



Rechtbank Noord-Holland, locatie Haarlem
Afdeling Bestuursrecht Algemeen en Belasting
Postbus 1621
2003 BR Haarlem

Onderwerp

Het beroep namens Rensen Advocaten/Broersen Verkeersdeskundige

Uw kenmerk HAA 25 / 2470 WWV VOO	Ons kenmerk 1184951	Bijlagen Diversen
Uw brief van 2 oktober 2025	Behandeld door [REDACTED]	Datum [Kies de datum]

Beste mevrouw, heer,

In uw brief van 2 oktober 2025 verzoekt u om afschriften van de op het beroep betrekking hebbende stukken. Hierbij voldoen wij aan uw verzoek.

Beroepsgronden:

Ad 1: Onveilige situatie voor fietsers (zijnde kwetsbare verkeersdeelnemers)

De heer [REDACTED] geeft aan dat fietsers de straat in beide richtingen mogen gebruiken, terwijl gemotoriseerd verkeer tot maximaal 5 meter lengte in één richting (naar de Baangracht) wordt toegelaten. Dit leidt volgens de heer [REDACTED] tot gevaarlijke confrontaties tussen gemotoriseerd verkeer en de veel kwetsbaardere fietsers en voetgangers. De onveiligheid voor met name fietsers wordt nog eens versterkt door het gebrek aan onderlinge zicht tussen automobilisten en fietsers en de zeer beperkte ruimte in zijn algemeenheid.

De straat kent een zeer smal profiel van 2,6 meter (van 'gevel tot gevel') en voldoet daarmee volgens de heer [REDACTED] niet aan de in de ASW 2021 gestelde minimale profiel voor een eenrichtingsweg met fietsers in twee richtingen (zijnde minimaal 3,4 meter). Het heeft eerder de breedte van alleen een fietsverbinding volgens de heer [REDACTED]. De afsluiting van de doorgang in de Gedempte Baansloot naar de Baangracht voor verkeer langer dan 5 meter leidt tot tweerichtingsverkeer tussen Het Achterom en de Zilverstraat - een drukke fietsroute. Hoewel deze route beduidend breder (3,4 meter van 'gevel tot gevel') en overzichtelijker is dan die naar de Baangracht, voldoet ook deze niet aan de profieleisen volgens het ASVV 2021 volgens de heer [REDACTED]. Toch accepteren wij volgens de heer [REDACTED] op dit wegvak verkeer in twee richtingen. Voertuigen langer dan 5 meter moeten met de gekozen oplossing namelijk via deze verbinding naar Zilverstraat weggijden.

Alleen voertuigen korter dan 5 meter mogen nog doorrijden naar de Baangracht. Deze route is echter nog smaller en kent bovendien een krappe, onoverzichtelijke bocht. Dit heeft in het verleden tot onveilige situaties en schade aan omliggende panden geleid volgens de heer [REDACTED]. In de voorgestelde situatie blijft dit knelpunt bestaan. Terwijl door ook dit verkeer via de Zilverstraat te leiden, juist een duidelijke verkeerssituatie ontstaat waarbij de potentiële verkeersonveiligheid zich nog maar op één locatie toespitst. Aangezien lange voertuigen al richting de Zilverstraat worden geleid en er met afsluiting van de doorgang naar de Baangracht niet buitensporig veel verkeer bij komt,

Bezoekadres
Mallegatsplein 10
1815 AG Alkmaar

postadres
Postbus 53
1800 BC Alkmaar

bank
NL78BNGH0285000179

website
www.alkmaar.nl

telefoon
14 072



wordt de verkeersveiligheid op die ene locatie bovendien niet onoverkomelijk negatief beïnvloed. Maar dit lost wel het grootste knelpunt bij de doorgang naar de Baangracht op volgens de heer [REDACTED].

Met verkeer in twee richtingen in de Gedempte Baansloot (richting de Zilverstraat) is er een kans op tegenliggers die elkaar niet kunnen passeren. Hier is overigens ook sprake van in de nu door gemeente Alkmaar gekozen oplossingsrichting. De heer [REDACTED] stelt voor dat met duidelijke bebording de voorrang hier mogelijk kan worden geregeld, waarbij verkeer vanuit de Zilverstraat voorrang krijgt op verkeer dat vanaf Het Achterom komt. Hiermee kan worden voorkomen dat verkeer achteruit de Zilverstraat (fietsverbinding) moet oprijden om een tegenligger er voorbij te laten. De potentiële verkeersonveiligheid van het achteruitrijden wordt daarmee verplaatst naar een minder kritisch en veel verkeersluwer punt (zeker wat betreft fietsverkeer): Het Achterom.

Verweerschrift ad 1:

De heer [REDACTED] geeft aan dat er een verkeersonveilige situatie ontstaat met de genomen maatregel. Wij komen bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte toe bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wv 1994 genoemde begrippen. Nadat wij hebben vastgesteld welke verkeersbelangen in welke mate bij het besluit dienen te worden betrokken, dienen wij die belangen tegen elkaar af te wegen. Daarbij komt het bestuursorgaan beleidsruimte toe. Daarbij geldt dat wij niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeven 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 Wv 1994, worden gediend¹ en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen, liggen de volgende belangen ten grondslag aan het besluit:

- Het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- Het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- Het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- Het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden;
- Het door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer te voorkomen of te beperken.

Daarnaast maken wij een afweging tussen het algemeen belang, het belang van bewoners en het belang van ondernemers. In dit besluit zijn de belangen van alle betrokken partijen meegenomen en meegewogen.

Met betrekking tot de verkeersveiligheid hebben wij zowel de objectieve (on)veiligheid als de subjectieve (on)veiligheid beoordeeld. De objectieve (on)veiligheid is wat je kan meten c.q. wat er geregistreerd is. Voor het meten van de objectieve (on)veiligheid hebben wij onderzoek gedaan naar het aantal geregisterde ongevallen sinds 2014. Sinds 2014 hebben er twee ongevallen plaatsgevonden op het kruispunt met de Zilverstraat, 1 bij de garageboxen en geen ongevallen op het smalle stuk na de garages. Uit deze gegevens blijkt dat er nauwelijks geregisterde ongevallen hebben plaatsgevonden op de Gedempte Baangracht en op de Zilverstraat. De politie gaat in principe naar elke melding van een aanrijding en zal die dan ook registreren. In deze tijdsperiode was de Gedempte Baansloot toegankelijk voor al het verkeer. Nu is er al enige tijd een geslotenverklaring

¹ Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, 16 mei 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1619 & Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, 6 november 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3761.

voor voertuigen langer dan 5 meter en moeten deze voertuigen terug naar de Zilverstraat als zij toch de Gedempte Baansloot oprijden vanaf de Zilverstraat. Wij hebben tot op heden geen extra verkeersongevallen geregistreerd.

De subjectieve (on)veiligheid is wat men als (on)veilig ervaart, voelt of beleeft. Dit is heel lastig te vatten en te beoordelen op waarde t.o.v. een bepaalde maatregel. Tijdens de gesprekken, in het bezwaarschrift en uit het beroepsschrift blijkt dat een deel van de bewoners heeft aangegeven deze subjectieve onveiligheid te ervaren. Dat gevoel van onveiligheid, wat voor de een sterker aanwezig is dan de ander, wordt niet ontkend.

Na het afwegen van alle belangen komen wij tot de volgende conclusie. Er is onvoldoende aangetoond dat een algehele afsluiting noodzakelijk is, ten behoeve van de verkeersveiligheid. Wij gaan uit van de deskundigheid van de verkeersadviseurs binnen de gemeente en die van de politie. Na het lezen van de beroepsgrond is voor ons onvoldoende aangetoond dat een algehele sluiting noodzakelijk is. Met het genomen verkeersbesluit zorgen wij ervoor dat de genoemde belangen worden gewaarborgd. De politie heeft ook positief geadviseerd op het verkeersbesluit.

Tijdens de hoorzitting is ook gesproken over het verwijderen van de afsluiting op de Zilverstraat om richting de Oudegracht en de Ridderstraatbrug te rijden. Toen is ook al aangegeven dat wij niet openstaan voor dit idee. Wij willen de binnenstad zoveel mogelijk autoluw houden. Daarnaast zien wij de route door de Gedempte Baansloot niet als een ontsluitingsroute.

Ad 2: Gedempte Baansloot volstrekt ongeschikt voor ontsluiting van de stad

De Gedempte Baansloot is een uiterst smalle straat met een krappe haakse bocht naar de Baangracht, zo geeft de heer [REDACTED] aan. Dit wordt door ons in het verkeersbesluit ook expliciet benoemd. Door de weg open te houden voor gemotoriseerd verkeer (weliswaar in één richting en voorzien van een lengtebeperking) vormt het een blijvende ontsluitingsroute voor een deel van de binnenstad volgens de heer [REDACTED]. Terwijl de doorgang qua breedte eigenlijk maar net aan geschikt is om als fietsverbinding te fungeren. De doorgang in Gedempte Baansloot naar de Baangracht is dan ook volstrekt ongeschikt om een dergelijke (doorgaande) functie voor gemotoriseerd verkeer te vervullen binnen het wegennet van Alkmaar, zo geeft de heer [REDACTED] aan. Dit leidt volgens de heer [REDACTED] tot oneigenlijk gebruik van een straat die daar qua inrichting totaal niet voor ontworpen is. Met alle gevolgen van dien in de vorm van verkeersonveiligheid en schade aan omliggende panden

Verweerschrift ad 2:

Wij zijn het niet eens met de heer [REDACTED] dat de Gedempte Baansloot volstrekt ongeschikt is voor gemotoriseerd verkeer. Wij hebben de verkeersmaatregel juist ingesteld zodat voertuigen langer dan 5 meter zich niet meer vastrijden op de Gedempte Baansloot. Voertuigen kleiner dan 5 meter reden zich niet vast op dit stuk. Wij zijn het met de heer [REDACTED] eens dat de hoek bij de Gedempte Baansloot en de Baangracht lastig te nemen is. Het waren echter de voertuigen langer dan 5 meter die zich vastredten op dit stuk. Motorvoertuigen korter dan 5 meter kunnen de bocht maken. De genomen verkeersmaatregel is daarmee een effectieve maatregel om schade aan omliggende panden te voorkomen.

Ad 3: Afsluiting leidt tot omrijdbeweging die niet onoverkomelijk zijn

De heer [REDACTED] vindt het opvallend dat eerder het voorstel is geweest om de doorgang in Gedempte Baansloot naar de Baangracht geheel af te sluiten. Wij hebben hier in feb. 2023 de benodigde verkeersborden voor aangebracht, volgens de heer [REDACTED]. De bebording zou volgens de heer [REDACTED] snel zijn weggehaald nadat door één of enkele



bewoners bezwaar is gemaakt op het afsluiten van de doorgang naar de Baangracht. Het is niet duidelijk welke inhoudelijke argumenten daarbij een rol hebben gespeeld. Mogelijk dat omrijden voor enkele bewoners van de Oudegracht (of andere delen van de binnenstad) reden is geweest om bezwaar te maken tegen de voorgestelde afsluiting. Het klopt dat door de afsluiting van de doorgang in Gedempte Baansloot naar de Baangracht sommige bewoners van de binnenstad via andere routes bij de woning moeten komen. Het is echter niet zo dat sprake wordt van onoverkomelijke omrijdbewegingen om de binnenstad van Alkmaar te bereiken. De omrijdafstand voor gemotoriseerd verkeer bedraagt ongeveer 1,2 kilometer.

Bovendien is de route die deze bewoners dan met gemotoriseerd verkeer geacht worden te nemen (via de Korte Vondelstraat, Limmerhoek, Keetgracht en Oudegracht) beter geschikt dan de route via de Gedempte Baansloot volgens de heer [REDACTED]. Voor fietsers naar de binnenstad blijft de route gewoon beschikbaar, met als voordeel dat voor de fietser door de afsluiting voor gemotoriseerd verkeer een veel veiligere route wordt geboden.

Verweerschrift ad 3:

Het klopt dat wij in 2023 hebben voorgesteld om de Gedempte Baansloot af te sluiten. Naar aanleiding van dit voorstel zijn er door omwonenden zorgen geuit. Wij hebben naar deze zorgen gekeken en daarom besloten om een geslotenverklaring voor voertuigen langer dan 5 meter in te stellen. Daarnaast is het voornemen om de Gedempte Baansloot af te sluiten genomen door het vorige college van B&W. Het nieuwe college van B&W heeft een andere visie op de afsluiting van de Gedempte Baansloot. De heer [REDACTED] tijdens de hoorzitting en tijdens verschillende gesprekken ook toegelicht. Het huidige college van B&W wil geen afsluiting meer van de Gedempte Baansloot. Om toch de verkeersveiligheid te bevorderen is de lengtebeperking voor voertuigen van meer dan 5 meter ingesteld. Dit moet voorkomen dat motorvoertuigen zich vastrijden en voor verkeersonveilige situaties zorgen.

Ad 4: Handhaving

Door de doorgang in de Gedempte Baansloot naar de Baangracht open te houden voor autoverkeer (weliswaar in één richting en met een lengtebeperking) wordt het verkeer uitgenodigd om de verbinding te blijven nemen, zo geeft de heer [REDACTED] aan. Het is reëel om te veronderstellen dat handhaving van de ingestelde verkeersregels nauwelijks prioriteit heeft binnen gemeente Alkmaar volgens de heer [REDACTED]. Daarmee vormt het genomen verkeersbesluit een soort papieren oplossing die in praktijk niet functioneert. Het leidt er in praktijk naar alle waarschijnlijkheid toe dat grotere voertuigen toch gebruik zullen blijven maken van de doorgang. Al met al leidt het tot een onduidelijke verkeerssituatie waarbij de problemen rond verkeersveiligheid en het risico op schade aan panden niet worden weggenomen, volgens de heer [REDACTED].

Door de route fysiek af te sluiten (bijvoorbeeld in de vorm van een fietspaal) is er voor automobilisten geen verwarring meer over of men er wel of niet door mag. In die situatie is voor iedereen duidelijk dat de doorgang alleen nog voor fietsers en voetgangers beschikbaar is. Handhaving is hierbij niet noodzakelijk omdat de fysieke inrichting overtreding simpelweg onmogelijk maakt. Een fysieke afsluiting leidt op die manier tot een heldere en eenduidige verkeerssituatie.

Verweerschrift ad 4:

Zoals eerder beschreven willen wij de Gedempte Baansloot niet afsluiten. De heer [REDACTED] geeft aan dat handhaving nauwelijks prioriteit zou hebben. Daarmee vormt het genomen verkeersbesluit een soort papieren oplossing volgens de heer [REDACTED]. Grotere voertuigen zouden volgens de heer [REDACTED] alsnog gebruik maken van de doorgang. Wij

volgen de stelling van de heer [REDACTED] niet. Er wordt duidelijk na de bocht van de Zilverstraat naar de Gedempte Baansloot aangegeven dat voertuigen langer dan 5 meter na 75 meter niet verder mogen rijden. Na de garages staat nogmaals aangegeven dat er een eenrichtingsweg geldt en dat voertuigen langer dan 5 meter niet verder mogen rijden. Dit staat voldoende duidelijk aangegeven met bebording. De heer [REDACTED] gaat ervan uit dat grote voertuigen alsnog gebruik zullen maken van deze route. Dit blijkt overigens nergens uit. Niet duidelijk is waar de heer [REDACTED] deze aanname op baseert.

De heer [REDACTED] heeft gelijk dat er niet continu gehandhaafd zal worden op de maatregel. De borden zijn echter voldoende duidelijk dat wij verwachten dat dit een afschrikkende werking heeft.

Ad 5: Risico op schade aan omliggende panden

Zoals in eerdere punten ook aangehaald is het niet ondenkbaar dat verkeer langer dan 5 zal blijven proberen om gebruik te maken van de doorgang in de Gedempte Baansloot naar de Baangracht. In de afgelopen jaren hebben zich al vele voorvallen voorgedaan waarbij verkeer zich vastreed of waarbij verkeer zelfs schade aan omliggende panden heeft veroorzaakt doordat men weer achteruit moest terugrijden via de te krappe doorgang. De voorgenomen maatregel lost dit knelpunt niet op volgens de heer [REDACTED]. Fotomateriaal van schades die in het verleden zijn opgetreden kunnen desgewenst worden aangeleverd.

Verweerschrift ad 5:

In het verleden is er inderdaad schade veroorzaakt aan omliggende panden door voertuigen langer dan 5 meter. Deze voertuigen zijn na deze maatregel echter niet meer toegestaan. Dat zorgt ervoor dat motorvoertuigen zich niet meer zullen vastrijden. Zoals eerder beschreven onderkennen wij dat het een krappe bocht blijft. Toch is deze maatregel voldoende effectief om schade aan omliggende panden te voorkomen. De stelling van de heer [REDACTED] dat voertuigen langer dan 5 meter het zullen blijven proberen om gebruik te maken van de doorgang is niet bewezen. Het blijkt nergens uit dat voertuigen dit blijven doen.

Ad 6: Brede weerstand tegen voorliggend verkeersbesluit

De afsluiting van de Gedempte Baansloot is in het verleden door gemeente Alkmaar ingesteld, getuige het aanbrengen van de daartoe benodigde bebording volgens de heer [REDACTED]. Tegen dit voornemen is door één of enkele bewoners bezwaar aangetekend volgens de heer [REDACTED]. Op basis van enkele bezwaren is de afsluiting teruggedraaid en nu omgezet naar eenrichtingsverkeer in combinatie met een lengtebeperking. Het is niet duidelijk welke inhoudelijke argumenten ertoe hebben geleid dat de volledige afsluiting destijds is teruggedraaid.

Tegen het nu genomen verkeersbesluit wordt door een groot deel van de "omgeving Gedempte Baansloot" (zijnde een absolute meerderheid van de direct omwonenden én vijf garagebox-houders op Het Achterom, die een petitie hebben ondertekend om de doorgang naar de Baangracht geheel af te sluiten) op basis van inhoudelijke argumenten bezwaar aangetekend. De weerstand tegen het huidige voorstel lijkt dan ook vele malen groter dan de weerstand tegen de eerdere volledige afsluiting van de doorgang. De vraag is dan ook in hoeverre de belangen van de verschillende omwonenden en gebruikers op een goede evenwichtige manier zijn afgewogen in het voorliggende verkeersbesluit, zo geeft de heer [REDACTED] aan.

Verweerschrift ad 6:

Wij hebben de belangenafweging al eerder beschreven in dit verweerschrift. Dit zullen wij niet nog een keer herhalen.



Ik verzoek u om bovengenoemde redenen het beroep ongegrond te verklaren.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders van Alkmaar
namens deze.

Juridisch adviseur bezwaar en beroep