Gemeente Amsterdam

7 maart 2022

6B

ADVIES NADEELCOMPENSATIE

Op het verzoek om schadevergoeding van art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake zijn voormalige art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Stedelijke Adviescommissie Algemene Nadeelcompensatie Amsterdam

Dossier	AVN art. 5.1 lid 2 sub e WO
Status	Definitief
Datum	7 maart 2022

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Procesverloop 3
1.2 Toepasselijke regelgeving 4
1.3 Standpunt aanvrager 5
1.4 Standpunt college van burgemeester en wethouders 5

2 Feitencomplex 7
2.1 Aanvrager 7
2.2 Werkzaamheden 8

3 Beoordeling aanvraag 9
3.1 Inleiding 9
3.2 Normaal maatschappelijk risico/ normaal ondernemersrisico 9
3.3 Schade en toerekenbaarheid aan werkzaamheden 10
3.3.1 Na-ijlschade 10
3.3.2 Derving verkoopwaarde onderneming 13
3.3.3 Vergoeding deskundigenbijstand 14
3.4 Zienswijze 14
3.4.1 Beoordeling zienswijze 16

4 Advies 20

Bijlage 1/ Verslag hoorzitting 21

Bijlage 2/ Berekening 28

Bijlage 3 Zienswijze 34

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

1 Inleiding

1.1 Procesverloop

Op 6 augustus 2018 heeft art. 5.1 lid 2 sub e WOO als toenmalige eigenaar van art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e [redacted] art. 5.1 lid 2 sub e WOO een aanvraag ingediend voor nadeelcompensatie. Deze aanvraag betrof omzetschade in de periode van oktober 2017 tot en met 2018 als gevolg van werkzaamheden aan Brug [redacted] gelegen in de art. 5.1 lid 2 sub e WOO en over de art. 5.1 lid 2 sub e WOO In de zienswijze over het conceptadvies heeft art. 5.1 lid 2 sub e WOO gevraagd om de na-ijlschade in december 2018 te betrekken in de schadeberekening. De commissie heeft in het definitieve advies geoordeeld dat er nadeelcompensatie kan worden uitgekeerd over de periode oktober 2017 tot en met november 2018 en dat er geen aanleiding bestond tot het aannemen van een na-ijleffect op de omzetontwikkeling.

Over de aanvraag is door het college van B&W, namens deze de dienst Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR), op 29 juli 2019 een besluit genomen en aan art. 5.1 lid 2 sub e WOO € 43.739 toegekend als compensatie van nadeel in de schadeperiode oktober 2017 tot en met november 2018.

Op 15 augustus 2019 heeft art. 5.1 lid 2 sub e WOO de ontvangst van € art. 5.1 lid 2 sub f WOO bevestigd aan V&OR. Dit bedrag was het saldo van het totale definitief toegekende bedrag en een eerder verstrekt voorschot van € art. 5.1 lid 2 sub [redacted].

Op 2 november 2020 heeft V&OR de Stedelijke Adviescommissie Nadeelcompensatie (hierna: de commissie) verzocht om advies uit te brengen over een nieuw verzoek van 30 maart 2020, waarin art. 5.1 lid 2 sub e WOO vraagt om nadeelcompensatie over de exploitatieperiode januari tot en met november 2019 en voor de derving van verkoopwaarde van zijn onderneming. Per mail van 7 september 2021 heeft art. 5.1 lid 2 sub e WOO aanvullend gevraagd om bij de behandeling van de aanvraag over 2019, uit te gaan van een periode van anderhalf jaar waarin sprake is van een na-ijleffect.

De ontvangst van dit verzoek van 30 maart 2020, dat in eerste instantie was bedoeld als bezwaarschrift tegen het nadeelcompensatiebesluit van 29 juli 2019, is als nieuwe aanvraag voor nadeelcompensatie bevestigd door de secretaris van de commissie bij brief van 10 november 2020. Daarin is tevens verzocht om aanvullende gegevens over de aanvraag. Op 8 januari 2021 is een bedrag van € 300 aan behandelkosten ontvangen van art. 5.1 lid 2 sub e WOO

[redacted] en vertegenwoordigers van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, namens deze V&OR zijn op 8 februari 2021 door de commissie uitgenodigd voor een hoorzitting

De hoorzitting vond plaats op 12 maart 2021, waarbij partijen in de gelegenheid zijn gesteld hun standpunt mondeling toe te lichten. De in de onderhavige procedure betrokken partijen zijn in de gelegenheid gesteld om vóór de hoorzitting aanvullende informatie te verschaffen. Een verslag van de hoorzitting is als **bijlage 1** aan dit advies gehecht.

Met de aanvraag heeft art. 5.1 lid 2 sub e WOO ook verzocht om een voorschot vooruitlopend op de definitieve beslissing op zijn verzoek om nadeelcompensatie over januari tot en met november 2019.

Op 15 oktober 2021 heeft de commissie een conceptadvies en het verslag van de hoorzitting naar de gemachtigde art. 5.1 lid 2 sub e WOO en naar het verantwoordelijke bestuursorgaan gestuurd, waarbij conform artikel 14, tweede lid, van de AVN de gelegenheid is geboden om binnen vier weken een zienswijze op het conceptadvies kenbaar te maken. De gemachtigde van art. 5.1 lid 2 sub e WO [redacted] heeft verzocht om uitstel voor het indienen van de zienswijze. Op 10 december 2021 heeft de gemachtigde van art. 5.1 lid 2 sub e WOO een zienswijze ingediend, die is toegevoegd aan dit advies in **bijlage 3**. Van de dienst Verkeer en Openbare Ruimte is op geen reactie ontvangen op het conceptadvies. De Adviescommissie heeft op 10 december 2021 de adviestermijn verlengd met vier weken.

Onder paragraaf **3.4 Beoordeling zienswijze**, wordt inhoudelijk gereageerd op de zienswijze van art. 5.1 lid 2 sub e WOO

1.2 Toepasselijke regelgeving

De Algemene Verordening Nadeelcompensatie (hierna: AVN) is op 1 april 2012 in werking getreden. Op grond van artikel 20 van de AVN is de verordening van toepassing op schade die is ontstaan na de inwerkingtreding van de verordening. De schadeperiode is aangevangen na 2012, zodat onderhavig verzoek om schadevergoeding geheel overeenkomstig het bepaalde in de AVN behandeld dient te worden.

In artikel 9, eerste lid, van de AVN is bepaald dat het bestuursorgaan dat verantwoordelijk is voor het genomen besluit dan wel voor de uitvoering van de werkzaamheden die tot zijn bestuursrechtelijke bevoegdheid of taak behoren, bevoegd om de aanvraag voor nadeelcompensatie in ontvangst en in behandeling te nemen. In artikel 13, derde lid, van de AVN is bepaald dat het bestuursorgaan aan de commissie advies vraagt, indien dit naar zijn oordeel noodzakelijk is vanwege de complexiteit van de aanvraag.

De commissie heeft tot taak een onderzoek in te stellen naar de vraag of de schade die aanvrager stelt geleden te hebben, op grond van artikel 2 van de AVN voor vergoeding in aanmerking komt en, indien dit het geval is, wat de hoogte van de nadeelcompensatie is.

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

1.3 Standpunt aanvrager

art. 5.1 lid 2 sub e WOO stelt - kort gezegd - dat zijn art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO ook na afronding van de werkzaamheden van omzetverlies heeft geleden als gevolg van een na-ijleffect van de afsluiting van Brug art. 5.1 lid 2 Door de langdurige afsluiting van de brug hebben de gebruikelijke passanten hun loop-en fietsbewegingen duurzaam veranderd, dan wel alternatieve art. 5.1 lid 2 sub e gevonden.

De duur van het na-ijleffect kan op anderhalf jaar worden gesteld, gelet op een claim van GVB tegen de gemeente. Uit deze claim kan worden afgeleid dat het enige tijd heeft geduurd voordat de tramlijnen die over Brug art. 5.1 lid 2 lopen weer het aantal reizigers vervoerden van voor de tijdelijke afsluiting van de brug. art. 5.1 lid 2 sub e WOO vindt het aannemelijk dat dit ook voor voetgangers, fietsers en automobilisten geldt.
Hoewel art. 5.1 lid 2 sub e WOO uitgaat van een periode van anderhalf jaar waarin sprake is van een na-ijleffect, claimt hij nadeelcompensatie voor een kortere periode, namelijk de exploitatieperiode januari tot en met oktober 2019. De winstderving in deze periode is vastgesteld op € art. 5.1 lid 2 sub en hij stelt recht te hebben op € art. 5.1 lid 2 sub ter compensatie. Daarbij verzoekt hij om geen 8%-drempel toe te passen en uit coulance een kortingspercentage van 10% voor het normaal maatschappelijk risico te hanteren. Omdat art. 5.1 lid 2 sub e WOO teneinde op personeelskosten te besparen, in 2019 art. 5.1 lid uren meer heeft gewerkt dan hij gemiddeld deed voor de schadeperiode, is hij van mening dat er geen kostenbesparing dient te worden toegepast.

Daarnaast claimt art. 5.1 lid 2 sub e WOO derving van verkoopwaarde van zijn onderneming, te weten een bedrag van tussen minimaal € art. 5.1 lid 2 sub f W en € art. 5.1 lid 2 sub f W op basis van de derving van EBITDA[1] en vrije geldstroom. De onderneming stond sinds 2017 te koop; de economische waarde van de onderneming is op 28 februari 2018 door de register valuator namens art. 5.1 lid 2 sub e WOO geschat op € art. 5.1 lid 2 sub f WO per 1 januari 2018. De onderneming is op 4 november 2019 verkocht voor € art. 5.1 lid 2 sub f WO

Ten slotte verzoekt art. 5.1 lid 2 sub e WOO om een vergoeding van de kosten van vijftien uur aan deskundigenbijstand, te weten € art. 5.1 lid 2 s.

1.4 Standpunt college van burgemeester en wethouders

Op 2 november 2020 heeft de commissie een verzoek ontvangen van de directeur van V&OR, namens het college van B&W, om vanwege de complexiteit advies uit te brengen over de brief van art. 5.1 lid 2 sub e WOO van 30 maart 2020 waarin hij verzoekt om aanvulling op de reeds toegekende nadeelcompensatie over 2017/2018.

V&OR verzoekt de commissie daarbij ook te beoordelen of er sprake is van nieuwe feiten of veranderde omstandigheden in de zin van artikel 4:6 Awb. Dit omdat de adviescommissie in het

[1] EBITDA is een afkorting van *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization.* Het is een methode om de prestaties (winst) van een bedrijf te meten vóór aftrek van rente, belastingen, afschrijving en amortisatie.

advies over 2017 en 2018 al was ingegaan op het na-ijleffect en de schade die art. 5.1 lid 2 sub e WOO meende te lijden bij verkoop van de onderneming na afloop van de werkzaamheden.

Bij de hoorzitting heeft de voorzitter van de commissie meegedeeld dat de aanvraag van 30 maart 2020 als een aanvraag voor het jaar 2019 wordt behandeld. De commissie verwijst hierbij naar de beslissing op bezwaar van 21 juli 2020, waarin is vermeld dat art. 5.1 lid 2 sub e WOO een nieuwe aanvraag over 2019 kon indienen. De commissie betrekt hierbij ook dat art. 5.1 lid 2 sub e WOO zich in deze aanvraagprocedure beroept op een nieuwe omstandigheid, te weten het anderhalf jaar lang minder vervoeren van reizigers na afloop van de werkzaamheden door de trams die over Brug art. 5.1 lid 2 lopen.

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

2 Feitencomplex

2.1 Aanvrager

art. 5.1 lid 2 sub e WOO was van 1 augustus 2012 tot 4 november 2019 eigenaar van art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO aan de art. 5.1 lid 2 sub e WOO, een eenmanszaak met KvK nr art. 5.1 lid 2 sub f WOO De exploitatie van de art. 5.1 lid 2 sub e WOO vond plaats onder een art. 5.1 lid 2 sub f WOO Daartoe had art. 5.1 lid 2 sub e W een art. 5.1 lid 2 sub e WOO en f art. 5.1 lid 2 sub e WO overeenkomst gesloten met art. 5.1 lid 2 sub e WOO BV.

In de zomer van 2017 zijn er gesprekken geweest met de art. 5.1 lid 2 sub e WOO over een overname van 50 % van de onderneming, die op termijn zou moeten resulteren in een volledige overname. Toen de werkzaamheden aan de brug startten zijn deze onderhandelingen gestaakt, omdat art. 5.1 lid 2 sub e WOO . Daarop is op verzoek van art. 5.1 lid 2 sub e W op 28 februari 2018 een Notitie Prijsbepaling opgesteld door de art. 5.1 lid 2 sub e WOO, in zijn hoedanigheid van register valuator namens art. 5.1 lid 2 sub e WOO. Daarin wordt aan de hand van verschillende methodieken indicatief de waarde is vastgesteld van de art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 De indicatieve waarderingsuitkomsten waren als volgt:

- Intrinsieke waarde: € art. 5.1 lid 2 sub
- Rentabiliteitswaarde € art. 5.1 lid 2 sub f WO
- Economische waarde: € art. 5.1 lid 2 sub f W

De art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f W komen in aanmerking voor het doen van een bod op een art. 5.1 lid 2 sub e WOO vestiging. art. 5.1 lid 2 sub e WOO was art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO Dit aspect is niet besproken in de Notitie Prijsbepaling van februari 2018.

De verkoop van art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO vond plaats middels een zogenoemde activa-overdracht op 4 november 2019 tegen betaling van een koopsom van € art. 5.1 lid 2 sub f WO

In een mailbericht van 28 januari 2020 aan zijn gemachtigde, art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO geeft art. 5.1 lid 2 sub e W een overzicht van het aantal door hem gewerkte uren in 2019 (in totaal art. 5.1 lid 2 s). In een begeleidende brief bij de aanvraag geeft de gemachtigde aan dat art. 5.1 lid 2 sub e WOO voor de schadeperiode art. 5.1 uur op jaarbasis werkte. De commissie heeft bij de hoorzitting gevraagd om dit nader te onderbouwen, bijvoorbeeld met een uitdraai uit de urenregistratie van art. 5.1 lid 2 sub e WOO
De gemachtigde heeft in een mail van 11 mei 2021 aan de secretaris van de commissie gemeld dat het niet mogelijk is om de gegevens uit het oude roosterprogramma art. 5.1 lid 2 sub e aan te leveren.

Bij de hoorzitting is door de vertegenwoordiger van V&OR gemeld dat GVB bij de gemeente een nadeelcompensatieclaim heeft ingediend wegens achterblijvende vervoersbewegingen van de tramlijnen die brug art. 5.1 lid passeren gedurende een periode van anderhalf jaar.

De commissie heeft GVB op 17 juni 2021 verzocht om informatie over de reizigersaantallen op dit traject en hierover een rappel gestuurd op 26 augustus 2021. De gemachtigde van art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 s heeft GVB eveneens een verzoek gestuurd om deze informatie.

GVB heeft op 6 september 2021 laten weten niet te kunnen ingaan op dit informatieverzoek. Elk verzoek om gegevens wordt binnen GVB volgens een vaste procedure afgehandeld. Op grond van deze procedure, die de beoordelingscriteria van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB[2]) volgt, kan een informatieverzoek alleen worden ingewilligd als het bijdraagt aan het optimaliseren van het openbaar vervoer, de dienstverlening aan reizigers of ondersteuning van het openbaar vervoerbeleid. Volgens GVB is het doel van het onderhavige informatieverzoek het leveren van ondersteunend bewijs in een procedure voor nadeelcompensatie van de gemeente Amsterdam en past dit niet binnen de gestelde criteria over informatieverzoeken.

2.2 Werkzaamheden

In 2017 constateerde de gemeente dat de fundering van Brug art. 5.1 lid onvoldoende was om de last van zwaar verkeer, waaronder tram- en vrachtverkeer, verantwoord te kunnen dragen. Direct na de constatering van de gebrekkige fundering werd, in september 2017, besloten om de belasting op Brug art. 5.1 lid te beperken door alleen nog lichte personenauto's en bestelbussen (< 3,5 ton gewicht) en voetgangers en (brom-) fietsen toe te staan. Het zwaardere verkeer moest omrijden, waaronder het tramverkeer (destijds tramlijn art. 5 en art. 5.1 l sinds 22 juli 2018 tramlijn art. 5 en art. 5.1 lid De renovatiewerkzaamheden aan de brug zijn gestart in februari 2018. Vanaf deze periode was de brug slechts toegankelijk voor voetgangers en fietsers (met de fiets aan de hand) via een voetpad aan beide zijden van de brug. Voetgangers en fietsers werden gedurende de werkzaamheden via verkeersborden en verkeersregelaars langs de werkzaamheden geleid. Het trottoir direct voor de onderneming van aanvrager was gedurende de werkzaamheden bereikbaar. Direct na afronding van de werkzaamheden aan Brug art. 5.1 lid 2 begin december 2018, is de situatie zoals deze bestond voorafgaand aan de werkzaamheden aan de brug, volledig teruggekeerd. De art. 5.1 lid 2 sub e WOO was vanaf dat moment weer volledig zichtbaar en bereikbaar.

Voor een uitgebreide beschrijving van de werkzaamheden die plaatsvonden van oktober 2017 tot en met november 2018 verwijst de commissie naar het feitencomplex in het advies over 2017/2018.

[2] Het NOVB is een overlegorgaan bestaande uit alle overheden en vervoerders (concessieverleners en concessiehouders) in het openbaar vervoer

3 Beoordeling aanvraag

3.1 Inleiding

Recht op nadeelcompensatie
Op grond van artikel 2, eerste lid, van de AVN kent een bestuursorgaan op aanvraag van degene die schade heeft geleden door de rechtmatige uitoefening van zijn publiekrechtelijke bevoegdheid of taak een vergoeding toe, voor zover de benadeelde daardoor in het bijzonder en in abnormale mate wordt getroffen.

In artikel 2, tweede lid, van de AVN is bepaald dat niet voor vergoeding in aanmerking komt, schade die behoort tot het normaal maatschappelijk risico of het normaal ondernemersrisico. Op grond van artikel 2, derde lid, van de AVN wordt schade als bedoeld in artikel 4 van de AVN in verband met het normaal ondernemersrisico in elk geval niet vergoed wanneer er sprake is van een omzetdaling die onder de drempelwaarde van 8% op jaarbasis van de gemiddelde omzet blijft.

Op grond van artikel 2, zesde lid, van de AVN kan het bestuursorgaan daarnaast per schadeveroorzakend besluit of handeling van de vastgestelde schade die boven de drempelwaarde uitstijgt een percentage hanteren dat voor rekening van de benadeelde blijft, omdat ook dat deel van de schade behoort tot het normale ondernemersrisico of de schade in meer of mindere mate voorzienbaar was.

Weigeringsgronden
Op grond van artikel 3 van de AVN wijst het bestuursorgaan een aanvraag om vergoeding van de schade geheel of gedeeltelijk af, als:
a. de schade redelijkerwijs niet kan worden toegerekend aan een door hem genomen besluit of verrichte handeling;
b. de benadeelde van het risico van het ontstaan van de schade op de hoogte was of had kunnen zijn;
c. de schade het gevolg is van een omstandigheid die geheel of gedeeltelijk aan de aanvrager kan worden toegerekend;
d. de benadeelde heeft verzuimd redelijke maatregelen te treffen ter voorkoming of beperking van de schade, of
e. de vergoeding van de schade anderszins is verzekerd.

3.2 Normaal maatschappelijk risico/ normaal ondernemersrisico

In het advies over 2017/2018 heeft de commissie vastgesteld dat de renovatie van Brug art. 5.1 lid infrastructurele en onderhoudswerkzaamheden betrof die een bij een stad als Amsterdam

passende, normale maatschappelijke ontwikkeling waren die ter plekke in de algemene lijn der verwachtingen lagen.

Er bestaat volgens de commissie geen grond om bij de beoordeling van geclaimde na-ijlschade in 2019 af te zien van toepassing van de in artikel 2, derde lid, van de AVN opgenomen 8%-drempel. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft overwogen in haar uitspraak van 15 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1650) dat een dergelijke drempel bij schade als gevolg van reguliere infrastructurele werkzaamheden zonder verhoogde motiveringsplicht aanvaardbaar is. Uit de uitspraak volgt ook dat de drempel over twee achtereenvolgende jaren mag worden toegepast. Verder volgt uit, onder meer, deze uitspraak dat de drempel van 8% ook kan worden toegepast om de vergoedbaarheid van na-ijlschade te beoordelen.

3.3 Schade en toerekenbaarheid aan werkzaamheden

Binnen het stelsel van nadeelcompensatie geldt dat het causaal verband tussen de aangewezen schadeoorzaak en de gestelde schade moet worden vastgesteld door een vergelijking van enerzijds de situatie zoals die zich in werkelijkheid heeft voorgedaan, en anderzijds de hypothetische situatie die zich zou hebben voorgedaan als de schadeveroorzakende werkzaamheden achterwege waren gebleven (het conditio sine qua non-verband). De vaststelling van dit verband is niet voldoende voor een aanspraak op vergoeding van schade. De schade moet ook in een voldoende hecht verband staan tot de schadeoorzaak (toerekening naar redelijkheid). De bewijslast van de schade en de omvang daarvan ligt in beginsel bij degene die stelt schade te hebben geleden.

3.3.1 Na-ijlschade

art. 5.1 lid 2 sub e WOO vraagt om een aanvullende vergoeding van de na-ijlschade over de periode januari tot en met oktober 2019, in totaal tien maanden. De werkzaamheden van Brug art. 5.1 lid 2 sub e WOO vonden plaats van oktober 2017 tot en met november 2018, in totaal veertien maanden.

De commissie stelt vast dat de jurisprudentie van de Afdeling over de omvang van de periode waarin na-ijlschade wordt geleden, casuïstisch is en afhankelijk van de omstandigheden van het geval. In de uitspraak van 17 april 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1228 (onder 11) is overwogen dat in het geval reguliere werkzaamheden negen maanden hebben geduurd het niet in de rede ligt om uit te gaan van een periode van zes maanden, waarin na afloop van de werkzaamheden nog schadelijke effecten van die werkzaamheden worden ondervonden. In de uitspraak van 6 februari 2013, ECLI:NL:RVS:2013:BZ0755, waarin gedurende vier jaar intensieve werkzaamheden hebben plaatsgevonden in het centrum van Vlissingen, heeft de Afdeling een na-ijlperiode van zes maanden

acceptabel geacht. Uit de uitspraak van 21 november 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3802 (onder 8.1 e.v.[3]) volgt dat dat de duur van de na-ijlperiode afhankelijk is van individuele feiten en omstandigheden en met name is gebaseerd op de wijze waarop de omzet zich na het einde van de werkzaamheden heeft ontwikkeld.

De commissie ziet in dit geval, waarin de werkzaamheden veertien maanden hebben geduurd, geen aanleiding om uit te gaan van een periode van tien maanden waarin na afronding van de werkzaamheden nog schadelijke effecten zijn geleden. De bereikbaarheid van art. 5.1 lid 2 sub e WOO is na de voltooiing van de werkzaamheden en heropening van de brug begin december 2018 weer volledig hersteld. De commissie acht geen grond aanwezig voor de veronderstelling dat een eventueel achterblijvend aantal GVB-reizigers gedurende anderhalf jaar na openstelling van de brug voor trams op het traject waaraan art. 5.1 lid 2 sub e WOO ligt, ook leidt tot het achterblijven van andere verkeersstromen. Daarbij is van belang dat de brug tijdens de werkzaamheden open was voor voetgangers en fietsers met de fiets aan de hand. Ook het trottoir direct voor art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 was gedurende de werkzaamheden voor deze groepen bereikbaar.

De art. 5.1 lid 2 sub e WOO is in de *Plus- en Hoofdnetten Infrastructuur* aangewezen als Plus-net voor voetgangers, fietsers en voor de tram[4] Volgens het beleidskader Verkeersnetten (24 januari 2018) is een Plusnet 'gericht op het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen met de hoogste prioriteit'. Een 'Plusnet' gaat boven 'Hoofdnet' en 'Hoofdnet' boven 'Basisnet'.

- Het 'Plusnet voetganger' bestaat uit straten en pleinen die zowel een doorgaande functie (een route) als een verblijfsfunctie (denk aan winkelen) hebben.
- Het 'Plusnet fiets' is het netwerk met de belangrijkste doorgaande fietsverbindingen die zeer intensief worden gebruikt.
- Het 'Plusnet openbaar vervoer' bestaat uit de belangrijkste tram- en busroutes die, aanvullend op het spoor- en metronetwerk, de hoofdstromen tussen de verschillende stadsdelen met elkaar en met het spoor- en metronetwerk verbinden. Het accent binnen dit Plusnet ligt op het mogelijk maken van hoge rijfrequenties, goede doorstroming en een hoge mate van betrouwbaarheid.

De commissie leidt hieruit af dat de art. 5.1 lid 2 sub e WOO voor de doorstroming van voetgangers, fietsers en de tram een belangrijke verkeersroute is die vanwege de Plusnet-status de hoogste prioriteit krijgen van de gemeente. Een langdurig na-ijleffect op het aantal passanten te voet of per (brom)fiets is volgens de commissie dan ook niet aannemelijk. De enkele stelling van art. 5.1 lid 2 sub e W dat alle verkeersstromen zijn achtergebleven, acht de commissie onvoldoende om daarvan uit te gaan.

De commissie acht het ook niet door art. 5.1 lid 2 sub e WOO aannemelijk gemaakt dat er een causaal verband is tussen de gestelde verminderde omzet in de periode januari tot en met november 2019 en een eventueel verminderd aantal reizigers met tramlijn art. 5 en art. 5.1 (lijn art. 5.1 vervangt sinds 22 juli 2018 deels

[3] 8.1 (...) In het advies van de SAOZ van mei 2015 is met juistheid vermeld dat de na-ijlperiode afhankelijk is van individuele feiten en omstandigheden en met name is gebaseerd op de wijze waarop de omzet zich na het einde van de werkzaamheden heeft ontwikkeld.

[4] Bron: https://maps.amsterdam.nl/plushoofdnetten/

lijn art. 5 die voorheen over door de art. 5.1 lid 2 sub e WOO reed). Hieraan doet niet af dat GVB geen informatie verschaft over de vervoerbewegingen.

De omzetcijfers over de periode vanaf september tot en met november 2017 geven een indicatie van het effect van verminderd tramverkeer op de omzetontwikkeling van art. 5.1 lid 2 sub e WOO (zie onderstaande tabel). In deze periode was Brug art. 5.1 lid 2 na de constatering dat de fundering niet meer geschikt was voor zwaar verkeer, namelijk niet meer toegankelijk voor trams en vrachtwagens. In februari 2018 is de renovatie gestart en was de brug alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers (fiets in de hand). De omzet was in de periode september tot en met november 2017 1,7% lager dan in dezelfde periode in 2016, waarin Brug art. 5.1 lid wel open was voor trams. Het effect van de werkzaamheden op de omzetontwikkeling was in deze periode in 2018 significant hoger, namelijk 30%. Ook als er vanuit moet worden gegaan dat de trams minder reizigers vervoerden, dan betekent dit niet dat het verminderde aantal zich regelrecht vertaalt in minder bezoekers aan art. 5.1 lid 2 sub e [redacted] Het bovenstaande betekent dat het effect van minder openbaar vervoersbewegingen kleiner is dan door art. 5.1 lid 2 sub e WOO wordt verondersteld.

	2014	2015	2016	2017	2018
september	€ art. 5.1 lid 2 sub e WOO	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
oktober	€ art. 5.1 lid 2 sub e WOO	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
november	€ art. 5.1 lid 2 sub e WOO	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Totaal	€ art. 5.1 lid 2 sub e WOO	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
		16,9%	7,3%	-1,7%	-30,0%

Tabel - omzet september -november 2017 (effect stremming tram)

Vanaf begin december 2018 was Brug art. 5.1 lid weer open voor tramlijnen art. 5 en art. 5.1 De commissie ziet in het door art. 5.1 lid 2 sub e WOO overgelegde overzicht van de omzetontwikkeling in de maanden januari tot en met oktober 2019 evenmin een grond om uit te gaan van een na-ijlperiode van januari tot en met oktober als gevolg van de werkzaamheden.

Gezien het oordeel van de Afdeling van 21 november 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3802, dat de duur van een na-ijlperiode met name kan worden gebaseerd op de wijze waarop de omzet zich na het einde van de werkzaamheden heeft ontwikkeld, heeft de commissie dit aspect nader onderzocht. Daarbij is zij eerst uitgegaan van één kalendermaand (januari 2019) en heeft vervolgens berekend wat het effect is van het toevoegen van een maand (februari 2019) aan de schadeperiode. Daarbij heeft de commissie berekend dat de gemiste omzet over januari 2019 op € art. 5.1 lid 2 s uitkomt, terwijl op dezelfde manier berekend de gemiste omzet over januari-februari tezamen uitkomt op het lagere € art. 5.1 lid 2 su Uit dit dalende verloop concludeert de commissie dat een eventuele na-ijlperiode niet langer kan hebben geduurd dan tot en met januari 2019.

De omzetdrempel van 8% is bij de voorgaande schadeperiode eenmaal toegepast over een aansluitende schadeperiode in 2017 en 2018. Zoals al is vastgesteld onder 3.2 kan op grond van de uitspraak van de Afdeling van 15 juni 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1650 de drempel van 8% - zonder nadere motivering - worden toegepast over een tweede of volgende schadejaar, en ook om de

vergoedbaarheid van na-ijlschade te beoordelen. Ten aanzien van de omzetderving over januari 2019 leidt dit tot de volgende berekening.

Werkelijke omzet in januari 2019:

€ art. 5.1 lid 2 sub f

Referentieomzet

€ art. 5.1 lid 2 sub f

De normomzet is de omzet die naar redelijke verwachting had kunnen worden verdiend in de schadeperiode, waarbij de nadeelveroorzakende omstandigheid (de werkzaamheden) is weggedacht. De commissie heeft daartoe op de referentieomzet voor 2018 en 2019 een branchecorrectie (SBI 2008 art. 5.1 art. 5.1 lid 2 sub f WOO) toegepast:

€ art. 5.1 lid 2 sub

De commissie heeft vastgesteld dat 8% van de gemiddelde jaaromzet in de periode 2014, 2015 en 2016 bedraagt:

€ art. 5.1 lid 2 sub

De omzetdaling (€ art. 5.1 lid 2 [illegible]) overstijgt de drempelwaarde niet.

<u>Tussenconclusie</u>
Voor zover er al sprake is van een aan de werkzaamheden aan Brug art. 5.1 lid [illegible] toerekenbare omzetdaling in januari 2019, dan overstijgt deze niet het normaal ondernemersrisico en komt deze op grond van de AVN niet voor vergoeding in aanmerking.

3.3.2 Derving verkoopwaarde onderneming[5]

Ten aanzien van het gestelde waardeverlies bij de verkoop van de onderneming op 4 november 2019 merkt de commissie het volgende op. In artikel 6 van de AVN is bepaald dat schade als gevolg van een lagere opbrengst bij de verkoop van een bedrijf voor vergoeding in aanmerking komt, voor zover deze opbrengst reëel is te achten en redelijkerwijs een hogere opbrengst had kunnen worden verkregen indien geen sprake was geweest van een nadelige invloed op de opbrengst door het schadeveroorzakende besluit of handeling.

De commissie vindt het niet aannemelijk dat de waardevermindering van de onderneming art. 5.1 lid 2 sub [illegible] art. 5.1 lid 2 sub e WOO een rechtstreeks en noodzakelijk gevolg is van de werkzaamheden aan Brug art. 5.1 lid 2 de periode van na-ijlschade, waarin er nog sprake was van een nadelig effect op de omzet, duurde tot en met januari 2019. De onderneming is in november 2019 verkocht, toen de werkzaamheden al tien maanden waren afgerond en de art. 5.1 lid 2 sub e WOO weer bereikbaar was. De commissie vindt het ook niet aannemelijk dat de werkzaamheden tot een blijvende verandering van verkeersstromen hebben geleid en daarmee tot een duurzame waardevermindering van de art. 5.1 lid 2 sub e WOO Voor zover ervanuit moet worden gegaan dat de werkzaamheden via de omzetderving van art. 5.1 lid 2 sub e WOO tijdelijk een waarde drukkend effect hebben gehad, is het volgende van belang. Het is niet onderbouwd dat de verkoop van de art. 5.1 lid 2 sub e WOO in 2019 noodzakelijk was of dat de art. 5.1 lid 2

[5] Deze paragraaf is aangepast nav onderdeel 12 van de zienswijze

art. 5.1 lid 2 sub e WOO zich hier gedwongen toe zag. art. 5.1 lid 2 sub e WOO heeft de art. 5.1 lid 2 sub e WOO verkocht om zijn moverende redenen, met het risico van een lagere opbrengst. De schade die daar het gevolg van zou zijn kan niet op de gemeente worden verhaald.

De commissie wijst verder op vaste jurisprudentie van de Afdeling van 20 september 2006, ECLI:NL:RVS:2006:AY8507 (r.o. 2.7.1) en 18 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK3649, waaruit volgt dat (tijdelijke) waardevermindering van een woning niet hoeft te worden vergoed als de oorzaak geen duurzaam karakter heeft. In de uitspraak van 3 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1621 (r.o. 6.1) ging het om een horecapand: 'Ook ingeval horecapanden op een andere wijze worden gewaardeerd dan woningen en het waardedrukkend effect dat [...] heeft gehad op de omzet van [appellante] nog doorwerkt in de waardering van het pand, zoals [appellante] betoogt, is dat waardedrukkend effect over een aantal jaren verdwenen en derhalve nog steeds tijdelijk van aard. Niet is gebleken dat [appellante] door de tijdelijke waardevermindering schade heeft ondervonden. Voor een verdere tegemoetkoming kan derhalve geen grond worden gevonden.'

Tussenconclusie
De gestelde verkoopschade is niet toerekenbaar aan de werkzaamheden aan Brug art. 5.1 lid 2 Voor zover de werkzaamheden de waarde tijdelijk hebben beïnvloed is de verkoop, met het risico van een lagere opbrengst, een keuze die voor rekening en risico moet blijven van de aanvrager.

3.3.3 Vergoeding deskundigenbijstand

art. 5.1 lid 2 sub e WOO verzoekt om een vergoeding van de kosten van vijftien uur à € art. 5.1 lid aan deskundigenbijstand, te weten € art. 5.1 lid 2 sub In artikel 7, onder a, van de AVN is bepaald dat degene die in aanmerking komt voor schadevergoeding op grond van de AVN tevens voor vergoeding in aanmerking komen van kosten voor het inschakelen van deskundigen tot een door het bestuursorgaan vast te stellen bedrag voor zover het inroepen van bijstand van deskundigen redelijkerwijs noodzakelijk was. Nu de commissie tot het oordeel komt dat er geen grond is voor het toekennen van nadeelcompensatie is er evenmin grond voor toekenning van een vergoeding voor deskundigenbijstand.

3.4 Zienswijze

Aanvrager heeft op 10 december 2021 een zienswijze (**bijlage 3**) ingediend die hieronder is samengevat. NB: in de zienswijze wordt verwezen naar de paginanummering in het oorspronkelijke concept-advies. In het onderhavige definitieve advies is de paginanummering gewijzigd door aanvulling van de tekst. Hieronder wordt aangegeven over welke onderdelen van het onderhavige advies de zienswijze betrekking heeft.

1. De gemeente Amsterdam heeft niet voldaan aan de voorwaarden gesteld in artikel 3:40 Awb en 3:41 Awb en dus staat het besluit van 29 juli 2019 niet "in rechte vast". (*p. 3, 2e alinea)*

Advies [redacted] inzake [redacted]

2. Aanvrager verzoekt om restitutie van de behandelkosten voor deze aanvraag omdat het een dezelfde schadeveroorzakende gebeurtenis als bij de aanvraag over 2017/2018. *(p. 3 laatste alinea)*
3. Er is sprake van een gebrekkige motivatie in het advies over de duur van het na-ijleffect. De gemeente Amsterdam stelt zelf dat het tot anderhalf jaar kan duren voordat reizigersstromen per tram weer op het oude niveau zijn. Het GVB, eigendom van de gemeente, weigert bovendien om cijfers aan te leveren. De gemeente Amsterdam had hierin meer inspanning kunnen plegen om de gevraagde cijfers boven tafel te krijgen. *(p.6 bovenaan)*
4. Het is niet juist dat [redacted] mocht [redacted] aandragen. Er gaat ook geen prijsdrukkend effect uit van het gegeven dat [redacted] binnen het kader van de uitgebrachte notitie Prijsbepaling. *(p. 7 3e alinea)*
5. Het toepassen van een drempel is niet legitiem bij de renovatiewerkzaamheden van Brug [redacted] die kunnen niet worden opgevat als een normale maatschappelijke ontwikkeling, die in de algemene lijn der verwachting lag. Er was daarentegen sprake van een calamiteit. De gemeente Amsterdam heeft zelf aangegeven dat op basis van functie, ligging e.d. een prioritering aangebracht en ook waren er acute maatregelen nodig aan de fundering omdat Brug [redacted] niet meer voldeed aan de draagkrachteisen. Voorts is destijds ook aangegeven dat de werkzaamheden aan de brug heel plotseling zijn aangevangen nadat werd geconstateerd dat de brug in een slechte staat verkeerde en per direct moest worden gerenoveerd. *(p.8 2e en 3e alinea)*
6. Het is aannemelijk dat als voetgangers en fietsers meer dan negen maanden van een alternatieve route gebruik maken, een deel dit ook zal blijven doen nadat de afsluiting opgeheven is. Hetzij omdat ze hier niet van op de hoogte zijn, hetzij dat de alternatieve route ook prima bevalt. In het advies wordt niet gemotiveerd waarom een eventueel achterblijvend aantal GVB reizigers gedurende anderhalf jaar na openstelling van de brug niet ook leidt tot achterblijven van andere verkeerstromen. Aanvrager acht dit een kwestie van gezond verstand: voetgangers en fietsers die gedurende langere periode een andere route gereisd hebben, die voor een deel ook als prettig of misschien wel prettiger ervaren wordt, keren niet meer terug (of later). *(p 10 en 11 bovenaan).*
7. In het advies wordt geen alternatieve verklaring geboden voor het gegeven dat de omzet van aanvrager na 2018 sterk achtergebleven is. *(p 11)*
8. De omzet in de periode januari tot en met april 2019 (IST) ligt 10 tot 15% lager dan wat deze had moeten zijn, de zogeheten SOLL-positie (historische omzet + branchecorrectie). Aanvrager stelt dat er geen enkele andere oorzaak aan te wijzen is voor het achterblijven van de omzet dan het na- ijl effect van de werkzaamheden. Enige verschil is dat [redacted] zelf meer is gaan werken in 2019. *(p. 12 en 13)*
9. In het advies wordt een incorrecte conclusie getrokken aangezien er geen IST en SOLL vergelijking is gemaakt en slechts één maand is onderzocht om een conclusie over de na-ijlperiode te trekken . Aanvrager stelt niet dat er een heel groot effect is op de omzet omdat er minder openbaar vervoersbewegingen zijn, maar dat alle typen passanten, te voet, fietsend, per tram/bus, per auto alternatieve routes gekozen hebben nadat de brug weer volledig was open gesteld en deze reizigers niet allemaal direct de volgende dag weer teruggekeerd zijn. Weersinvloeden (temperatuur, neerslag, zonuren) kunnen een rol spelen, waardoor de omzet in een bepaalde maand wel vergelijkbaar is met die in het voorgaande jaar maar juist niet met een maand eerder of later. Indien over langere periode wordt gekeken (een paar maanden) is er sprake van een verschil tussen de IST

en SOLL positie van meer dan 10%. Daarmee wordt ook de impact op de berekening van andere invloeden uitgesloten die in een kortere periode gespeeld kunnen hebben. *(p 12 en 13)*

10. In artikel 2 lid 3 van de AVN staat: "in verband met het normale ondernemersrisico, wordt schade als bedoeld in artikel 4 niet vergoed wanneer deze het gevolg is van een omzetdaling die niet uitkomt boven de drempelwaarde van 8% op jaarbasis van de gemiddelde jaaromzet" en niet "wordt de schade niet vergoed over de omzet tot de drempelwaarde van 8%". De schade komt daarmee grotendeels voor rekening van de benadeelde. *(p 13)*
11. Bij het voortduren van een schadeperiode, welke bovenal niet gelabeld kan worden als behorende tot "het normaal maatschappelijk risico" is het toepassen van een omzetdrempel en/of toepassen van een korting op het uiteindelijk berekende schadebedrag niet legitiem. *(p 13)*
12. In het advies wordt gesteld dat het niet aannemelijk is dat de werkzaamheden tot blijvende veranderingen van verkeersstromen hebben geleid en dat de gestelde verkoopschade niet het gevolg van de werkzaamheden is. Ook wanneer niet sprake is van blijvende veranderingen van verkeersstromen kan sprake zijn van verkoopschade. "Geen blijvende veranderingen in verkeersstromen" wordt in het advies gelijk gesteld aan "dan is er geen sprake van een derving van de verkoopopbrengst als gevolg van de werkzaamheden". In de AVN wordt over een lagere opbrengst bij verkoop van een bedrijf gesteld (artikel 6): Indien de schade bestaat uit een lagere opbrengst bij de verkoop van een bedrijf, komt voor vergoeding in aanmerking het verschil tussen deze opbrengst, voor zover deze opbrengst reel is te achten en de opbrengst die redelijkerwijze had kunnen worden verkregen, indien geen sprake was geweest van een nadelige invloed op de opbrengst door het schadeveroorzakende besluit of handeling. Dit is het kader waarbinnen de door aanvrager gestelde derving van de verkoopopbrengst beoordeeld dient te worden. In de jaren 2016 en 2017 kwam de omzetgroei boven de omzetgroei uit van de benchmark (omzetontwikkeling fastservicesector). In het eerdere advies is al vastgesteld dat in 2017/2018 sprake was van een negatieve impact op de omzet en rendement van de onderneming. Een koper zal voor een bedrijf met minder fraaie rapportcijfers een minder hoog bedrag neerleggen. In het advies wordt gesteld dat een tijdelijke waardevermindering van een onroerende zaak niet voor vergoeding in aanmerking komt, terwijl het niet gaat over de verkoop van een onroerende zaak. De verwijzing naar AVN artikel 2 lid 5 is onjuist omdat het daar ook een onroerende zaak betreft. *(p 13 ev onder 3.3.2*)
13. Er is geen gedegen onderzoek verricht naar de waardevermindering. Er is een 1 op 1 relatie tussen de werkzaamheden en de lagere verkoopopbrengst. Aanvrager verzoekt om een 2e concept advies waarin alsnog op de berekening van de derving van de verkoopopbrengst wordt ingegaan. *(3.3.2)*

3.4.1 Beoordeling zienswijze

Ad 1

De commissie is zich er terdege van bewust dat er door art. 5.1 lid 2 sub e WOO bezwaar is gemaakt tegen het besluit d.d. 29 juli 2019 en dat er daarbij discussie is geweest over de bekendmaking van dit besluit. Het besluit en het advies zijn naar aanleiding van die discussie door de heer art. 5.1 lid 2 sub f WO van V&OR per mail verzonden naar de gemachtigde van art. 5.1 lid 2 sub e WOO op respectievelijk 1 en 24 april 2020. In het advies wordt er daarom van uitgegaan dat er op het eerste verzoek om nadeelcompensatie over schadeperiode in 2017/2018 een onherroepelijk besluit is genomen.

Ad 2

De reden dat door het Bureau Schadepreventie & Nadeelcompensatie (BS&N) nogmaals €300 aan behandelkosten in rekening is gebracht bij art. 5.1 lid 2 sub e WOO heeft te maken met het verzoek van de directeur van V&OR om deze aanvraag als *nieuw* verzoek in behandeling te nemen. De commissie kan dit deel van de zienswijze overigens wel volgen: het gaat bij deze aanvraag om dezelfde werkzaamheden als bij de eerste aanvraag. Het is inderdaad de praktijk dat bij *aanvullende* aanvragen er niet opnieuw behandelkosten moeten worden betaald door een aanvrager. De commissie vindt het dan ook billijk als de behandelkosten worden vergoed door het bestuursorgaan.

Ad 3

Dit onderdeel van het advies is een zakelijke verwijzing naar het voornoemde verzoek van de directeur van V&OR van 2 november 2020 om vanwege de complexiteit advies uit te brengen over de brief van art. 5.1 lid 2 sub e WOO van 30 maart 2020, waarin hij verzoekt om aanvulling op de reeds toegekende nadeelcompensatie over 2017/2018. Daarin wordt inderdaad benoemd dat het na-ijleffect al aan de orde is geweest in het eerste advies. V&OR heeft gevraagd om te onderzoeken of er sprake is van nieuwe feiten en omstandigheden. De commissie heeft bij de hoorzitting aangegeven dat het lager aantal vervoersbewegingen per tram na afloop van de werkzaamheden gedurende anderhalf jaar minder als nieuw aangevoerde omstandigheid wordt beschouwd.

Ad 4

De commissie is bij dit deel van het advies uitgegaan van wat er hierover bij de hoorzitting (zie verslag op p. 21) is gezegd en in de aangeleverde stukken wordt vermeld. De commissie ziet geen concrete aanleiding in dit onderdeel van de zienswijze om het advies hier op aan te passen.

Ad 5

De commissie heeft in het advies over de aanvraag 2017/2018 geoordeeld dat de werkzaamheden behoren tot de normale onderhouds- en beheerplicht van de gemeente als beheerder van de openbare ruimte die, zeker in een stad als Amsterdam, regelmatig voorkomen. Het onderzoek aan Brug art. 5.1 lid in 2017 kwam voort uit nieuwe wettelijke rijksnormen voor constructieve veiligheid en het Programma Constructieve Veiligheid Bruggen (PCVB). De renovatie van Brug art. 5.1 lid is dan ook niet onverwacht uitgevoerd, ook al was de constructieve toetsing van de Amsterdamse bruggen aan de hand van risico's geprioriteerd en werd de brug eind 2017 afgesloten voor het zwaardere verkeer en het tramverkeer. De besluitvorming, planning en de voorbereiding om Brug art. 5.1 lid te vernieuwen heeft weloverwogen plaatsgevonden, waarbij alle betrokken belangen zijn meegewogen. Dat de brug ooit een keer zou moeten worden gerenoveerd was een aspect waarmee de benadeelde rekening had kunnen houden. De werkzaamheden kunnen daarom worden aangemerkt als een normale maatschappelijke ontwikkeling die ook ter plekke in de lijn der verwachtingen lag, ook al bestond geen concreet zicht op de omvang waarin, de plaats waar en het moment waarop de ontwikkeling zich zou voordoen, en niet als een reactie op een calamiteit. De commissie wijst er in dit verband op dat ook in de Handleiding nadeelcompensatie bij infrastructurele maatregelen van Ministerie van Binnenlandse Zaken (2018) op p.54 is vermeld dat een infrastructurele maatregel slechts bij hoge uitzondering als (uitvloeisel van een) calamiteit worden aangemerkt. Volgens de Handleiding is kenmerkend voor deze uitzonderingsgevallen het plotselinge en onvoorziene karakter van de maatregel, dat een aanwijzing kan zijn voor de abnormaliteit van de aard van de maatregel en van

de daardoor geleden schade. De commissie is van oordeel dat de renovatie van Brug art. 5.1 lid geen plotseling en geen onvoorzien karakter had. Er is geen grond voor het oordeel dat in dit geval voor de beoordeling van de vergoedbaarheid van de schade toepassing van de 8%-drempel achterwege moet worden gelaten.

Ad 6
De commissie ziet in dit onderdeel van de zienswijze geen aanleiding om paragraaf 3.3.1 van het advies aan te passen. De aanname dat voetgangers en fietsers, die gedurende een langere periode een andere route hebben gereisd, niet meer terugkeren wordt niet onderbouwd. Tijdens de renovatie bleef de brug toegankelijk voor voetgangers en fietsers (fiets in de hand), bovendien is de art. 5.1 lid 2 sub e WOO een belangrijke hoofdroute voor fietsverkeer in de stad.
De commissie zou meer openbare (statistische) gegevens over de vervoersbewegingen in de stad ook toejuichen. Het GVB is echter een zelfstandige juridische entiteit (NV), die eigen beleidskeuzes maakt. De aandeelhouders, de gemeente Amsterdam en de Vervoersregio Amsterdam, hebben geen recht om zich met de bedrijfsvoering van de deelneming GVB te bemoeien. Dat is de taak van het bestuur van het GVB.[6]

Ad 7, 8 en 9
Anders dan art. 5.1 lid 2 sub e WOO (veronder)stelt heeft de commissie in dezen wel degelijk een zogenoemde IST en SOLL vergelijking gemaakt. De in de onderzochte periode gerealiseerde omzet (IST) is immers afgezet tegen een door de commissie benaderde normomzet (SOLL). Met in het achterhoofd dat de werkzaamheden in december 2018 waren beëindigd, de onderneming vanaf dat moment weer volledig en als vanouds bereikbaar was, het hier gaat om een zogenoemde hoofdroute waardoor er geen reden is om aan te nemen dat verkeersbewegingen door de tijdelijke onderbreking duurzaam of voor een langere periode zijn verstoord - de omleidingen zijn gerealiseerd via het bestaande wegennet en betreft routes die verkeersdeelnemers ook al vóór de werkzaamheden aan brug art. 5.1 lid hadden kunnen volgen als dat zinvol werd geacht - is gekeken naar de omzetontwikkeling in de maanden die het dichtst bij de periode van uitvoeringswerkzaamheden gelegen zijn. Het nominale verloop van die maandomzetten laat vanaf januari 2019 t/m april 2019 een stijgend verloop zien. Vanaf mei 2019 - een half jaar na afronding van de werkzaamheden - buigt de omzet weer naar beneden af.

Gelet op dit (aanvankelijke) stijgende verloop heeft de commissie door middel van een 'IST/SOLL' vergelijking onderzocht hoe de gerealiseerde omzet zich verhield tot een representatief verleden. Zoals in het conceptadvies vermeld heeft de commissie daarbij vastgesteld dat wanneer de onderzochte periode twee kalendermaanden (januari-februari 2019) beslaat, de in die periode berekende gemiste omzet (€ art. 5.1 lid 2) lager is dan de € art. 5.1 lid 2 die wordt gevonden wanneer alleen januari 2019 tot de schadeperiode word berekend. Dit gegeven in samenhang met de hogere nominale omzet brengt de commissie tot het oordeel dat een eventuele nadelige invloed van de in december 2018 beëindigde werkzaamheden niet meer aanwezig is. Dat later in 2019 de omzet nominaal weer een dalend verloop laat zien heeft de commissie ook waargenomen, echter kan naar het oordeel van de commissie en onder verwijzing naar te dezen relevante jurisprudentie

[6] Zie het deelnemingenbeleid van de gemeente Amsterdam op https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/deelnemingen/

redelijkerwijze geen voldoende verband hebben met de werkzaamheden aan brug art. 5.1 lid 2 Het is vervolgens niet de taak van de commissie om te onderzoeken wat (wel) een verklaring voor dat verloop is.

Samengevat leest de commissie in de zienswijze van art. 5.1 lid 2 sub e WOO, a vooral dat deze (eigenlijk) van mening is dat een veel hogere normomzet had dienen te worden vastgesteld. De (rekenkundige) argumenten daarvoor worden evenwel niet (cijfermatig) onderbouwd. De commissie ziet in de zienswijze geen aanleiding om het in concept geadviseerde aan te passen.

Ad 10 en 11
De omzetdrempel uit artikel 2 lid 3 van de AVN wordt in het advies, conform de toelichting op AVN en in lijn met vaste jurisprudentie gehanteerd. Dit betekent dat wanneer de omzetderving de drempel van 8% niet overschrijdt, de daarbij behorende schade volledig tot het normaal ondernemersrisico behoort. Alleen schade, die het gevolg is van omzetderving die boven de 8%-drempel uitkomt, kan in aanmerking komen voor een vergoeding.

De commissie heeft de 8% omzetdrempel tweemaal toegepast: eenmaal over de eerste schadeperiode die viel in 2017 én 2018 en eenmaal over 2019. De commissie verwijst naar overweging 11.1 e.v in de uitspraak van de Afdeling van 15 juni 2016 ECLI:NL:RVS:2016:1650 (AH Cassandraplein): de daar gehanteerde berekeningsmethode, achtte de Afdeling redelijk, aanvaardbaar en een binnen het stelsel van nadeelcompensatie gangbare en geaccepteerde methode om schade te berekenen. Voor het toepassen van de drempel van 8% bij schade als gevolg van reguliere infrastructurele werkzaamheden geldt bovendien geen verhoogde motiveringsplicht (overweging 10). Een drempel van die hoogte mag in de visie van de Afdeling ook in een tweede schadejaar worden toegepast.

Ad 12 en 13
In dit deel van de zienswijze wordt terecht gesteld door art. 5.1 lid 2 sub e WOO dat niet artikel 2, lid 5, maar artikel 6 van de AVN van toepassing is op de gestelde schade, de waardedaling van de onderneming art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO De verwijzing naar vaste jurisprudentie over waardevermindering (ECLI:NL:RVS:2006:AY8507) was daardoor helaas niet duidelijk. Dit deel van het advies onder 3.3.2 op p 13 is aangepast. De commissie ziet hierin echter geen aanleiding om af te wijken van de gebruikelijke adviesroute en nogmaals een concept-advies voor zienswijze voor te leggen.

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

4 Advies

Gelet op het voorgaande adviseert de commissie het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam, namens deze de dienst Verkeer en Openbare Ruimte om:

1. Het verzoek van de art. 5.1 lid 2 sub e WOO om vergoeding van omzetschade over januari tot en met oktober 2019 als gevolg van de werkzaamheden aan Brug art. 5.1 lid van september 2017 tot en met november 2018 op grond van artikel 2, eerste lid, en artikel 3 eerste lid onder a. van de AVN af te wijzen.
2. Het verzoek van art. 5.1 lid 2 sub e WOO om vergoeding van waardeverlies bij de verkoop van zijn onderneming op 4 november 2019, als gevolg van de werkzaamheden aan Brug art. 5.1 lid op grond van artikel 3 eerste lid onder a en artikel 6 van de AVN af te wijzen.
3. De betaalde behandelkosten à €300 aan art. 5.1 lid 2 sub e WOO te vergoeden op grond van artikel 18 van de AVN.
4. Het verzoek om vergoeding van de kosten van deskundigenbijstand af te wijzen nu er geen grond is voor het toekennen van nadeelcompensatie.

Rotterdam, 7 maart 2022

Namens de Stedelijke Adviescommissie Algemene Nadeelcompensatie,

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

art. 5.1 lid 2 sub e WOO (Mar 7, 2022 18:59 GMT+1)

mr. dr. art. 5.1 lid 2 sub e WOO, voorzitter

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Bijlage 1/ Verslag hoorzitting

Verslag van de hoorzitting gehouden op 12 maart 2021 naar aanleiding van het verzoek om nadeelcompensatie van art. 5.1 lid 2 sub e WOO in verband met de werkzaamheden de art. 5.1 en nadeel in 2019 voor zijn voormalige onderneming art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 Amsterdam

---

Aanwezig:

Stedelijke Adviescommissie Algemene Nadeelcompensatie:
Mevrouw mr. dr. art. 5.1 lid 2 sub e WOO, voorzitter
De heer mr. art. 5.1 lid 2 sub e WOO
De heer mr. art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Mevrouw mr. art. 5.1 lid 2 sub e WOO, secretaris
Mevrouw mr. art. 5.1 lid 2 sub e WOO, secretaris

Aanvrager (via MS Teams):
art. 5.1 lid 2 sub e WOO voormalig eigenaar van art. 5.1 lid 2 sub e WOO
art. 5.1 lid 2 sub e WOO gemachtigde

Vertegenwoordigers bestuursorgaan (via MS Teams):
De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO manager Projectbeheersing bij de dienst Verkeer en Openbare Ruimte
Mevrouw art. 5.1 lid 2 juridisch adviseur bij de dienst Verkeer en Openbare Ruimte

---

De voorzitter opent de zitting, stelt de deelnemers voor en legt de te volgen procedure uit. De aanvraag van art. 5.1 lid 2 sub e WOO wordt beoordeeld op basis van de criteria zoals die zijn vastgelegd in de Algemene Verordening Nadeelcompensatie (AVN).
Er wordt eerst een conceptadvies opgesteld waarop de aanvrager kan reageren voordat een definitief advies wordt uitgebracht aan de gemeente die dit in de meeste gevallen ten grondslag legt aan de beslissing op de aanvraag. Er liggen twee aspecten ter beoordeling voor: de na ijlschade als gevolg van de werkzaamheden die in 2018 zijn afgerond en schade bij de verkoop van de onderneming in 2019. De voorzitter bevestigt dat dit als een aanvraag over 2019 zal worden behandeld.

De voorzitter vraagt wanneer de verkoop van de onderneming en de levering hebben plaatsgevonden en over welke periode de aanvrager naijlschade claimt. Ook vraagt ze om een toelichting op de naijlschadeclaim

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO antwoordt dat de verkoop van de onderneming in augustus 2019 plaatsvond en de levering op 4 november 2019. De naijlschadeclaim heeft betrekking op de periode van 1 januari 2019 tot en 31 oktober 2019. De werkzaamheden hebben lang geduurd, waardoor de bereikbaarheid problematisch was geworden, ook na het opheffen van alle beperkingen. Gedurende periode dat de zaak slecht bereikbaar was hebben passanten en klanten respectievelijk alternatieve routes en/of andere horecagelegenheden gevonden. Het duurt enige tijd voordat een horeca-onderneming weer nieuwe aanwas heeft opgebouwd. De ondernemer heeft er in 2019 alles aan gedaan om er voor te zorgen dat de zaak goed liep: het heeft niet aan de prestaties van het team gelegen.

De voorzitter vraagt om een toelichting van de gemeente op de naijlschadeclaim.

Mevrouw art. 5.1 lid 2 vraag zich af of er iets is veranderd in de situatie na afronding van de werkzaamheden in vergelijking met de situatie van daarvoor. Wat is de oorzaak van de achterblijvende omzet? Het valt ook binnen het normaal maatschappelijk risico dat klanten veranderen van horecagelegenheid. Ze geeft aan graag het advies van de adviescommissie hierover af te wachten.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WO merkt op dat het project leidde tot een onverwacht buiten gebruikstelling van de brug. GVB heeft laten weten langdurig effect te zien op het gebruik van de tramlijn en de vervoersbewegingen. Volgens GVB duurt het anderhalf jaar voordat de exploitatie weer is hersteld naar het oude niveau. Hij zegt zich dan ook te kunnen voorstellen dat het herstel enige tijd kan duren. Over de maatschappelijke impact op de klantenaantallen kan hij niets zeggen.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO merkt op dat de naijlperiode elf maanden zou hebben geduurd. Is dat juist?

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO antwoordt dat dit te maken heeft met het moment van de verkoop van de onderneming. Die stond al te koop sinds augustus 2017. De lagere omzetten waren al verdisconteerd in de verkoopwaarde. Eigenlijk is de naijlperiode langer, maar dan zou er sprake zijn van een dubbele claim. Vandaar dat de naijlschadeperiode loopt tot 31 oktober.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO merkt op dat de werkzaamheden, die de verstoring opleverden, veertien maanden duurden. Kan art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WO onderbouwen dat die gevolgd worden door een naijleffect van bijna één jaar?

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO wijst op het antwoord van de heer art. 5.1 lid 2 sub e WO namelijk dat het aantal GVB-reizigers pas na anderhalf jaar weer op peil was. Hij veronderstelt dat dit ook zou kunnen gelden voor automobilisten, fietsers en wandelaars op deze route. Indien een route langdurig afgesloten is geweest dan keert men niet direct de volgende dag terug naar de oude route. Deze periode waarin de bewegingen van passanten die langs de art. 5.1 lid 2 sub e WOO trekken nog niet is hersteld, is logischerwijs een direct gevolg van de sluiting van de brug.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO merkt op dat je ook kan veronderstellen dat, aangezien het hier gaat om een hoofdader van oost naar west, de verkeersstromen weer snel op peil zijn als die weer begaanbaar

is. Hij vraagt zich af of de periode van tien maanden bewust gekozen is: de maandcijfers ondersteunen dat beeld niet klip en klaar.

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO antwoordt dat de veronderstelling ziet op andere vervoerbewegingen. De GVB getallen kunnen immers als feiten worden beschouwd: mogelijk kunnen deze cijfers nog aanvullend worden na geleverd? De omzet van art. 5.1 lid 2 sub e WOO is wel terug gekropen maar niet zo snel als men had gehoopt

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO merkt op dat de omzet in maart 2019 ten opzichte van de zelfde periode in 2014 tot en met 2017 de op een na hoogst behaalde omzet was. Dat was toch al een indicatie dat men op de goed weg was?

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO antwoordt dat er altijd sprake is van fluctuaties, bijvoorbeeld door het weer of een evenement. Een bedrijf is geen liniaal. Het weer heeft op art. 5.1 lid 2 sub e WOO altijd een grote impact gehad door de ligging op een hoek en aan de gracht. Bij mooi weer was het terras direct vol en wel voor uren lang. Hij stelt voor om de gegevens over het weer er bij te betrekken over 2018 en 2019, zoals bij de nadeelcompensatiezaken met betrekking tot strandpaviljoens

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO antwoordt dat het effect van het weer in de gehanteerde berekening juist wordt 'uitgemiddeld'. Het weer, andere leuke tentjes in de buurt, andere routes: er passeren meer invloeden de revue, die het moeilijk maken om te bepalen welk deel van het omzetverschil nog is toe te rekenen aan de werkzaamheden.

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO snapt de gedachte dat andere aspecten ook effect kunnen hebben gehad. Hij nodigt de adviescommissie uit om aan te tonen dat er leukere zaken zijn bij gekomen: het is zijn cliënt en hem niet bekend. Hij merkt verder op dat bij de Noord Zuidlijnclaims de concurrentiebewegingen niet zijn betrokken, dus waarom nu wel bij één jaar naijlschade? Het is enerzijds lastig te onderzoeken wat het effect is van de concurrentiebewegingen en anderzijds is het niet in lijn met de eerder adviezen van de commissie.

De heer art. 5.1 lid 2 s merkt op dat de in de stukken met betrekking tot de winstderving en naijleffect over 2019 door aanvrager zelf het punt is opgeworpen dat er naast gewijzigde loop - en fietsbewegingen mogelijk ook sprake kan zijn van concurrenten.

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO vindt het goed dat de commissie dit benoemt en zegt het te moeten nakijken. De vraag is of die concurrenten er al zaten of er juist zijn bij gekomen gedurende de werkzaamheden, omdat de mensen uitgewaaierd zijn. Zo was die opmerking niet bedoeld.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO merkt op dat in het advies over 2018 niet is gekeken naar de kostenbesparing. Bij deze claim over 2019 zal daar wel naar worden gekeken. De commissie neemt de zogenaamde eigenaarsbeloning en de tijdsbesteding van de eigenaar ook mee en vraagt of daar een urenregistratie van is

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO beaamt allereerst dat nadeelcompensatie winstderving minus kostenbesparing is en dat het juist is dat dit netjes wordt betrokken. Wat betreft de urenregistratie

merkt hij op dat er in het advies over 2018 een lelijke opmerking is gemaakt namelijk dat de ondernemer louter voor dit doel achteraf een lijst samenstelt met zijn uren. Bij art. 5.1 lid 2 sub e WOO is een urenregistratie -en roostersysteem Linda, waarin de uren van de medewerkers en van de ondernemer worden bijgehouden. art. 5.1 lid 2 sub e WOO kan niet meer in dit systeem, maar hij kan wellicht een opgave vragen bij art. 5.1 lid 2 sub e WOO hoofdkantoor. Het aantal uren is netjes door de ondernemer geregistreerd. Zichtbaar is dat het aantal uren wezenlijk omhoog is gegaan ter compensatie van de uren die anders door het personeel zouden zijn gewerkt. art. 5.1 lid 2 sub e WOO zou deze uren niet gratis hebben gewerkt, alleen om de schade te beperken

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO wijst op de schadebeperkingsplicht bij nadeelcompensatie. Hij ziet de aanvullende (omzet)gegevens graag tegemoet.

De voorzitter gaat naar het tweede aspect van de beoordeling: de verkoopschade.

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO recapituleert de hoofdlijnen. Het eerste plan om te gaan verkopen dateerde uit de zomer van 2017. De toenmalige bedrijfsleider wilde zich inkopen voor 50 % om uiteindelijk door te groeien naar een volledige overname. Gesprekken hierover liepen tot begin 2018. Toen startten de werkzaamheden aan de brug, waardoor de bedrijfsleider het te onzeker vond worden en is afgehaakt. Vanaf toen was art. 5.1 lid 2 sub e WOO afhankelijk van een wachtlijst met mogelijke kopers die via franchisegever art. 5.1 lid 2 sub e WOO BV worden geballoteerd en voorgedragen. De gegadigden werden in 2018, dus midden in de bouwellende, voorgesteld. Menigeen was dan ook niet geïnteresseerd of kwam met te lage biedingen van soms wel € art. 5.1 lid 2 sub f W lager. Toen uiteindelijk de werkzaamheden klaar waren, bleef de omzet tegenvallen. In de zomer van 2019 vonden er opnieuw verkooponderhandelingen plaats en moest art. 5.1 lid 2 sub e WOO de wederpartij laten weten dat de omzetten nog steeds tegen vielen. De geïnteresseerde koper wilde dan ook niet bieden op basis van de historische omzetcijfers. Na eerst de verkoop te hebben uitgesteld heeft art. 5.1 lid 2 sub e in augustus 2019 ingestemd met een toen voor hem acceptabel bod en kwam men tot een overeenkomst. Een voor de hand liggende vraag is waarom art. 5.1 lid 2 sub e WOO niet heeft gewacht met de bedrijfsverkoop, teneinde zijn schade te beperken? art. 5.1 lid 2 sub e WOO : dat is mede afhankelijk van de uitkomst van deze aanvraag.

De voorzitter heeft hierover geen vragen. Wat betreft de verkoop, die geruime tijd plaatsvond na afronding van de werkzaamheden, zal er vooral naar het causaal verband moeten worden gekeken

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO merkt op dat dit met elkaar samenhangt. Indien er geen causaal verband is van de lagere verkoopwaarde met het naijleffect, dan valt die ook weg.

De voorzitter merkt op dat een art. 5.1 lid 2 sub e WOO koper ook weet dat de werkzaamheden zijn afgerond en die werkzaamheden aan de brug niet snel zullen terugkomen in de nabije toekomst.

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO antwoordt dat een koper ook kan bedenken dat het omzetniveau na de werkzaamheden 'het nieuwe normaal' is en dus een lager bod uitbrengt. Dan betaal je niet op basis van de historische omzetten.

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO vraagt waarom dit schade is. Er is een verschil: maar waarom is er schade>

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO antwoordt dat eerst de hobbel moet worden genomen van het vaststellen of er sprake is van een naijleffect als gevolg van de verminderde verkeersbewegingen. Indien wordt vastgesteld dat er sprake is van een negatieve impact op de omzet, dan kan er ook vanuit worden worden gegaan dat dit gebruikt wordt door een koper om een lagere koopsom te bedingen. Dit is een normaal economisch principe.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO merkt op dat in het taxatierapport van Horeca Nederland uit 2018 geen gewag wordt gemaakt van het feit dat er alleen mag worden verkocht aan een koper met toestemming van art. 5.1 lid 2 sub e WOO Nederland, terwijl dit op zich een prijsdrukkend effect heeft.

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO antwoordt dat art. 5.1 lid 2 sub e WOO alleen naar het verdienvermogen kijkt. De kopers moet alleen langs een ballotagecommissie, maar daarna heeft art. 5.1 lid 2 sub e WOO de prijs te accepteren die wordt geboden en zal meewerken. Het hoofdkantoor van art. 5.1 lid 2 sub e WOO heeft zelf ook aangegeven dat het bedrijf minder waard was dan op basis van de cijfers van 2017.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO vraagt of het gegeven dat er toestemming van art. 5.1 lid 2 sub e WOO BV nodig is in de taxatie is betrokken. Of maakt het niet uit?

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO zegt dat hij art. 5.1 lid 2 sub e WOO destijds zelf heeft begeleid bij de aankoop van art. 5.1 lid 2 sub e WOO vestiging in art. 5.1 lid 2 sub e WOO. De vraagprijs was bij meerdere vestigingen altijd hoger dan de waardebepaling van art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO Als je uiteindelijk mag kopen in de franchiseketen, dan doe je dit ook: dit heeft eerder een opwaarts effect op de prijs.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO merkt op dat wat u ook waardeert, er altijd een ander bedrag uitkomt.

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO zegt dat hij veel ervaring heeft met franchises. Wat hij ziet is dat er niet veel kopers zijn om uit te kiezen, maar als ze er zijn dat een onderneming dan vaak voor een hoger bedrag wordt verkocht dan de rentabiliteit van de onderneming feitelijk legitimeert

De voorzitter merkt op dat de commissie voldoende is voorgelicht. Indien er nog behoefte is aan aanvullende informatie dan zal dat via de secretaris worden gemeld.

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO antwoordt dat hij de gegevens uit het roosterprogramma Linda zal opvragen. Verder verzoekt hij de commissie om bij het GVB de door de heer art. 5.1 lid 2 sub e WO genoemde vervoerscijfers op te vragen. Dit is cruciale informatie.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WOO merkt op dat art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WO zelf heeft aangegeven dat het lastig is om het naijleffect te onderzoeken. Het ligt ook niet op de weg van de commissie om de veronderstelling van een aanvrager te weerleggen met feiten. Terugkomend op de opmerking van art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WO over de beoordeling door de commissie bij de Noord-Zuidlijn-zaken merkt hij nog op dat dit een andere commissie betrof en dat de Noord-Zuidlijn werkzaamheden 14 jaar hebben geduurd. Dit is een wezenlijk verschil met het voorliggend dossier, waarbij het gaat om werkzaamheden die 14 maanden hebben geduurd.

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO antwoordt dat het hem nu vooral gaat om het verkrijgen van beschikbare gegevens over 2017-2019 van het GVB over deze tramlijn. Dan is er verder geen discussie meer nodig over de vraag of er sprake is van minder passanten: dan zijn er harde gegevens.

De heer art. 5.1 lid 2 s vraagt wat de ervaring is van de gemeente met andere vervoersstromen van auto's, fietsers en voetgangers. Zijn die, net als de vervoersbewegingen van GVB, ook minder?

Mevrouw art. 5.1 lid 2 zegt niet te weten of de vervoersstromen gemeten worden.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WO antwoordt dat hij en zijn collega's niet bekend zijn met tellingen. Wellicht is er periodieke monitoring. Hij merkt op dat de brug wel beschikbaar is gebleven voor voetgangers en fietsers, hoewel hij ook heeft gehoord dat fietsers een andere route hebben gekozen. In de onderhandelingen met het met GVB over hun nadeelcompensatieclaim heeft GVB naar voren gebracht dat de reizigersstromen na anderhalf jaar weer op het oude niveau waren. Hij weet niet of dit vergelijkbaar is met de andere vervoerstromen.

De heer art. 5.1 lid 2 su vraagt of het aannemelijk kan worden geacht dat fietsers en voetgangers nog tien maanden omfietsen en om lopen nadat de brug weer open is gegaan in januari 2019

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO antwoordt dat dit niet zwart-wit is. Een paar procent van het aantal voetgangers dat zijn route permanent verschuift is al genoeg voor een effect.

De heer Očko vraagt of het nu veel minder druk in de straat is dan voor de werkzaamheden.

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO merkt op dat de gemeente Amsterdam over veel statistische gegevens beschikt, zoals in Locatus, waartoe eens per twee jaar passantentellingen worden verricht. Beschikt de gemeente wellicht over die gegevens?

Mevrouw art. 5.1 lid 2 merkt op dat voetgangersbewegingen in een stad als Amsterdam an sich geregeld veranderen door maatregelen en/of werkzaamheden. Dergelijke complexe bewegingen horen bij een stad en leveren niet direct een aantoonbaar causaal verband op, maar vallen onder het normaal maatschappelijk risico. Zij vraagt zich af of de precieze voetgangersstromen hierbij wel een rol moeten spelen.

De heer art. 5.1 lid 2 s vraagt of de heer art. 5.1 lid 2 sub e WO een karakteristiek van de straat kan schetsen.

De heer art. 5.1 lid 2 sub e WO antwoordt dat hij daar niet deskundig in is. Het is bekend dat het een van de belangrijke radialen in de stad is en heeft daarom veel belang voor GVB. Het is een redelijk drukke straat, die dankzij de Oranje Loper er binnenkort ook mooier bij zal liggen. Om die reden was het verkoopmoment ook ongelukkig.

art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art. 5.1 lid 2 sub f WOO reageert op de laatste reactie van mevrouw art. 5.1 lid 2 Hij zou het met haar eens zijn als de straat bijvoorbeeld eenrichting zou zijn geworden. Echter: over 2018 heeft de adviescommissie al vastgesteld dat er een causaal verband was tussen de werkzaamheden en de

schade en is er nadeelcompensatie toegekend. In 2019 ijlt dit effect na, zonder dat er wezenlijk iets is veranderd in de straat en de oude situatie is teruggekeerd: het verkeer kan er weer op dezelfde manier onbelemmerd door heen.

De voorzitter geeft aan dat de commissie vooralsnog voldoende is voorgelicht. Zij dankt de aanwezigen en sluit de hoorzitting.

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Bijlage 2/ Berekening

Samenvatting art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Schadeperiode januari 2019				
1a	Normomzet		€ art. 5.1 lid 2 sub	
1b	Gerealiseerde omzet		€ art. 5.1 lid 2 sub	
1c	Omzetdaling (1a -\- 1b)		€ art. 5.1 lid 2 s	
2	Drempelwaarde ex artikel 2 lid 3 (8% van gemiddelde jaaromzet 2014 t/m 2016)		€ art. 5.1 lid 2 sub	
3	Gemiste omzet na drempel (1c -/- 2)		€ -	
4	Gemiste brutowinst (70,0 % van 3)		€ -	
5	(Toerekening) bespaarde kosten		€ -	
6	Aftrek ex artikel 2 lid 6 (20% van (4 -/- 5))		€ -	
7	Toe te kennen nadeelcompensatie (4 -/- (5 + 6))		€ -	

Referentie drie jaar (2015-2017)
Branchecorrectie 2018 en 2019 om te komen tot normomzet 2019

Basisgegevens (jaarrekening)

		2014	2015	2016	2017	2018	2019
jaarrapport		€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	
januari		€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]
februari		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
maart		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
april		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
mei		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
juni		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
juli		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
augustus		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
september		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
oktober		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
november		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
december		€ 22.414	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
periode 13		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Kostprijs omzet		€ art. 5.1 lid 2 sub e WOO					
Brutomarge		70,2%	70,0%	69,9%	70,4%	70,5%	
Bedrijfskosten		€ art. 5.1 lid 2 sub e WOO					
Loon/salaris		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Afschrijvingen		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Huisvesting		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Overig		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
Resultaat		€ [redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Basisgegevens (overig)

		2014	2015	2016	2017	2018	2019
CPI (2015 = 100) *CBS*		99,4	100	100,32	101,7	103,44	
Brancheontwikkeling		5,4	5	9,4	8,7	*8,9*	5,2
CBS: SBI art. 5.1 lid 2 sub e WOO							
Eigen ontwikkeling			20%	9%	4%		

Normomzet 2019

		2016	2016	2017		2019
januari		€	€	€		€
		€	€	€		€
CPI *(prijspeil 2017)*		€	€	€		
Referentieomzet					€	
Brancheontwikkeling 2018					€	
					€	
Brancheontwikkeling 2019					€	
Normomzet						€

Normomzet 2019 (controle op duur na-ijlperiode)

		2016	2016	2017		2019
januari		€	€	€		€
februari		€	€	€		€
		€	€	€		€
CPI *(prijspeil 2017)*		€	€	€		
Referentieomzet					€	
Brancheontwikkeling 2018					€	
					€	
Brancheontwikkeling 2019					€	
Normomzet						€

2 Drempelwaarde

		2014	**2015**	**2016**		Gemiddeld
Jaaromzet		€ [redacted]	€ [redacted]	€ [redacted]		€ [redacted]
Drempelwaarde					8%	€ [redacted]

4. Brutowinst %

		2014	**2015**	**2016**		Gemiddeld
Brutowinst % (volgens jaarrekening)		70,2%	70,0%	69,9%		70,0%

Advies art. 5.1 lid 2 sub e WOO inzake art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Bijlage 3 Zienswijze

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Bureau Schadepreventie en Nadeelcompensatie
t.a.v. mevrouw art. 5.1 lid 2 sub e WOO
Postbus 58032
1040 HA AMSTERDAM

Uitsluitend per e-mail verzonden aan: art. 5.1 lid 2 sub e WOO @vga.amsterdam.nl

Datum : 8 december 2021
Betreft : Zienswijze nadeelcompensatie 2019 art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO, art
Onze referentie : V art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Geachte mevrouw art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Enkele weken geleden mochten wij van u een schrijven ontvangen waaraan het conceptadvies nadeelcompensatie (jaargang 2019) aangehecht was betreffende art. 5.1 lid 2 sub e WO zijn onderneming (art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO in de gelijknamige straat op nummer art. 5.1 lid 2 gelegen). U stelt aanvrager in de gelegenheid te reageren op het conceptadvies. U treft mijn zienswijze, uitgebracht namens aanvrager, in de onderstaande uiteenzetting aan. Hierbij hou ik de volgorde van het conceptadvies aan.

Pagina 3

- In de 2e alinea wordt abusievelijk gesteld dat door het college van B&W op 29 juli 2019 een besluit genomen is inzake de schadeperiode oktober 2017 tot en met november 2018. Echter, de gemeente Amsterdam heeft niet voldaan aan de voorwaarden gesteld in artikel 3:40 Awb en 3:41 Awb en dus staat het besluit niet "in rechte vast".
- Op pagina 3, een na laatste alinea staat vermeld dat art. 5.1 lid 2 sub e WOO hernieuwd € 300,-- aan behandelkosten heeft moeten betalen. Omdat het hier gaat om een dezelfde schadeveroorzakende gebeurtenis als in 2017/2018 verzoek ik u hierbij namens aanvrager dit bedrag te restitueren (ons is bekend dat andere aanvragers bij een vervolgaanvraag niet opnieuw behandelkosten hoeven te betalen).

Pagina 5

Zowel aanvrager als ondergetekende zijn hoogst verbaasd dat de in het conceptadvies de Stedelijke Adviescommissie ook nu weer (2e alinea in 1.4) herhaalt dat zij in het advies over 2017 en 2018 al was ingegaan op het na-ijleffect. Alhoewel feitelijk correct is de Stedelijke Adviescommissie destijds haar boekje te buiten gegaan door in een advies over 2017/2018

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

al een schaduw vooruit te werpen op hoe zij aan zou kijken tegen schade opgelopen na 2018. Immers: zij beschikte toen niet over alle ins en outs (zoals b.v. de omzetontwikkeling in 2019) en heeft zichzelf nu in een onmogelijke positie gemanoeuvreerd: want hoe kun je nu nog onbevooroordeeld over het na-ijleffect (derving winst, derving verkoopopbrengst) adviseren als je die deur -ongevraagd- al in een eerder adviesrapport dichtgeslagen hebt?

Dat blijkt ook wel want zelfs als de gemeente Amsterdam zelf stelt dat het tot anderhalf jaar kan duren aleer reizigersstromen (specifiek per tram) weer op gang komen, geeft de Stedelijke Adviescommissie een uiterst gebrekkige motivatie bij hun statement dat het na-ijleffect veel korter geduurd zal hebben bij het bedrijf van aanvrager. En uitgerekend het GVB, nota bene in eigendom gehouden door de gemeente Amsterdam zelf, vertikt het om de cijfers aan te leveren die het verschil van inzicht tussen aanvrager en de Stedelijke Adviescommissie had kunnen beslechten. Bij aanvrager resteert het gevoel dat namens de gemeente Amsterdam meer inspanning gepleegd had kunnen worden om de gevraagde cijfers boven tafel te tillen.

Pagina 6

In de derde alinea wordt aangegeven dat art. 5.1 lid 2 sub e WOO art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Dat is niet juist. art. 5.1 lid 2 sub e WOO mocht art. 5.1 lid 2 sub e WOO kopers aan dragen. Waarom vervolgens opgeschreven wordt "dit aspect is niet besproken in de Notitie Prijsbepaling…" is derhalve niet alleen irrelevant maar zelfs wanneer sprake zou zijn van het afhankelijk zijn van de wachtlijst is dit aspect niet relevant binnen het kader van de uitgebrachte notitie Prijsbepaling. Ik merk hierbij volledigheidshalve op dat ik een handvol waarderingen van art. 5.1 lid 2 sub e WOO vestigingen gedaan heb en in alle gevallen het bedrijf voor een hoger bedrag verkocht is. Er gaat dus zeker geen prijsdrukkend effect van uit van het gegeven dat art. 5.1 lid 2 sub e WOO zelf een belangrijke rol speelt in de aan- en verkoop van zaken.

Pagina 7

Zie voor onze reactie op de 2e en 3e alinea op deze pagina in het conceptadvies de 2e alinea op de huidige pagina van onze zienswijze.

Pagina 8 (en 9 bovenaan)

Gesteld wordt onderaan pagina 8 en bovenaan 9 dat de renovatiewerkzaamheden van Brug art. 5.1 lid opgevat dienen te worden als een normale maatschappelijke ontwikkeling, die in de algemene lijn der verwachting lag. Dit aspect is al eerder aan de orde gekomen naar aanleiding van het conceptadvies over 2017/2018. Toen heeft de gemeente Amsterdam zelf al aangegeven dat op basis van functie, ligging e.d. een prioritering aangebracht is. Vervolgens blijkt dat "Brug art. 5.1 lid 2 s niet meer voldeed aan de draagkrachteisen en "de situatie was dusdanig dat acute maatregelen aan de fundering van Brug art. 5.1 lid nodig waren". Wanneer sprake is van een calamiteit, is de facto geen sprake van een normale maatschappelijke ontwikkeling. Voorts is destijds ook aangegeven dat "de werkzaamheden aan de brug heel plotseling zijn aangevangen nadat werd geconstateerd dat de brug in een slechte staat verkeerde en per direct moest worden gerenoveerd" en dit is destijds ook

door de heer [redacted] bevestigd. Het toepassen van een drempel is derhalve niet legitiem. Zeker ook niet omdat dit zou betekenen dat als werkzaamheden langer duren ieder jaar opnieuw een (substantieel) deel van de schade voor rekening van de benadeelde komt.

Pagina 9 en 10
Terecht stelt de Stedelijke Adviescommissie dat de jurisprudentie van de Afdeling over de omvang van de periode waarin na-ijlschade wordt geleden, casuïstisch is. Het is de gemeente Amsterdam zelf die stelt dat voor (potentiële) [redacted] die per tram komen het tot anderhalf jaar kan duren aleer na een afsluiting weer sprake is van reizigersaantallen die op het niveau uitkomen van direct voorafgaande aan de afsluiting/schadeveroorzakende gebeurtenis.

Daarbij is het volstrekt aannemelijk dat als voetgangers en fietsers meer dan negen maanden van een alternatieve route gebruik maken een deel dit ook zal blijven doen nadat de afsluiting opgeheven is. Hetzij omdat ze hier niet van op de hoogte zijn, hetzij dat de alternatieve route ook prima bevalt. Gelijk aan Rome zijn er vele -prima vergelijkbare- wegen om in het centrum van Amsterdam van A naar B te reizen. Wij kunnen de Stedelijke Adviescommissie dan ook niet volgen wanneer zij -ongemotiveerd- op pagina 10 stelt "De commissie acht geen grond aanwezig voor de veronderstelling dat een eventueel achterblijvend aantal GVB reizigers gedurende anderhalf jaar na openstelling van de brug……ook leidt tot achterblijven van andere verkeerstromen". Echt, dit is wat betreft aanvrager een kwestie van gezond verstand. Voetgangers en fietsers die gedurende langere periode een andere route gereisd hebben, die voor een deel ook als prettig of misschien wel prettiger ervaren wordt, keren niet meer terug (of later).

Aanvullend merk ik hierbij op dat de Stedelijke Adviescommissie ook geen alternatieve verklaring biedt op pagina 10 voor het gegeven dat de omzet van aanvrager na 2018 sterk achtergebleven is.

Bovenaan pagina 10 stelt de Stedelijke Adviescommissie terecht dat de duur van de na-ijlperiode afhankelijk is van individuele feiten en omstandigheden en met name gebaseerd is op de wijze waarop de omzet zich na het einde van de werkzaamheden heeft ontwikkeld. Zoals in de reactie op het conceptadvies over 2017/2018 al is weergegeven door aanvrager: de omzet in de periode januari tot en met april 2019 (IST) ligt 10 tot 15% lager dan wat deze had moeten zijn, de zogeheten SOLL-positie (historische omzet + branchecorrectie). Er is geen enkele andere oorzaak aan te wijzen voor het achterblijven van de omzet. Enige verschil is dat [redacted] zelf meer is gaan werken in 2019. Maar om nu te veronderstellen dat dit omzet gekost heeft gaat ons wat te ver.

Pagina 11 en 12
Boven de tabel geeft de Stedelijke Adviescommissie aan dat "het effect van minder openbaar vervoerbewegingen kleiner is dan door [redacted] wordt verondersteld". Ten eerste wordt een incorrecte conclusie getrokken aangezien er geen IST en SOLL vergelijking gemaakt wordt. Maar wat wellicht belangrijker is: aanvrager stelt helemaal niet

dat er een heel groot effect is op de omzet omdat er minder openbaar vervoersbewegingen zijn. Nee: aanvrager stalt dat als gevolg van de afsluiting van Brug [redacted] mensen in de meest brede zin des woords (te voet, fietsend, per tram/bus, per auto) alternatieve routes gekozen hebben en nadat de brug weer volledig open gesteld is deze reizigers niet allemaal direct de volgende dag weer teruggekeerd zijn.

Voor aanvrager maar ook ondergetekende is het onnavolgbaar dat de Stedelijke Adviescommissie slechts één maand onderzoekt om een conclusie over de na-ijlperiode te trekken. Eenieder die iets van de bedrijfseconomische aspecten van een bedrijf kent weet dat de omzet van een bedrijf zich niet strak langs een lijn van een liniaal ontwikkelt. Zo kunnen bijvoorbeeld ook weersinvloeden (temperatuur, neerslag, zonuren) een rol spelen waarom de omzet in een bepaalde maand wel vergelijkbaar is met die in het voorgaande jaar maar een maand eerder of later juist niet. Als ik puur vanuit mezelf als professional spreek is het echt onbegrijpelijk dat de Stedelijke Adviescommissie meent dat zij op basis van het vergelijken van 1 maandomzet kan concluderen dat er sprake is van geen na-ijleffect. Ik kan dat niet en met mij de bulk van andere schade-experts niet. Ik herhaal hierbij dat als je over een langere periode kijkt (van overigens slechts een paar maanden) er al sprake is van een verschil tussen de IST en SOLL positie van meer dan 10%.

Wanneer derhalve de berekening op pagina 12 uitgevoerd wordt voor een langere periode in 2019 (wat ook legitiem is want dan sluit je de impact op de berekening van andere invloeden uit die in een kortere periode gespeeld kunnen hebben), dan kantelt het beeld en overstijgt de omzetdaling de drempelwaarde niet. Daarbij merken wij ten aanzien van de drempelwaarde op:

a) In artikel 2 lid 3 van de AVN staat: "in verband met het normale ondernemersrisico, wordt schade als bedoeld in artikel 4 niet vergoed wanneer deze het gevolg is van een omzetdaling die niet uitkomt boven de drempelwaarde van 8% op jaarbasis van de gemiddelde jaaromzet". Er staat niet "wordt de schade….niet vergoed over de omzet tot de drempelwaarde van 8%". Dat zou ook tot een absurde situatie leiden, namelijk dat de schade grotendeels voor rekening van de benadeelde komt.
b) Bij het voortduren van een schadeperiode, welke bovenal niet gelabeld kan worden als behorende tot "het normaal maatschappelijk risico" is het toepassen van een omzetdrempel en/of toepassen van een korting op het uiteindelijk berekende schadebedrag niet legitiem.

Pagina 12 (derving verkoopwaarde onderneming)
Schreef ik eerder bij een ander onderwerp "hoogst verbaasd" te zijn, de Stedelijke Adviescommissie laat aanvrager en ondergetekende totaal ontredderd/flabbergasted achter na het aanschouwen van de 1e alinea onder 3.3.2.

Gesteld wordt dat de commissie het niet aannemelijk acht dat de werkzaamheden tot blijvende veranderingen van verkeersstromen geleid hebben, de gestelde verkoopschade is niet het gevolg van de werkzaamheden. Ik druk me heel voorzichtig uit als ik stel dat dit "zeer opmerkelijk" is. Immers: ook wanneer niet sprake is van blijvende veranderingen van

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

verkeersstromen kan sprake zijn van verkoopschade. De Stedelijke Adviescommissie heeft heel kortzichtig "geen blijvende veranderingen in verkeersstromen" gelijk gesteld aan "dan is er geen sprake van een derving van de verkoopopbrengst als gevolg van de werkzaamheden".

Alvorens hier verder op in te gaan is het niet onbelangrijk om te bekijken wat de AVN over een lagere opbrengst bij verkoop van een bedrijf stelt (artikel 6): Indien de schade bestaat uit een lagere opbrengst bij de verkoop van een bedrijf, komt voor vergoeding in aanmerking het verschil tussen deze opbrengst, voor zover deze opbrengst reel is te achten en de opbrengst die redelijkerwijze had kunnen worden verkregen, indien geen sprake was geweest van een nadelige invloed op de opbrengst door het schadeveroorzakende besluit of handeling. Dit is het kader waarbinnen de door aanvrager gestelde derving van de verkoopopbrengst beoordeeld dient te worden.

In de jaren 2016 en 2017 kwam aanvrager met hele mooie rapportcijfers thuis. Zijn omzetgroei in die jaren lag boven de omzetgroei van de benchmark (omzetontwikkeling fastservicesector). De Stedelijke Adviescommissie heeft zelf al vastgesteld dat in 2017/2018 sprake was van een negatieve impact op de omzet en rendement van de onderneming.

Wanneer aanvrager vroeger met een minder goed rapport naar huis kwam, dan kreeg hij van opa en oma toch gewoon weer hetzelfde bedrag, want hij had immers zijn best gedaan. In de zakelijke omgeving ligt dit anders en dat moet de Stedelijke Adviescommissie weten. Of je na 2016 en 2017 ook weer groeicijfers laat zien of moet laten zien dat de omzet in 2018 en 2019 totaal met meer dan 30% gedaald is (terwijl de branche juist groeide!) dan kun je met de mooiste verhalen aankomen maar een koper zal voor een bedrijf met minder fraaie rapportcijfers een minder hoog bedrag neerleggen.

Waarom de Stedelijke Adviescommissie tenslotte in de laatste alinea op pagina 12 meent te moeten melden dat tijdelijke waardevermindering van een onroerende zaak niet voor vergoeding in aanmerking komt, is ons volstrekt onduidelijk. We hebben het immers niet over de verkoop van een onroerende zaak. Ook de verwijzing naar AVN artikel 2 lid 5 raakt kant noch wal aangezien het ook daar een onroerende zaak betreft.

Het heeft er alle schijn van weg dat de Stedelijke Adviescommissie, omdat zij tussen neus en lippen door in het conceptadvies van 2017 en 2018 al -ongemotiveerd- gemeld hebben dat er geen sprake kon zijn van een waardevermindering van de onderneming, nu in plaats van gedegen onderzoek te verrichten zich er met excuses, drogredenen van af maakt. Aanvrager neemt dit de Stedelijke Adviescommissie zeer kwalijk. Er is een 1 op 1 relatie tussen de werkzaamheden en de lagere verkoopopbrengst maar in plaats van dit goed in beeld te brengen worden excuses gezocht als "toen er verkocht werd waren de werkzaamheden al voorbij" en verwijzingen naar onroerende zaken.

Een excuses voor deze handelswijze wordt op prijs gesteld en uiteraard verwacht aanvrager dat de Stedelijke Adviescommissie dat zij in het definitieve advies de aanvraag

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

nadeelcompensatie specifiek voor wat betreft de gederfde verkoopopbrengst nu wel serieus in behandeling neemt. Aanvrager stelt het op prijs dat wanneer de Stedelijke Adviescommissie dit doet er een 2e concept advies volgt aangezien pas dan goed mogelijk is inhoudelijk op een berekening van de derving van de verkoopopbrengst in te gaan.

Tot een nadere toelichting, ook persoonlijk aan de commissie(leden), is ondergetekende uiteraard gaarne bereid.

Hoogachtend,

art. 5.1 lid 2 sub e WOO

Drs. art. 5.1 lid 2 sub e WOO RV

NiRV Nederlands Instituut voor Register Valuators

LRGD landelijk register van gerechtelijke deskundigen

DCFA