstand. De Croonhoven betreft een gebiedsontsluitingsweg en voor dergelijke wegen is de aanwezigheid van fietsvoorzieningen vereist.

Gelet op de verkeersveiligheid van voetgangers en fietsers, de inrichting van en de verkeersintensiteit op de wegen en het feit dat op de Croonhoven fietsvoorzieningen ontbreken, heeft het college naar het oordeel van de commissie terecht besloten om een deel van de Vaartwijk als verplicht fietspad aan te wijzen, de

Croonhoven voor fietsers te sluiten en op de Croonhoven voorrangskruispunten in te stellen. In zoverre treffen de bezwaren met betrekking tot de vrijheid van verkeer en de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers geen doel.

Motivering

Bezwaarden voeren met betrekking tot de motivering van het verkeersbesluit aan dat sprake is van strijd met de motiveringsplicht uit artikel 21 van het BABW. Volgens hen komt het belang genoemd in artikel 2, lid 2, sub a, van de Wegenverkeerswet 1994 in het geding en heeft het college dat belang niet in de belangenafweging meegenomen.

De commissie overweegt dat uit een uitspraak van de ABRvS van 12 december 2012 (ECLI:NL:RVS:2012:BY5894) volgt dat het college niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeft aan te tonen. Voldoende is dat met het verkeersbesluit de eraan ten grondslag gelegde belangen, bedoeld in artikel 2 van de WVV 1994, worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

In het verkeersbesluit is aangegeven welke van de in artikel 2 van de WVV 1994 genoemde belangen ten grondslag liggen aan het besluit. Tevens is aangegeven welke feiten en omstandigheden een rol hebben gespeeld bij de overweging om een deel van de Vaartwijk als verplicht fietspad aan te wijzen, de Croonhoven voor fietsers te sluiten en op de Croonhoven voorrangskruispunten in te stellen. Het college heeft in de verweerschriften van 20 september 2016 erkent dat de vrijheid van verkeer in relatie met de omrij-afstanden beter kan worden geformuleerd en onderbouwd. In zijn nadere reactie van 25 oktober 2016 heeft het college voorgesteld om het verkeersbesluit bij de beslissing op het bezwaar nader te motiveren met argumenten over de niet van toepassing zijnde belangen, waaronder geluidshinder, en het belang van vrijheid van verkeer.

De commissie overweegt dat wanneer aan een besluit een vormgebrek kleeft, dit met toepassing van artikel 6:22 van de Awb in de beslissing op het bezwaar kan worden hersteld. De commissie adviseert het college om bij de beslissing op het bezwaar de motivering aan te passen met de argumenten uit de nadere reactie van 25 oktober 2016.

Ten overvloede

Bezwaarden hebben ter zitting aangevoerd dat door het gemotoriseerde (sluip)verkeer in de woonwijk te hard wordt gereden. De commissie benadrukt dat het aan bezwaarden is om bij het college een verzoek tot handhaving in te dienen dan wel uw college te vragen om (aanvullende) verkeersmaatregelen te treffen.

De vertegenwoordiger van het college heeft ter zitting aangegeven dat door de projectleider is toegezegd dat snelheidsmetingen zullen worden verricht. De commissie geeft het college in overweging om met voorrang aandacht te besteden aan handhaving van de 30 km-zone en het verrichten van de snelheidsmetingen.

Concluderend

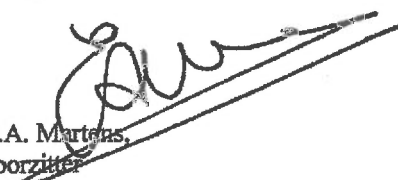
De commissie is van oordeel dat het besluit van 30 juni 2016 terecht en op juiste gronden is genomen.

HET ADVIES:

De algemene commissie voor bezwaar- en beroepschriften adviseert het college om:

- het bezwaarschrift van 5 augustus 2016 ongegrond te verklaren;
- het bezwaarschrift van 8 augustus 2016 ongegrond te verklaren;
- het bezwaarschrift van 9 augustus 2016 ongegrond te verklaren; en
- het verkeersbesluit in stand te laten onder aanpassing van de motivering met inachtneming van dit advies.

Hoogezand, 1 november 2016.


E.A. Martens,
voorzitter


C. Veen,
secretaris