

## Indringende toetsing verkeersbesluit

ABRvS 23-11-2016, ECLI:NL:RVS:2016:3135, m.nt. H.P. Wiersema en N. Haasnoot

Instantie	Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Datum	23 november 2016
Magistraten	Mrs. D.A.C. Slump, W. Sorgdrager. H.G. Sevenster
Zaaknummer	201507010/1/A1
Noot	H.P. Wiersema en N. Haasnoot
Folio weergave	Download gedrukte versie (PDF)
Vakgebied(en)	Bestuursprocesrecht / Beroep Verkeersrecht / Verkeerstekens en verkeersmaatregelen
Brondocumenten	ECLI:NL:RVS:2016:3135, Uitspraak, Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, 23-11-2016;
Wetingang	(Art. 2 lid 1 Wvw 1994; art. 31 BABW; art. 3:4 lid 2 Awb)

## Essentie

### Indringende toetsing verkeersbesluit

## Samenvatting

*Het besluit van 8 juli 2014 ziet op een zeer kort wegvak. Het besluit strekt ertoe dat tussen 7.00 uur en 23.00 uur in beide richtingen op een stuk van ongeveer 2,8 km 130 km/u gereden mag worden. Daarvoor en daarna gelden lagere maximumsnelheden. Dit betekent dat weggebruikers die de volledige afstand 130 km/u rijden, ongeveer 1,3 minuut 130 km/u kunnen rijden. Gelet op deze zeer korte afstand is de ABRvS van oordeel dat het belang van weggebruikers om 130 km/u te mogen rijden hier zeer gering is. Daartegenover staat het belang van omwonenden bij een goed woon- en leefklimaat. Dat omwonenden een groot belang hebben bij het terugdringen van de door de weg veroorzaakte geluidbelasting, is niet in geschil. In het besluit van 8 juli 2014 is uitdrukkelijk vermeld dat zonder verlaging van de maximumsnelheid een voor het college van gedeputeerde staten onaanvaardbare geluidbelasting van de omgeving dreigt, waarbij het college van gedeputeerde staten in aanmerking neemt dat de verhoging van de wettelijke maximumsnelheid tot 130 km/u leidt tot een verdere toename van die geluidbelasting. Op grond van hetgeen het college van burgemeester en wethouders, Bewoners Zuiderklamp en Bewonersvereniging Heikampen naar voren hebben gebracht, is aannemelijk dat een verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u gedurende het gehele etmaal tot een wezenlijke*

*verbetering van het woon- en leefklimaat van omwonenden leidt, zowel wat betreft geluid als lucht-kwaliteit, ten opzichte van de situatie waarin tussen 7.00 uur en 23.00 uur wordt vastgehouden aan de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/u. Het college van gedeputeerde staten heeft in dit geval niet in redelijkheid, bij afweging van de belangen, kunnen vasthouden aan die maximumsnelheid. Het heeft in het besluit van 8 juli 2014 in zoverre, in strijd met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb, een onevenredige belangenafweging gemaakt. De rechtbank heeft dit niet onderkend.*

## Partij(en)

Uitspraak op de hoger beroepen van:

1. het college van burgemeester en wethouders van Nuenen, Gerwen en Nederwetten (hierna: het college van burgemeester en wethouders),
2. [appellant sub 2] en anderen (hierna: Bewoners Zuiderklamp), wonend te Nuenen, gemeente Nuenen, Gerwen en Nederwetten,
3. de vereniging Bewonersvereniging Heikampen (hierna: Bewonersvereniging Heikampen), gevestigd te Nuenen, gemeente Nuenen, Gerwen en Nederwetten,

appellanten,

tegen de uitspraak van de rechtbank Oost-Brabant van 24 juli 2015 in zaken nrs. 14/2790, 14/2824 en 14/3326 in het geding tussen:

Bewonersvereniging Heikampen,

het college van burgemeester en wethouders,

Bewoners Zuiderklamp

en

het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant (hierna: het college van gedeputeerde staten).

## Uitspraak

### Procesverloop

Bij besluit van 8 maart 2012 heeft het college van gedeputeerde staten besloten door plaatsing van borden model A1 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: het RVV 1990), de maximumsnelheid op de provinciale weg A270, tussen km 6.460 en km 9.750, in beide richtingen te verlagen naar 100 km/u.

Bij besluit van 8 juli 2014 heeft het college van gedeputeerde staten naar aanleiding van de door Bewonersvereniging Heikampen en de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek TNO (hierna: TNO) daartegen gemaakte bezwaren het besluit van 8 maart 2012 herroepen en besloten door plaatsing van borden model A1 van bijlage 1 van het RVV 1990 de maximumsnelheid op de provinciale weg A270 te verlagen naar 100 km/u, rechts (Eindhoven richting Helmond) tussen km 6.460 en km 9.525 en links (Helmond richting Eindhoven) tussen km 9.540 en km 6.460, en door het aanbrengen van onderborden aan te geven dat de maximumsnelheid van 100 km/u dagelijks geldt tussen 23.00 uur en 7.00 uur, rechts (Eindhoven richting Helmond) tussen km 6.460 en km 9.225 en

links (Helmond richting Eindhoven) tussen km 9.540 en km 6.760.

Bij uitspraak van 24 juli 2015 heeft de rechtbank de door Bewonersvereniging Heikampen, het college van burgemeester en wethouders en Bewoners Zuiderklamp daartegen ingestelde beroepen ongegrond verklaard. Deze uitspraak is aangehecht.

Tegen deze uitspraak hebben het college van burgemeester en wethouders, Bewoners Zuiderklamp en Bewonersvereniging Heikampen hoger beroep ingesteld.

Het college van gedeputeerde staten heeft een verweerschrift ingediend.

Het college van burgemeester en wethouders en het college van gedeputeerde staten hebben nadere stukken ingediend.

TNO heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 22 augustus 2016, waar het college van burgemeester en wethouders, vertegenwoordigd door mr. B.A.P.M. Achterbergh en M.J.P. Jansen, Bewoners Zuiderklamp, van wie [appellant sub 2] in persoon, vergezeld door [gemachtigde] en bijgestaan door mr. R.E. Wannink, advocaat te Boxtel, Bewonersvereniging Heikampen, vertegenwoordigd door D.J. Hellings, en het college van gedeputeerde staten, vertegenwoordigd door mr. R.D. Reinders, advocaat te Den Haag, en door M.J.A.J. Schoenmaker en ing. J.G.F. de Wijs, zijn verschenen. Voorts is ter zitting TNO, vertegenwoordigd door mr. E. Dans, advocaat te Rotterdam, en door ing. G. van Vugt, gehoord.

## Overwegingen

### Inleiding

1.

Het besluit van 8 maart 2012 is genomen naar aanleiding van een verzoek van het college van burgemeester en wethouders om de maximumsnelheid van 120 km/u op de A270 te verlagen, om zo de hinder en overlast voor omwonenden vanwege het wegverkeer te verminderen, alsmede naar aanleiding van de op dat moment aanstaande wijziging van het RVV 1990, waardoor de wettelijke maximumsnelheid op autosnelwegen verhoogd zou worden van 120 km/u naar 130 km/u. Het besluit van 8 maart 2012 strekt tot verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u gedurende het gehele etmaal.

Bij het besluit op bezwaar van 8 juli 2014 is het besluit van 8 maart 2012 herroepen en vervangen door een nieuw verkeersbesluit, dat ertoe strekt dat de maximumsnelheid alleen in de periode tussen 23.00 uur en 7.00 uur wordt verlaagd naar 100 km/u, met uitzondering van een gedeelte van 300 m aan het einde van het wegvak in beide richtingen, waar de maximumsnelheid om redenen van verkeersveiligheid gedurende het gehele etmaal wordt verlaagd naar 100 km/u. Dit betekent dat op het wegvak, met uitzondering van die 300 m, in de periode tussen 7.00 uur en 23.00 uur de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/u geldt.

Het wegvak ligt nabij de woningen van Bewoners Zuiderklamp en van de leden van Bewonersvereniging Heikampen. Zij en het college van burgemeester en wethouders kunnen zich niet verenigen met het besluit van 8 juli 2014 en met de uitspraak van de rechtbank, waarbij dat besluit in stand is gelaten, omdat zich volgens hen bij een maximumsnelheid van 130 km/u onaanvaardbare geluidhinder, aantasting van de luchtkwaliteit en gevaren voor de verkeersveiligheid voordoen.

(...)

## Wettelijk kader verkeersbesluit

5.

Ingevolge artikel 2, eerste lid, van de Wwv 1994 kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels strekken tot:

- a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b. het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c. het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d. het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Ingevolge het tweede lid kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels voorts strekken tot:

- a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
- b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.

Ingevolge artikel 15, eerste lid, geschiedt de plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, krachtens een verkeersbesluit.

Ingevolge artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer vermeldt de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

### Belangenafweging

6.

Het college van burgemeester en wethouders, Bewoners Zuiderklamp en Bewonersvereniging Heikampen betogen dat de rechtbank heeft miskend dat het college van gedeputeerde staten bij het besluit van 8 juli 2014 een verkeerde belangenafweging heeft gemaakt. Een verlaging van de maximumsnelheid op het wegvak naar 100 km/u gedurende het gehele etmaal, zoals was voorzien in het primaire besluit van 8 maart 2012, leidt volgens hen tot een dusdanig beter woon- en leefklimaat van omwonenden dan wanneer in de periode tussen 7.00 uur en 23.00 uur wordt vastgehouden aan de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/u, dat het college van gedeputeerde staten in bezwaar niet in redelijkheid van die verlaging kon afzien.

6.1.

Een snelheidsverlaging tot 100 km/u gedurende het gehele etmaal zou volgens het college van gedeputeerde staten afbreuk doen aan het uitgangspunt dat weggebruikers op Nederlandse autosnelwegen in principe 130 km/u moeten kunnen rijden. Onder verwijzing naar de geschiedenis van de totstandkoming van het gewijzigde artikel 21 van het RVV 1990 (nota van toelichting, blz. 4; *Stb.* 2012, 347), waarin de wettelijke maximumsnelheid op autosnelwegen van 130 km/u is neergelegd, stelt het college van gedeputeerde staten zich op het standpunt dat alleen tot een verlaging van die maximumsnelheid moet worden overgegaan, indien milieubelangen of de verkeersveiligheid daartoe

nopen. Volgens het college van gedeputeerde staten is het met het oog op de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid niet noodzakelijk om de maximumsnelheid op het gehele wegvak gedurende het gehele etmaal te verlagen naar 100 km/u.

## 6.2.

Daargelaten of het uitgangspunt van het college van gedeputeerde staten juist is, overweegt de Afdeling als volgt.

Het besluit van 8 juli 2014 ziet op een zeer kort wegvak. Het besluit strekt ertoe dat tussen 7.00 uur en 23.00 uur in beide richtingen op een stuk van ongeveer 2,8 km 130 km/u gereden mag worden. Daarvoor en daarna gelden lagere maximumsnelheden. Dit betekent dat weggebruikers die de volledige afstand 130 km/u rijden, ongeveer 1,3 minuut 130 km/u kunnen rijden. Gelet op deze zeer korte afstand is de Afdeling van oordeel dat het belang van weggebruikers om 130 km/u te mogen rijden hier zeer gering is. Daartegenover staat het belang van omwonenden bij een goed woon- en leefklimaat. Dat omwonenden een groot belang hebben bij het terugdringen van de door de weg veroorzaakte geluidbelasting, is niet in geschil. In het besluit van 8 juli 2014 is uitdrukkelijk vermeld dat zonder verlaging van de maximumsnelheid een voor het college van gedeputeerde staten onaanvaardbare geluidbelasting van de omgeving dreigt, waarbij het college van gedeputeerde staten in aanmerking neemt dat de verhoging van de wettelijke maximumsnelheid tot 130 km/u leidt tot een verdere toename van die geluidbelasting. Op grond van hetgeen het college van burgemeester en wethouders, Bewoners Zuiderklamp en Bewonersvereniging Heikampen naar voren hebben gebracht, is aannemelijk dat een verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u gedurende het gehele etmaal tot een wezenlijke verbetering van het woon- en leefklimaat van omwonenden leidt, zowel wat betreft geluid als luchtkwaliteit, ten opzichte van de situatie waarin tussen 7.00 uur en 23.00 uur wordt vastgehouden aan de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/u. Het college van gedeputeerde staten heeft in dit geval niet in redelijkheid, bij afweging van de belangen, kunnen vasthouden aan die maximumsnelheid. Het heeft in het besluit van 8 juli 2014 in zoverre, in strijd met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb, een onevenredige belangenafweging gemaakt. De rechtbank heeft dit niet onderkend.

Het betoog slaagt.

(...)

## Conclusie

## 8.

De hoger beroepen zijn gegrond. De uitspraak van de rechtbank dient te worden vernietigd. Hetgeen het college van burgemeester en wethouders, Bewoners Zuiderklamp en Bewonersvereniging Heikampen voor het overige in hoger beroep hebben aangevoerd, behoeft geen bespreking.

## 9.

Doende hetgeen de rechtbank zou behoren te doen, zal de Afdeling de beroepen tegen het besluit van 8 juli 2014 alsnog gegrond verklaren en dat besluit wegens strijd met artikel 3:4, tweede lid, van de Awb vernietigen, voor zover daarbij is besloten tot het aanbrengen van onderborden. Hiermee wordt bereikt dat op het wegvak rechts (Eindhoven richting Helmond) tussen km 6.460 en km 9.525 en links (Helmond richting Eindhoven) tussen km 9.540 en km 6.460, gedurende het gehele etmaal maximaal 100 km/u gereden mag worden. De Afdeling acht deze snelheidsbeperking in overeenstemming met artikel 3:4, tweede lid. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat, zoals Bewonersvereniging

Heikampen in bezwaar heeft aangevoerd, de maximaal toegestane snelheid naar 80 km/u verlaagd zou moeten worden.

10.

Het college van gedeputeerde staten dient ten aanzien van Bewoners Zuiderklamp op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Ten aanzien van het college van burgemeester en wethouders en Bewonersvereniging Heikampen is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen.

## Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart de hoger beroepen gegrond;
- II. vernietigt de uitspraak van de rechtbank Oost-Brabant van 24 juli 2015 in zaken nrs. 14/2790, 14/2824 en 14/3326;
- III. verklaart de bij de rechtbank ingestelde beroepen gegrond;
- IV. vernietigt het besluit van het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant van 8 juli 2014, kenmerk 3614341, voor zover daarbij is besloten tot het plaatsen van onderborden;
- V. veroordeelt het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant tot vergoeding van bij [appellant sub 2] en anderen in verband met de behandeling van het beroep en het hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.488,00 (zegge: veertienhonderdachtentachtig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;
- VI. gelast dat het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant aan het college van burgemeester en wethouders van Nuenen, Gerwen en Nederwetten het door hem betaalde griffierecht ten bedrage van € 328,00 (zegge: driehonderdachtentwintig euro) voor de behandeling van het beroep vergoedt;

gelast dat het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant aan [appellant sub 2] en anderen het door hen betaalde griffierecht ten bedrage van € 413,00 (zegge: vierhonderddertien euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

gelast dat het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant aan de vereniging

Bewonersvereniging Heikampen het door haar betaalde griffierecht ten bedrage van € 825,00 (zegge: achthonderdvijfentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en het hoger beroep vergoedt.

## Noot

**Auteur:** H.P. Wiersema en N. Haasnoot<sup>[1]</sup>

## Naschrift

1.

Deze uitspraak gaat over een verkeersbesluit tot vaststelling van de maximumsnelheid op een gedeelte van de provinciale weg A270 bij Nuenen. De uitspraak bevat vanuit bestuursrechtelijk perspectief meerdere interessante overwegingen over onder meer het leerstuk van *reformatio in peius*, het rechtskarakter van een beslissing op bezwaar en de rechtspositie van een belanghebbende die geen bezwaar heeft ingediend. Voor een naschrift over deze onderwerpen verwijzen wij graag naar de noot van L.M. Koenraad in AB2017/5. Wij gaan hierna in op de wijze van toetsing door de ABRvS van de belangenafweging van het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant. De toetsing van de ABRvS is hier aanmerkelijk indringender dan normaal te zien bij verkeersbesluiten.

## 2.

Het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant verlaagt door middel van een verkeersbesluit de maximumsnelheid op de A270 tot 100 km/u, tussen km 6.460 en 9.750. Het college van burgemeester en wethouders van Nuenen, Gerwen en Nederwetten had verzocht de maximumsnelheid van 120 km/u te verlagen, onder meer om de hinder en overlast voor omwonenden te verminderen. Een andere reden was de op dat moment aanstaande wijziging van het RVV 1990 (artikel 21 RVV 1990), waardoor de wettelijke maximumsnelheid op autosnelwegen verhoogd zou worden van 120 km/u naar 130 km/u.

Omwonenden maken bezwaar tegen de verlaging tot 100 km/u, omdat zij voorstanders zijn van verlaging tot 80 km/u. TNO maakt ook bezwaar, maar wil juist een verhoging naar 130 km/u, in verband met tests die zij daar uitvoert naar zelfrijdende auto's. Naar aanleiding van de bezwaren, wijzigen gedeputeerde staten het verkeersbesluit. De snelheidslimiet van 100 km/u gaat gelden in de nachtelijke uren tussen 23.00 en 7.00 uur, met uitzondering van een wegvak van 300 m waar de maximumsnelheid om redenen van verkeersveiligheid gedurende het gehele etmaal wordt verlaagd naar 100 km/u. Dit betekent dat overdag de wettelijke maximumsnelheid van 130 km/u gaat gelden voor het gehele wegvak, met uitzondering van die 300 m. Een aantal bewoners, een bewonersverenigingen en het college van burgemeester en wethouders verzetten zich in beroep en hoger beroep tegen het gewijzigde besluit. Bij de maximumsnelheid van 130 km/u zou sprake zijn van onaanvaardbare geluidhinder, aantasting van de luchtkwaliteit en gevaren voor de verkeersveiligheid.

Onder verwijzing naar de totstandkomingsgeschiedenis van het gewijzigde artikel 21 RVV 1990, verwerpen gedeputeerde staten zich hiertegen. Een snelheidsverlaging tot 100 km/u gedurende het gehele etmaal zou afbreuk doen aan het uitgangspunt van maximaal 130 km/u op Nederlandse autosnelwegen, en tot verlaging van die maximumsnelheid zou alleen moeten worden overgegaan indien milieubelangen of de verkeersveiligheid daartoe nopen. Volgens gedeputeerde staten is het met het oog op de bescherming van het milieu en de verkeersveiligheid niet noodzakelijk de maximumsnelheid op het gehele wegvak gedurende het gehele etmaal te verlagen naar 100 km/u.

## 3.

Voordat wij verder ingaan op deze uitspraak en de toetsing door de ABRvS, eerst een korte schets van de vaste jurisprudentie. Degenen die regelmatig met het verkeersrecht in aanraking komen weten: verkeersbesluiten worden terughoudend getoetst door de bestuursrechter. De ABRvS gebruikt (met enkele varianten) de volgende standaardoverweging bij de toetsing van verkeersbesluiten: "dat [...] het college bij het nemen van een verkeersbesluit een ruime beoordelingsmarge toekomt. Het is aan het college om alle verschillende bij het nemen van een dergelijk besluit betrokken belangen tegen

elkaar af te wegen. De rechter dient zich bij de beoordeling van een dergelijk besluit terughoudend op te stellen en te toetsen of het besluit niet in strijd is met wettelijke voorschriften dan wel de afweging van de betrokken belangen zodanig onevenwichtig is dat het college niet in redelijkheid tot dat besluit heeft kunnen komen.”<sup>[3]</sup>

In een uitspraak uit 1999 overwoog de ABRvS ook al eens, dat het bij de vaststelling van een verkeersbesluit gaat om “*de uitoefening van bevoegdheden met ruime beoordelingsmarges*”.<sup>[4]</sup> Het was volgens de ABRvS niet aan de rechtbank, maar aan burgemeester en wethouders om in het kader van de uitoefening van deze bevoegdheid, en “*gelet op de beoordelingsruimte die de Wegenverkeerswet 1994 [...] hen ter zake biedt*”, de daarbij betrokken belangen af te wegen. Zie overigens ook de parlementaire geschiedenis van de Wegenverkeerswet, bijvoorbeeld de Memorie van Antwoord van 24 oktober 1984:

“In beginsel is het aan de instanties die bevoegd zijn tot het vaststellen van verkeersmaatregelen om te beslissen welk gewicht zij aan de in de betrokken leden opgenomen belangen wensen toe te kennen. Zij moeten immers bij uitstek in staat worden geacht om de plaatselijke situatie te beoordelen en deze beoordeling in de belangenafweging tot uitdrukking te brengen.”<sup>[5]</sup>

Het bevoegd gezag hoeft, gezien de beoordelingsruimte, niet de noodzaak van een verkeersbesluit in absolute termen aan te tonen.<sup>[6]</sup> Voldoende is dat de aan het verkeersbesluit ten grondslag gelegde belangen worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.<sup>[7]</sup> Er is sprake van een marginale toetsing, waarbij slechts wordt bezien of het bevoegd gezag de betrokken belangen dusdanig onzorgvuldig heeft afgewogen, dat het “*niet in redelijkheid*” tot de bestreden beslissing heeft kunnen komen. Incidenteel komt het voor dat de ABRvS oordeelt, dat aan een verkeersbesluit niet een zodanige afweging van de betrokken belangen ten grondslag ligt dat het college in redelijkheid tot dat besluit heeft kunnen komen.<sup>[8]</sup>

#### 4.

Het valt op dat de standaardoverweging met daarin verwijzing naar standaardjurisprudentie van de Afdeling in deze uitspraak ontbreekt. Na in overweging 6 en 6.1 de hoger beroepsgronden van partijen te hebben geschetst, zet de ABRvS de toon door het argument van gedeputeerde staten over de totstandkomingsgeschiedenis van artikel 21 RVV 1990 en het uitgangspunt van maximaal 130 km/u, met een pennestreek in de aanhef van randnummer 6.2 te passeren “*daargelaten of het uitgangspunt van het college van gedeputeerde staten juist is*”.

Hoewel de op een terughoudende toetsing duidende woorden “*niet in redelijkheid*” terugkomen in haar overwegingen, geven de overige overwegingen het beeld van een door de ABRvS zélf uitgevoerde belangenafweging, indringende toetsing, het gebruik van meerdere superlatieven en van een aantal niet al te uitgebreid toegelichte aannames: “*zeer kort wegvak*”, “*zeer korte afstand*”, “*het belang van weggebruikers om 130 km/u te mogen rijden hier zeer gering is*”, “*een groot belang [...] bij het terugdringen van de door de weg veroorzaakte geluidbelasting*”, “*onaanvaardbare geluidbelasting*”, “*een wezenlijke verbetering van het woon- en leefklimaat*”, “*Het heeft [...] een onevenredige belangenafweging gemaakt*”.

Betekent dit nu dat de ABRvS afstapt van haar standaardjurisprudentie in het verkeersbesluitenrecht? Wij menen van niet. De ABRvS lijkt te willen hebben benadrukt dat het hier gaat om een bijzonder geval, waarin de onevenredigheid evident blijkt uit de omstandigheden van het geval. Zij benadrukt ook dat “*in dit geval*” sprake is van een onevenredige belangenafweging. Het gebruik van superlatieven



kan worden gezien als een manier om de bijzonderheid van dit geval te benadrukken, wat mogelijk ook moet worden afgeleid uit het achterwege laten van de standaardoverweging. Dat de ABRvS zich comfortabel genoeg voelt op deze wijze te toetsen, lijkt te volgen uit de motivering bij het primaire besluit tot verlaging naar 100 km/u over het gehele etmaal. Daarin is kennelijk vermeld, dat zonder verlaging van de maximumsnelheid een voor gedeputeerde staten onaanvaardbare geluidbelasting van de omgeving dreigt. Toegegeven, het is vreemd dat gedeputeerde staten eerst stellen dat zonder verlaging van de maximumsnelheid een onaanvaardbare geluidbelasting van de omgeving dreigt, om dat bezwaar vervolgens te laten varen en de maximumsnelheid weer te verhogen.

Een uitspraak waarbij de ABRvS het bestreden besluit zou hebben vernietigd en gedeputeerde staten meer ruimte had gelaten in de vervolgbesluitvorming, was als uitkomst niet opgevallen. De hiervoor geciteerde door de ABRvS gewogen belangen en aannames bevatten vrij open normen die niet nader worden ingekaderd of gemotiveerd. Waaruit blijkt bijvoorbeeld dat er een groot belang is bij het terugdringen van de door de weg veroorzaakte geluidbelasting? Waaruit blijkt dat sprake is van een wezenlijke verbetering van het woon- en leefklimaat? Naar onze smaak staat de ABRvS hier op zijn minst voor de stoel van het bestuur.

## 5.

De ABRvS gaat over tot kale vernietiging van het verkeersbesluit, waarbij zij gedeputeerde staten weinig tot geen ruimte laat in het vervolg van de besluitvorming. Dat volgt niet alleen uit de hiervoor geciteerde overwegingen, ook in randnummer 9 van de uitspraak anticipeert de ABRvS duidelijk en op concrete wijze op een nieuw te nemen besluit: door vernietiging van de beslissing op bezwaar “wordt bereikt dat op het wegvak rechts (Eindhoven richting Helmond) tussen km 6.460 en km 9.525 en links (Helmond richting Eindhoven) tussen km 9.540 en km 6.460, gedurende het gehele etmaal maximaal 100 km/u gereden mag worden. De Afdeling acht deze snelheidsbeperking in overeenstemming met artikel 3:4, tweede lid Awb.”

Hier is sprake van een klassiek geval van ‘inkokering’ van de ruimte die het bestuur heeft bij het opnieuw in de zaak voorzien en waarbij de rechter in redelijkheid ervan uit kan gaan dat het geschil met zijn uitspraak is beslecht.<sup>[9]</sup> Voor omwonenden is het in ieder geval prettig dat de zaak op deze manier finaal wordt beslecht. Het Eindhovens Dagblad liet optekenen:

“De aanhouder wint. Zo voelt dat wel voor Han Diebels, Ruud Macco en Dave Hellings. Jarenlang hebben de Nuenenaren – zij aan zij met de gemeente – strijd gevoerd om de maximumsnelheid op de A270 omlaag te krijgen, en nu hebben ze de Raad van State dan toch aan hun kant gekregen.”<sup>[10]</sup>

### Voetnoten

[1]

Harald Wiersema en Niels Haasnoot zijn advocaat bij NautaDutilh N.V. te Rotterdam.

[2]

Zie bijvoorbeeld: ABRvS 13 mei 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1526; ABRvS 16 december 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3841 en ABRvS 29 september 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BN8567, ABRvS 10 januari 2007, ECLI:NL:RVS:2007:AZ5844; ABRvS 10 januari 2007 (200605125/1), ECLI:NL:RVS:2007:AZ5844.

[3]

ABRvS 15 februari 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BV5105.

[4]

ABRvS 10 september 1999, *JB* 1999/267.

[5]

*Kamerstukken II* 1985/86, 16092, 5, p. 18 (zie ook p. 8, 13 en 17).

[6]

Zie bijvoorbeeld: ABRvS 18 juli 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BX1845; ABRvS 10 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4475; Rb. Midden-Nederland 22 januari 2016, ECLI:NL:RBMNE:2016:339.

[7]

Zie bijvoorbeeld: ABRvS 13 mei 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1526; ABRvS 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4727; ABRvS 12 november 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4046; ABRvS 9 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1246; ABRvS 18 december 2013, ECLI:NL:RVS:2013:2446 en ABRvS 12 december 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY5894.

[8]

Zie bijvoorbeeld ABRvS 17 augustus 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2234.

[9]

P.A. Willemsen, M.C.J. Busscher, N. Groot, Ph. M. Langbroek en I.L.A. Langerak, 'Definitieve geschilbeslechting gecijferd', *JBplus* 2010, p. 34, mede onder verwijzing naar B.J. Schueler, 'Vernietigen of geschillen beslechten?', *JBplus* 2007, p. 173-174.

[10]

[www.ed.nl/regio/geldrop-e-o/nuenen/de-redelijkheid-heeft-gezegevierd-voor-omwonenden-a270-1.6673897](http://www.ed.nl/regio/geldrop-e-o/nuenen/de-redelijkheid-heeft-gezegevierd-voor-omwonenden-a270-1.6673897).