

ECLI

ECLI:NL:RVS:2003:AM2473

Datum uitspraak

22 oktober 2003

Inhoudsindicatie

Bij besluit van 13 december 2001 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de Minister) een verkeersbesluit genomen, onder meer strekkende tot afsluiting van het westelijk rijwielpad van de brug over de Boven-Merwede te Gorinchem, gelegen in rijksweg 27, voor voertuigen die breder zijn dan 1,50 meter door middel van een fysieke maatregel.

Volledige tekst

200303426/1.

Datum uitspraak: 22 oktober 2003

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op het hoger beroep van:

[appellante], gevestigd te [plaats],

tegen de uitspraak van de rechtbank te Dordrecht van 11 april 2003 in het geding tussen:

appellante

en

de Minister van Verkeer en Waterstaat.

1. Procesverloop

Bij besluit van 13 december 2001 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de Minister) een verkeersbesluit genomen, onder meer strekkende tot afsluiting van het westelijk rijwielpad van de brug over de Boven-Merwede te Gorinchem, gelegen in rijksweg 27, voor voertuigen die breder zijn dan 1,50 meter door middel van een fysieke maatregel.

Bij besluit van 31 juli 2002 heeft de Minister het daartegen door appellante gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij uitspraak van 11 april 2003, verzonden op 15 april 2003, heeft de rechtbank te Dordrecht (hierna: de rechtbank) het daartegen door appellante ingestelde beroep ongegrond verklaard. Deze uitspraak is aangehecht.

Tegen deze uitspraak heeft appellante, bij de Raad van State ingekomen op 27 mei 2003, hoger beroep ingesteld. Appellante heeft haar hoger beroep aangevuld bij brief van 23 juni

2003. Deze brieven zijn aangehecht.

Bij brief van 5 augustus 2003 heeft de Minister van antwoord gediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 22 september 2003, waar appellante, vertegenwoordigd door mr. J.J.J. de Rooij, advocaat te Tilburg, en de Minister, vertegenwoordigd door mr. C.M. Bom, werkzaam bij het ministerie, zijn verschenen.

2. Overwegingen

2.1. Ingevolge artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: de WVV 1994) kunnen, voorzover thans van belang, de krachtens deze wet vastgestelde regels strekken tot:

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

Ingevolge artikel 2, tweede lid, van de WVV 1994 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.

Artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994 bepaalt dat 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, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.

Artikel 15, tweede lid, van de WVV 1994 bepaalt dat maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Ingevolge artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: het BABW), zoals dat artikel ten tijde van belang luidde, moet de plaatsing of verwijdering van het bord C20, zoals opgenomen in bijlage 1, behorende bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, geschieden krachtens een verkeersbesluit.

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

Ingevolge artikel 24, aanhef en onder a, van het BABW worden verkeersbesluiten genomen na overleg met de korpschef van het betrokken regionale politiekorps.

2.2. Voorop staat dat het kader waarbinnen een verkeersbesluit moet worden genomen en beoordeeld, is gegeven in artikel 21 van het BABW gelezen in samenhang met artikel 2 van de WVV 1994. De bevoegdheid om verkeersbesluiten te nemen kent ruime beoordelingsmarges en het is aan het daartoe bevoegde orgaan om de belangen die bij het al dan niet nemen van een verkeersbesluit zijn betrokken tegen elkaar af te wegen. De rechter dient te toetsen of sprake is van een zodanige onevenwichtigheid in de afweging van de belangen, dat moet worden geoordeeld dat de Minister niet in redelijkheid tot het verkeersbesluit heeft kunnen komen.

2.3. Appellante betoogt dat sprake is van een onzorgvuldige voorbereiding van het verkeersbesluit. De Minister had alvorens het besluit te nemen in overleg moeten treden met appellante. De enkele verwijzing naar de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 is in dit kader niet voldoende. Voorts is zij van oordeel dat de Minister de belangen van appellante niet afdoende heeft afgewogen. Sluiting van de brug voor landbouwverkeer komt volgens appellante neer op het feitelijk moeten afstoten van landbouwgronden, omdat deze gronden niet meer bewerkt kunnen worden. Omrijden met landbouwvoertuigen is geen reële optie, aldus appellante. Bovendien is er geen overtuigend bewijs voor de stelling van de Minister dat het verbod neergelegd in artikel 62 van het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 veelvuldig wordt overtreden. Voorzover er wel over de brug wordt gereden met landbouwvoertuigen met een aslast van meer dan drie ton, is dit volgens appellante sinds jaar en dag gedoogd. Het voorgaande is ten onrechte niet in de besluitvorming betrokken. De Minister heeft voorts ten onrechte in de besluitvorming meegewogen dat handhaving van het verbod een buitensporig grote belasting op de politie legt, nu dit volgens appellante geen belang is dat ingevolge artikel 2 van de WVV 1994 in acht dient te worden genomen. Ten slotte zijn er volgens appellante wel degelijk werkbare alternatieven voorhanden.

2.4. Van de gestelde onzorgvuldige voorbereiding van het besluit is, anders dan appellante betoogt, niet gebleken. Uit de stukken blijkt dat de Minister, alvorens hij tot het bestreden besluit is gekomen, de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen heeft vergaard.

Gelet op de stukken en het verhandelde ter zitting acht de Afdeling voldoende aannemelijk dat het verkeersbesluit ertoe strekt de veiligheid van de weggebruikers te waarborgen alsmede schade aan de brug te voorkomen. Ter zitting bij de Afdeling is vast komen te staan dat het verbod het betreffende gedeelte van de brug te berijden met voertuigen zonder een ontheffing veelvuldig wordt overtreden, en dat het verbod zelfs wordt overtreden met voertuigen met een aslast van meer dan drie ton. Door appellante is niet aannemelijk gemaakt dat sprake is geweest van een gedoogsituatie. In het door ing. J. Keus van de Bouwdienst van Rijkswaterstaat opgestelde rapport, wordt op basis van berekeningen van de draagkracht van de brug geconcludeerd dat een aslast van meer dan drie ton op termijn desastreus kan zijn voor het houten wegdek, bepalend voor het draagvermogen van het betreffende gedeelte van de brug.

De rechtbank heeft terecht overwogen dat er geen aanleiding is om aan de conclusie van de Minister dat de alternatieven technisch, noch financieel noch op redelijke termijn haalbaar zijn te twijfelen, gelet op de aan deze conclusie ten grondslag liggende rapportages. Mede gelet hierop is de Afdeling met de rechtbank van oordeel dat de Minister de belangen, die met onderhavig verkeersbesluit worden gediend, heeft kunnen laten prevaleren boven het (financiële) belang van appellante. Daarbij heeft de Minister niet ten onrechte acht geslagen op de omstandigheid dat de regionale politie Zuid-Holland-Zuid heeft aangegeven dat

intensivering van de handhaving wegens onvoldoende capaciteit van het politiekorps niet tot de mogelijkheden behoort. Voorts is er voor appellante de mogelijkheid om, zoals de Minister ter zitting heeft benadrukt, een beroep te doen op de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 voor financiële compensatie van de schade die zij stelt te leiden.

De Afdeling is gelet op het voorgaande van oordeel dat niet met vrucht kan worden staande gehouden dat de Minister, gegeven de hem toekomende ruime beoordelingsmarge, niet in redelijkheid tot het verkeersbesluit heeft kunnen komen.

2.5. Vorenstaande leidt tot de slotsom dat het hoger beroep ongegrond is. De aangevallen uitspraak dient te worden bevestigd.

2.6. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

bevestigt de aangevallen uitspraak.

Aldus vastgesteld door mr. W. van den Brink, Voorzitter, en mr. P.A. Offers en mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, Leden, in tegenwoordigheid van mr. S. Zwemstra, ambtenaar van Staat.

w.g. Van den Brink w.g. Zwemstra

Voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 22 oktober 2003

91-421.