

Adviescommissie voor bezwaarschriften op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en overige zaken.

Advies over het bezwaarschrift van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland van 10 mei 2017 tegen het besluit van de gemeenteraad van Haarlem van 16 februari 2017, bekendgemaakt op 7 april 2017, tot het verplaatsen van de bebouwde komgrens op de Schipholweg.

De behandeling van het bezwaarschrift is aangehouden in afwachting van de resultaten van overleg tussen de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem.

Dit overleg heeft niet tot een oplossing geleid, waarop op verzoek van beide partijen de commissie het bezwaarschrift in behandeling heeft genomen.

De gronden van het bezwaarschrift zijn vervolgens bij brief van 3 mei 2018 ingediend.

De commissie heeft advies uitgebracht in de volgende samenstelling:

- mevrouw E. Bouma, voorzitter,
- mevrouw mr. F.K. van Wijk, lid,
- de heer mr. C.W. Baars, secretaris.

I. De hoorzitting:

De commissie heeft op 11 juli 2018 een hoorzitting gehouden waarvoor Gedeputeerde Staten van Noord-Holland en de gemeenteraad van Haarlem zijn uitgenodigd.

Op de hoorzitting zijn verschenen:

- namens Gedeputeerde Staten van Noord-Holland: de heer mr.drs. J.L. Damen en de heer drs. C.H.M. Langeveld,
- namens de gemeenteraad van Haarlem: de heer mr. J.H.A. van der Grinten, mevrouw mr. L. Feenstra, beiden advocaten, mevrouw S. Vermeulen van de afdeling project- en contractmanagement en de heer C. M. Weel van de afdeling omgevingsbeleid van de gemeente Haarlem.

Op de hoorzitting is – zakelijk weergegeven – het volgende gezegd:

De heren Damen en Langeveld:

Naar aanleiding van het bezwaar dient een integrale bestuurlijke heroverweging plaats te vinden. Nadat het besluit is genomen, is een constructief overleg gevoerd tussen gemeente en provincie, maar dit overleg heeft niet tot een oplossing geleid.

Omdat geen oplossing is bereikt, kan de gemeenteraad zich niet beroepen op namens de provincie gegeven meningen en beleidsopvattingen als zou dit het standpunt van Gedeputeerde Staten zijn. Hier geldt het primaat van de politiek.

De provincie is als wegbeheerder niet vooraf gehoord. Hetzelfde geldt voor de politie. De politie heeft op 11 mei 2018 ongevraagd advies uitgebracht.

In het raadsbesluit ontbreekt een afweging van de verkeersbelangen.

Het betreft een zwaar door verkeerslawaaï belaste locatie. Het verkeer zal alleen maar toenemen.

Na de snelheidsverlaging zullen geluidwaarden tot 62 dB worden bereikt.

Een afschermdende bebouwing met dove of vliesgevels is een evenwichtiger oplossing dan deze verkeersmaatregel.

Woningbouwontwikkeling overeenkomstig het bestemmingsplan is mogelijk zonder aanpassing van de bebouwde kom grens en het snelheidsregiem.

De genomen maatregel maakt het niet mogelijk om gebruik te maken van de verleende hogere waarden. De wijziging van de komgrens wijzigt niet het wettelijke regiem van de weg. De maximale ontheffingswaarde is 53 dB of, na een snelheidsverlaging naar 50 km/u, 62 dB.

Het onderzoek van Tauw is gebaseerd op verkeerstellingen uit 2014 die met 1 % worden verhoogd voor de autonome groei. In de verkeerscijfers is geen rekening gehouden met diverse plannen voor onder andere woningbouwontwikkeling. Er zal een nieuw onderzoek moeten komen.

Alleen voor de zuidzijde van de weg geldt mogelijk dat de weggebruiker zich door de stedelijke wand in een stedelijk gebied waant. Aan de noordkant is het gebied onbebouwd.

De weggebruiker waant zich op dit gedeelte van de weg eerder buiten dan binnen de bebouwde kom.

Het besluit is niet uitvoerbaar.

Onduidelijk is op welke wijze een bedrag van € 442.000,-- is gereserveerd. Dit bedrag is overigens niet voldoende. De berekening heeft niet plaatsgevonden volgens de SSK-systematiek.

Verlaging van de maximale snelheid naar 50 km/u past niet bij de functie van de weg als stroomweg en als onderdeel van het regionale netwerk. De N205 is onderdeel van dit netwerk en valt daarom terecht onder provinciaal beheer.

De weginrichting moet voldoen aan de wettelijke eisen en het project moet financieel haalbaar zijn.

De rijbaan wordt niet versmald, maar juist verbreed van twee naar drie rijbanen, zodat de snelheid niet wezenlijk zal afnemen.

Bewoners zullen niet blij zijn met een autoweg voor hun deur.

De provincie is niet verplicht om medewerking te verlenen. Zij wil als wegbeheerder meewerken aan een oplossing die past in haar beleid.

Het weggedeelte is een drukke weg. Met bronmaatregelen kan niet worden volstaan.

In artikel 1 van de Wet Geluidhinder is bepaald wat stedelijk en buitenstedelijk gebied is.

Er is geen absolute blokkade om het raadsbesluit uit te voeren. Er is uitgebreid overleg geweest, maar er is geen aanleiding meer om verder te overleggen om een oplossing te bereiken.

De heer Van der Grinten:

De gemeente wenst de Entree Oost een karakter te geven van een tuinstad met een ontspannen en levendig woonmilieu. Nieuwbouw op deze locatie van ongeveer 400 huizen is dringend gewenst.

De stedenbouwkundige wand is een markering voor de entree van de stad en leidt er toe dat een voormalig buitenstedelijk gebied een binnenstedelijk karakter krijgt. De verlegging van de grens van de bebouwde kom sluit daarop aan en garandeert een aanvaardbare leefomgeving ter plaatse van de nieuwbouw.

De woningen kunnen worden gerealiseerd zonder nadere geluidwerende maatregelen die het gebruik van de woningen zouden beperken. Het zorgt daarnaast voor levendigheid van de plint aan de Schipholweg.

De raad komt bij het nemen van een verkeersbesluit een ruime discretionaire ruimte toe. De betrokken belangen zijn afgewogen. Aan het belang dat overeenstemming bestaat tussen het bebouwde gebied en de bebouwde kom en het belang van een plezierig woonklimaat is doorslaggevend gewicht toegekend.

De Schipholweg zal visueel verder worden versmald om de weg de uitstraling van een 50 km-weg te geven. Hiervoor is € 442.000,-- beschikbaar en dat is een voldoende financiële basis.

Alternatieve mogelijkheden zijn onderzocht, maar de gemeenteraad heeft deze alle verworpen.

Wat namens de provincie wordt gesteld dat hetgeen in het ambtelijk overleg is gezegd niet relevant is, klopt niet. De provincie verwijst zelf naar dit overleg.

De resultaten van het vooroverleg kunnen worden betrokken bij het besluit op bezwaar.

Volgens Tauw is een op deze locatie toegesneden ontheffing verleend tot 63 dB.

Door een verlaging van de snelheid wordt aan deze norm voldaan.

Tauw is een deskundig bureau en de conclusies van het rapport worden nog steeds gedeeld. Het gewijzigde wegbeeld zal ertoe leiden dat verkeersdeelnemers hun snelheid aanpassen. Bij Halfweg is ook een verkeersdrempel aangebracht om de snelheid te verlagen. Uitgangspunt van de Wet Geluidhinder is ten eerste het treffen van maatregelen bij de bron, ten tweede het nemen van overdrachtsmaatregelen en ten derde het treffen van geluidwerende voorzieningen. In dit geval kunnen maatregelen bij de bron worden getroffen. De woningen kunnen dan worden gerealiseerd met een acceptabel woon- en leefklimaat. Het gaat slechts om de verplaatsing van de bebouwde kom over een afstand van 230 meter. De gemeente heeft voldaan aan de voorwaarden die de provincie heeft gesteld. De kosten zijn inzichtelijk gemaakt. Er is geen absolute belemmering om het raadsbesluit uit te voeren. Gedeputeerde Staten zijn inmiddels wel gehoord en daarmee kan bij het besluit op bezwaar rekening worden gehouden.

II. Overwegingen van de commissie:

1.

Bij bestreden besluit heeft de gemeenteraad de grens van de bebouwde kom verplaatst tot minimaal 133 meter na de laatste te realiseren woning aan de noordrand in het plangebied de Entree Oost. In het besluit is onder meer overwogen dat één van de uitgangspunten in de planvorming voor de Entree Oost is een stedenbouwkundige wand langs de Schipholweg met appartementen om de entree van de stad te markeren en dat om die stedelijke wand mogelijk te maken zonder verdere geluidwerende voorzieningen een snelheidsverlaging van de Schipholweg noodzakelijk is. Tevens is overwogen dat aan het college van Gedeputeerde Staten is gevraagd de gewenste snelheidsverlaging door te voeren, dat dit verzoek is afgewezen met als belangrijkste argument dat het een precedentwerking heeft voor andere gemeenten, maar dat de gemeente ook zonder de provincie in staat is de snelheid te verlagen door verplaatsing van de komgrens.

2.

Het besluit is gebaseerd op artikel 20a, eerste lid, van de Wegenverkeerswet (WVW). Daarin staat dat de grenzen van de bebouwde kom of kommen van een gemeente worden vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad. In artikel 2, tweede lid, van de WVW is bepaald waartoe de krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken.

Deze regels kunnen volgens artikel 2, tweede lid, van de WVW onder meer 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.

3.

De commissie neemt in aanmerking dat, zoals in het besluit is aangegeven, de gemeente langs het zuidelijke gedeelte van de Schipholweg woningbouw wenst te realiseren en daarbij wordt een stedenbouwkundige wand met appartementen die de entree van dit gedeelte van de stad markeert als de meest gewenste ontwikkeling gezien.

Om te voorkomen dat de bewoners van deze appartementen overlast, hinder of schade of gevolgen

voor het milieu ondervinden en om aantasting van het karakter of de functie van dit gebied te voorkomen of te beperken, heeft de gemeenteraad besloten om de grens van de bebouwde kom ter plaatse minimaal 133 meter na de laatste te realiseren woning in oostelijke richting te verplaatsen.

4.

Naar de mening van de commissie heeft de gemeenteraad in het bestreden besluit, in het advies dat de behandelend ambtenaar aan de commissie heeft uitgebracht naar aanleiding van het bezwaarschrift en op de hoorzitting voldoende gemotiveerd waarom verplaatsing van de bebouwde kom over deze afstand noodzakelijk is.

Indien de bebouwde kom wordt verlegd, zodat de snelheid ter plaatse wordt verlaagd tot 50 km/u, geldt ter plaatse van de beoogde woningbouw een maximale ontheffingswaarde van 63 dB en in dat geval zijn geen geluidwerende voorzieningen nodig om te kunnen voldoen aan de in de Wet Geluidhinder gestelde eisen.

Indien de grens van de bebouwde kom niet wordt verlegd, geldt ter plaatse een maximale ontheffingswaarde van 53 dB. Met de beoogde woningbouw wordt deze waarde overschreden, zodat in dat geval een ingrijpende aanpassing van het bouwplan noodzakelijk is.

5.

Aan het besluit ligt het rapport “Akoestisch onderzoek bestemmingsplan 023-Oost te Haarlem” van Tauw van 20 augustus 2015 ten grondslag.

Uit dit rapport blijkt dat bij de beoogde woningbouw ter plaatse wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 6.1, onder a, van de voorschriften van het bestemmingsplan “Entree-Oost”.

Daarin staat dat de gronden met de bestemming “woongebied” mogen worden gebruikt voor wonen, waarbij geldt dat er niet meer dan 480 woningen mogen worden gerealiseerd.

Voorts is aangegeven dat binnen de zone met de specifieke gebiedsaanduiding “milieuzone-geluidsgevoelige functie”, hetgeen hier van toepassing is, een omgevingsvergunning voor de bouw van een woning uitsluitend kan worden verleend, indien de aanvrager aan de hand van een akoestisch onderzoek aantoont dat de maximale ontheffingswaarde wegverkeerslawaaai Wet geluidhinder ter plaatse van de beoordelingsgevels niet wordt overschreden, tenzij er dove gevels worden toegepast.

In het rapport is aangegeven (blz. 22/28) dat indien de maximale snelheid op de Schipholweg ter plaatse van het plangebied wordt verlaagd naar 50 km/uur wordt voldaan aan de reeds verleende hogere waarden van 63 dB.

Bij het onderzoek is uitgegaan van telgegevens uit 2014. Deze gegevens zijn verhoogd met één procent per jaar autonome groei tot het jaar 2026 (blz. 16/28 van het rapport).

De commissie is niet gebleken dat er zich sinds 2014 zodanige verkeerskundige, planologische of andere ontwikkelingen hebben voorgedaan die aanleiding zijn om te veronderstellen dat de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan dit rapport niet meer kunnen worden gehanteerd. De gemeente heeft ook toegelicht dat Tauw de conclusies van het rapport nog steeds deelt.

6.

Bezwaarde geeft aan dat niet te verwachten is dat weggebruikers op het betreffende weggedeelte hun snelheid zullen verlagen vanwege de kenmerken van de omgeving.

De commissie merkt hierover op dat de gemeente heeft aangegeven maatregelen te zullen treffen waardoor weggebruikers hun snelheid zullen verlagen. De Schipholweg zal visueel worden versmald om de weg de uitstraling van een 50 km-weg te geven. Het gewijzigde wegbeeld zal er naar de

mening van de gemeente toe leiden dat verkeersdeelnemers hun snelheid aanpassen.

In het verweerschrift van de gemeenteraad is hierover opgemerkt dat de aanpassingen die de gemeente voor ogen heeft, betreffen het vervangen van de kantmarkering door betonbanden, het aanbrengen van 1-3 markering, een groenvoorziening direct langs de rijbaan en in de middenberm, lagere verlichtingen en het weglaten van een geleiderail.

In de impressies van Bono Traffics zoals deze zijn opgenomen in het verweerschrift is dit visueel weergegeven.

Ten aanzien van het advies van de politie merkt de commissie op dat daarin is aangegeven dat omgevingskenmerken ontbreken en dat de poortwerking die van de nieuwe situatie uitgaat in het geheel niet wordt ondersteund door de omgeving.

Daarmee houdt de politie naar de mening van de commissie onvoldoende rekening met de hiervoor genoemde maatregelen die de gemeente zal treffen om het ter plaatse geldende snelheidsregiem tot uitdrukking te brengen.

De politie stelt voor om de bebouwde kom grens dicht bij de woningen te leggen zodat de bebouwde kom grens voor de bestuurder herkenbaarder is, maar uit na de hoorzitting verkregen informatie van de behandelend ambtenaar is de commissie gebleken dat bij deze oplossing niet kan worden voldaan aan de geluideisen.

De behandelend ambtenaar heeft wel aangegeven dat zij over deze variant nader wil overleggen met de provincie.

Er is naar de mening van de commissie echter geen aanleiding om de resultaten van dit overleg af te wachten.

De Schipholweg zal over een lengte van circa 310 meter worden aangepast, zodat dit weggedeelte de uitstraling krijgt van een 50 km/u weg.

Op deze wijze zal worden voldaan aan het bepaalde in de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens.

Daarin staat met betrekking tot het bord A1 (maximumsnelheid) dat de in te stellen maximumsnelheid in overeenstemming dient te zijn met het wegbeeld ter plaatse en dat dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

Met betrekking tot de borden ter aanduiding van de bebouwde kom en het einde daarvan (borden H1 en H2) staat in deze voorschriften dat de grens van de bebouwde kom wordt gekenmerkt door het begin van een langs de weg gelegen aaneengesloten bebouwing van zodanige omvang en dichtheid, dat een voor de weggebruiker duidelijk herkenbaar verschil in het karakter van de wegomgeving aanwezig is met een buiten de bebouwde kom gelegen weg. Voorts dient volgens deze voorschriften ter plaatse van de komgrens een zodanige wijziging van wegkenmerken voor te komen dat het verschil in karakter van de weg voor en na bord H1 of H2 zoveel mogelijk wordt benadrukt.

Er is naar de mening van de commissie geen aanleiding om te veronderstellen dat de maatregelen die de gemeente zal treffen nemen niet het beoogde effect zullen hebben.

7.

Ten aanzien van het bezwaar dat verlaging van de maximale snelheid op dit weggedeelte niet past bij de functie van de weg als stroomweg en als onderdeel van het regionale netwerk merkt de commissie op dat het bestreden besluit betrekking heeft op een beperkt weggedeelte. De grens van de bebouwde kom wordt verlegd over een afstand van circa 230 meter.

Naar de mening van de commissie is niet te verwachten dat het besluit zodanige nadelige gevolgen

zal hebben voor de doorstroming van het verkeer van en naar Haarlem dat het besluit om die reden niet genomen kan worden. Daarbij betreft de commissie dat plannen in ontwikkeling zijn om de rijbaan te verbreden naar drie rijstroken. Dit zal de doorstroming van het verkeer bevorderen zonder dat dit afbreuk hoeft te doen aan het karakter van dit weggedeelte als behorend tot de bebouwde kom.

8.

Bezwaarde is voorts van mening dat het in het besluit genoemde bedrag van de kosten van het verplaatsen van de bebouwde kom van € 25.000,-- niet een reëel bedrag is.

De commissie merkt hierover op dat inmiddels een bedrag van € 442.000,-- is gereserveerd voor de kosten die met het besluit samenhangen.

Daaruit blijkt dat dit bezwaar gegrond is.

De commissie is niet gebleken dat het bedrag dat nu is gereserveerd van € 442.000,-- ontoereikend is.

Bezwaarde heeft geen nadere financiële onderbouwing gegeven waarom dit bedrag ontoereikend zou zijn.

9.

Bezwaarde is van mening dat het besluit is genomen in strijd met artikel 48 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW).

Daarin staat dat bij de vaststelling van de grenzen van de bebouwde kom of kommen als bedoeld in artikel 20a van de WVV de artikelen 23 en 24 van overeenkomstige toepassing zijn.

In artikel 23 van de WVV staat dat het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg met betrekking tot verkeersbesluiten wordt gehoord.

In artikel 24, onder a, van de WVV staat dat verkeersbesluiten worden genomen na overleg met de korpschef.

De commissie stelt vast dat de provincie Noord-Holland het beheer heeft over het betreffende weggedeelte. De provincie stelt dat zij voordat het besluit genomen is niet is gehoord.

De gemeenteraad geeft in het verweerschrift aan dat er al sinds 2014 overleg gaande is tussen de provincie en de gemeente.

Dat betekent echter naar de mening van de commissie nog niet dat de provincie is gehoord overeenkomstig het bepaalde in artikel 23 van de WVV.

Niet is gebleken dat de provincie op enig moment schriftelijk in kennis is gesteld van het voornemen tot het nemen van het verkeersbesluit en daarbij de gelegenheid is geboden om hierop te reageren.

Hetzelfde geldt naar de mening van de commissie met betrekking tot het overleg met de korpschef.

De gemeenteraad stelt in zijn verweerschrift dat voor het nemen van het bestreden besluit informeel overleg heeft plaatsgevonden met de korpschef, maar dat kan naar het oordeel van de commissie niet worden gelijkgesteld met een overleg als bedoeld in artikel 24, onder a, van de WVV.

Dit is te meer het geval nu uit het bestreden besluit niet blijkt wat de mening van de politie over het verkeersbesluit is.

Aangezien de politie nadat het bestreden besluit was genomen negatief over het verkeersbesluit heeft geadviseerd, had mogen worden verwacht dat, indien dit standpunt van de politie vooraf bekend zou zijn geweest op grond van het informele overleg, in het besluit aan dit advies aandacht zou zijn besteed.

Dat is echter niet het geval.

Het bezwaar is gegrond.

Nadat het verkeersbesluit is genomen, heeft alsnog overleg met de provincie en de korpschef plaatsgevonden.

De resultaten van dit overleg kunnen bij het besluit op de bezwaren worden betrokken.

Gelet hierop is de commissie van mening dat het besluit ondanks de schending van deze genoemde voorschriften in stand kan worden gelaten op grond van artikel 6:22 van de Algemene wet bestuursrecht.

Daarin staat dat een besluit waartegen bezwaar is gemaakt ondanks schending van een geschreven of ongeschreven rechtsregel of algemeen rechtsbeginsel, door het orgaan dat op het bezwaar beslist in stand kan worden gelaten indien aannemelijk is dat de belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld.

10.

Van belang is dat de uitvoering van het raadsbesluit alleen mogelijk is indien de provincie Noord-Holland bereid is hieraan medewerking te verlenen. De provincie Noord-Holland is immers eigenaar en wegbeheerder van het betreffende weggedeelte.

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling staat een privaatrechtelijke belemmering aan de vaststelling en de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan in de weg indien deze belemmering een evident karakter heeft. Deze rechtspraak is naar de mening van de commissie ook van toepassing op een verkeersbesluit.

De commissie heeft uit de bezwaren en de toelichting die daarop namens de provincie op de hoorzitting is gegeven niet kunnen afleiden dat de provincie zich tegen de uitvoering van het raadsbesluit op een zodanige wijze zal verzetten dat sprake is van een evidente privaatrechtelijke belemmering.

De provincie geeft in het bezwaarschrift aan dat zij slechts zal meewerken aan een herinrichting ten behoeve van de verplaatsing van de komgrens indien deze herinrichting voldoende recht doet aan de door de provincie als wegbeheerder te behartigen belangen ten aanzien van de verkeersveiligheid, de doorstroming, de bereikbaarheid en de bruikbaarheid van deze weg. Daaruit blijkt dat de provincie haar medewerking niet uitsluit, maar daar voorwaarden aan verbindt.

Naar de mening van de commissie moet gelet hierop rekening worden gehouden met de mogelijkheid dat nader overleg, wellicht op bestuurlijk niveau, alsnog kan leiden tot een voor de provincie aanvaardbare herinrichting van dit weggedeelte.

11.

Naar de mening van de commissie heeft de gemeenteraad bij afweging van alle belangen in redelijkheid dit besluit kunnen nemen.

Het besluit dient de in artikel 2, tweede lid, van de WVV genoemde belangen.

Daarbij neemt de commissie in aanmerking dat volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State aan het bestuursorgaan bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte toekomt en dat het aan het bestuursorgaan is om de verschillende belangen die betrokken moeten worden bij het nemen van een dergelijk besluit tegen elkaar af te wegen om te beoordelen wanneer de in artikel 2 van de WVV 1994 vermelde belangen het nemen van een verkeersmaatregel vergen.

De gemeenteraad had kunnen kiezen voor een woningbouwontwikkeling waarbij verplaatsing van de bebouwde kom niet nodig zou zijn geweest, maar de gemeenteraad heeft om de in het besluit genoemde redenen gekozen voor deze oplossing en naar de mening van de commissie kan niet

worden gesteld dat de gemeenteraad, met inachtneming van de hem toekomende beoordelingsruimte, in redelijkheid en bij afweging van alle in aanmerking komende belangen dit besluit niet heeft kunnen nemen.

III. Advies:

De commissie adviseert:

1.
 - a. het bezwaar dat er voordat het besluit is genomen geen overleg heeft plaatsgevonden met de provincie en de politie gegrond te verklaren,
 - b. aangezien dit overleg alsnog heeft plaatsgevonden het besluit op grond van artikel 6:22 van de Algemene wet bestuursrecht in stand te laten,
2.
 - a. het bezwaar dat een bedrag van € 25.000,-- voor de uitvoering van het besluit te laag is gegrond te verklaren,
 - b. hiervoor een bedrag beschikbaar te stellen van € 442.000,-- ,
3.

de overige bezwaren ongegrond te verklaren,
4.

het bestreden besluit voor het overige te handhaven.

Haarlem, 11 juli 2018.

De voorzitter,
E. Bouma.

De secretaris,
C.W. Baars.

