



de Rechtspraak

Rechtbank Oost-Brabant

AANTEKENEN | PER POST | PER FAX e-mail

BESTUURSRECHT

Mevrouw mr. J. Bazelmans
Ecorecht
Hoofdstraat 1
5255 AE Herpt

bezoekadres
Leeghwaterlaan 8
5223 BA 's-Hertogenbosch

correspondentieadres
Postbus 90125
5200 MA 's-Hertogenbosch

t 088-3621000
f 088-3610536
www.rechtspraak.nl

datum	21 juni 2019
onderdeel	Vovo afdeling I
contactpersoon	mevr M.F.G. Bouwens
doorkiesnummer	088-3611834
ons kenmerk	zaaknummer SHE 19 / 1370 WWV V152
uw kenmerk	
bijlage(n)	
faxnummer afdeling	088-3610534
onderwerp	het verzoek van Vereniging Milieudefensie Amsterdam te Amsterdam

Bij beantwoording de datum en ons kenmerk vermelden. Wilt u slechts één zaak in uw brief behandelen.

Geachte mevrouw,

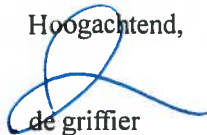
Over het verzoek om een voorlopige voorziening met zaaknummer SHE 19 / 1370 WWV V152 deel ik u mee dat de voorzieningenrechter uitspraak heeft gedaan. Ik stuur u een kopie van de uitspraak. Indien in deze uitspraak wordt verwezen naar een uitspraak met een ECLI-nummer, is de tekst van de betreffende uitspraak onder dat nummer gepubliceerd op www.rechtspraak.nl.

Als u een rechtsmiddel kunt instellen tegen deze uitspraak, dan is dat onder de uitspraak vermeld.

Als u naar aanleiding van deze brief vragen hebt, kunt u contact opnemen met de administratie van de rechtbank op het hierboven vermelde doorkiesnummer.

Als u de rechtbank belt of schrijft, verzoek ik u het zaaknummer te vermelden.

Hoogachtend,


de griffier

uitspraak

RECHTBANK OOST-BRABANT

Zittingsplaats 's-Hertogenbosch

Bestuursrecht

zaaknummer: SHE 19/1370

uitspraak van de voorzieningenrechter van 21 juni 2019 in de zaak tussen

de Vereniging Milieudefensie, in Amsterdam, verzoekster
(gemachtigde: mr. J. Bazelmans),

en

het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Eindhoven, het college
(gemachtigden: I. Kaal, G. van Mulken en mr. B. Timmermans).

Procesverloop

Bij verkeersbesluit van 2 april 2019 (het bestreden besluit) heeft het college besloten voor de kruising Vestdijk-Ten Hagestraat-Kanaalstraat in Eindhoven geen verkeersbord D07 (verplicht linksaf/rechtsaf) te plaatsen en wel een verkeersbord L042A (voorstorteren) te plaatsen.

Verzoekster heeft tegen het bestreden besluit bezwaar gemaakt en de voorzieningenrechter gevraagd om het bestreden besluit te schorsen tot het college op het bezwaar heeft beslist.

Bij brief van 16 mei 2019 heeft het college laten weten dat het niet wil wachten met uitvoeren van het bestreden besluit tot er is beslist op het bezwaar.

Het college heeft een verweerschrift ingediend.

De zaak is behandeld op de zitting van 14 juni 2019. Voor verzoekster is haar gemachtigde en A.E. van Liere naar de zitting gekomen. Voor het college zijn hun gemachtigden naar de zitting gekomen.

Overwegingen

Vooraf

1. De wettelijke regels die in deze uitspraak worden genoemd, zijn opgenomen in de bijlage.

Inleiding en geschil

2. Het college heeft besloten de Vestdijk en de Hertogstraat in Eindhoven opnieuw in te richten. Het doel van de herinrichting is om van de Vestdijk een groene stadsboulevard te

maken, met één rijbaan waarop maximaal 30 kilometer per uur mag worden gereden, en meer ruimte voor voetgangers. De herinrichting verloopt in zes fases. De eerste en tweede fase (werkzaamheden aan de Vestdijk-noord en werkzaamheden aan de Vestdijk ter hoogte van winkelcentrum Heuvel Galerie) zijn afgerond. De werkzaamheden bevinden zich nu in de derde fase (herinrichting Kanaalstraat / kruising Ten Hagestraat-Kanaalstraat), die eind juli 2019 zal zijn afgerond. Na de derde fase zullen nog drie andere fases volgen (werkzaamheden aan de Vestdijk vanaf de Ten Hagestraat richting het zuiden, werkzaamheden aan de Vestdijk vanaf de Dommel tot aan de Geldropseweg en werkzaamheden aan de Hertogstraat). Door de gefaseerde uitvoering is steeds een ander stukje van de Vestdijk (en op het laatst de Hertogstraat) afgesloten, zodat aan de Vestdijk gelegen bedrijven en woningen zo min mogelijk last hebben van de – ingrijpende – werkzaamheden. Rond het tweede kwartaal van 2020 zal de laatste fase zijn afgerond.

3. De achtergrond van de herinrichting is dat de Vestdijk een aantal knelpunten bevat op het gebied van luchtkwaliteit. Het college heeft die knelpunten met subsidiegelden uit het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) willen aanpakken. In 2017 is daartoe een verkeersbesluit genomen met de naam “De Praktijkopstelling”. Onderdeel van (het ontwerp dat tot) die Praktijkopstelling (heeft geleid) was een ‘knip’ (een definitieve afsluiting) in de Vestdijk ter hoogte van de Kanaalstraat. Die knip hield in dat er géén doorgaand verkeer meer mogelijk was vanuit het zuidelijke gedeelte van de Vestdijk (hierna: Vestdijk-zuid) richting het noorden (de richting van het centraal station, hierna: Vestdijk-noord). Het verkeer moest bij de kruising Vestdijk-Ten Hagestraat-Kanaalstraat verplicht linksaf de Ten Hagestraat in, of rechtsaf de Kanaalstraat in.

4. Deze zaak draait om het – vooralsnog – verwijderen van die knip uit het ontwerp, als gevolg waarvan het verkeer vanuit de Vestdijk-zuid weer rechtdoor kan bij de kruising Vestdijk-Ten Hagestraat-Kanaalstraat richting het noorden. Volgens het college is uit onafhankelijk onderzoek van TNO gebleken dat als de knip wordt verwijderd, nog steeds aan de luchtkwaliteitsnormen van de Europese Unie kan worden voldaan. In het bestreden besluit is daarover opgenomen:

“Door verschoning van het wagenpark, minder verkeer door de versmalling van twee naar één rijstrook en een maximumsnelheid van 30 km/uur lijkt het mogelijk dat de concentratie stikstofdioxide (NO₂) in 2020 tot onder de grenswaarde daalt. Het college wil verder inzetten op een gezonde en leefbare autoluwe binnenstad en komt daarom nog voor het eind van 2019 met een integraal ‘Ontwikkelplan Centrum’. Hierin is 2025 benoemd als mijlpaal voor een autoluwe binnenstad, die enkel toegankelijk is voor bestemmingsverkeer. Ook zonder de knip blijft het doel en het ontwerp van de nieuwe Vestdijk gelijk, namelijk: het realiseren van een aantrekkelijke stadsboulevard. (...) TNO geeft in haar rapport wel aan dat een scenario zonder knip op de Vestdijk onzekerheden kent. De autonome verschoning (de overgang naar schonere diesel- benzine- en elektrische voertuigen) kan mogelijk tegenvallen. Daarmee is de kans op tegenvallers in de NO₂-concentratie sterk aanwezig. Daarom komt er in 2021 nieuw onafhankelijk onderzoek met de NSL-monitoringstool. Op basis van de NSL-gegevens van 2020 moet dan blijken of het luchtkwaliteitsknelpunt op de Vestdijk in 2020 daadwerkelijk opgelost is. Als dit niet het geval is, wordt de knip alsnog gerealiseerd. De Vestdijk wordt nu dan ook op zo’n manier ingericht dat de knip in de toekomst zonder grootschalige reconstructie teruggedraaid kan worden. (...) Bij het besluit om de knip vooralsnog uit het ontwerp Vestdijk te verwijderen heeft het college van B&W rekening gehouden met de publieke opinie rondom de tijdelijke knip.”

5. De feitelijke situatie op de Vestdijk is op dit moment aldus: het verkeer dat op de Vestdijk-zuid naar het noorden rijdt, kan bij de kruising Vestdijk-Ten Hagestraat-Kanaalstraat linksaf de Ten Hagestraat in én recht door de Vestdijk-noord in. Het kan niet rechtsaf de Kanaalstraat in, omdat die als gevolg van de fase 3-werkzaamheden tot eind juli is afgesloten. Zodra de Kanaalstraat weer open gaat, beginnen de werkzaamheden aan de Vestdijk-zuid en Hertogstraat in fases. Dan zal ook het als gevolg van het bestreden besluit te plaatsen verkeersbord "voorsorteren" zijn effect krijgen, want dan kan het verkeer vanuit de Vestdijk-zuid op de kruising Vestdijk-Ten Hagestraat-Kanaalstraat zoals gezegd weer alle richtingen uit.

6. Verzoekster vreest dat als gevolg van het bestreden besluit er een verslechtering van de luchtkwaliteit zal optreden. Zodra de uitvoering van het bestreden besluit eind juli plaatsvindt, zal dat volgens verzoekster leiden tot extra luchtverontreiniging door het extra wegverkeer, ten opzichte van de situatie waarin de knip wel wordt gerealiseerd. Zij vindt dat het bestreden besluit is genomen in strijd met (artikel 5.12, twaalfde lid, van) de Wet milieubeheer, omdat het college de wijziging (het verwijderen van de knip) niet heeft gemeld bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat, en ook geen compenserende maatregelen treft. Volgens verzoekster kan het college bovendien niet zomaar overgaan tot het verwijderen van de knip, omdat dat in strijd is met de verplichtingen die het college heeft op grond van het kabinetsbesluit tot aanpassing van de NSL. Op maatregelen die uit het NSL-programma voortvloeien, rust een uitvoeringsplicht (artikel 5.12, negende lid, van de Wet milieubeheer). Daaraan voldoet het college nu volgens verzoekster niet. Verder stelt verzoekster dat het college de plicht heeft om de overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen zo kort mogelijk te laten duren. Met de knip wordt eerder aan de normen voldaan dan zonder de knip. Ook om die reden vindt verzoekster het bestreden besluit onjuist.

Het oordeel van de voorzieningenrechter

7. Tussen partijen is niet in geschil dat de uitvoering van het bestreden besluit eind juli, dus over zo'n anderhalve maand, zal plaatsvinden. Tussen partijen is ook niet in geschil dat op dat moment waarschijnlijk nog geen beslissing op bezwaar zal zijn genomen. Verzoekster vreest dat de luchtkwaliteit gedurende de tijd dat de bezwaarprocedure aanhangig is, zal verslechteren als de Kanaalstraat eind juli weer open gaat en het verkeer als gevolg daarvan weer vanuit de Kanaalstraat rechtsaf de Vestdijk-noord op kan. Maar het college heeft tijdens de zitting uiteengezet dat door de gefaseerde werkzaamheden die op dat moment beginnen aan de Vestdijk-zuid (en die verder gaan naar het zuiden toe tot aan de Hertogstraat) er geen verkeer vanaf het zuiden richting de Vestdijk-noord zal zijn; de Vestdijk-zuid zal immers tot aan het einde van de werkzaamheden (tweede kwartaal 2020) steeds op een ander punt zijn afgesloten, zodat er geen aanvoer is van doorgaand verkeer vanuit het zuidelijke gedeelte van de Vestdijk. Verzoekster betwist dat ook niet, maar stelt zich op het standpunt dat als gevolg van die gefaseerde afsluiting van de Vestdijk-zuid en de omleiding via (o.a.) de Kanaalstraat die vanaf eind juli van kracht is, verkeer toch weer vanuit de Kanaalstraat rechtsaf de Vestdijk op zal kunnen rijden. Het college heeft daartegen aangevoerd dat het doorgaand verkeer dat als reisdoel het noorden van Eindhoven heeft, de meest logische route zal volgen: die via de Ring. Dat verkeer zal er volgens het college niet voor kiezen om via de omleiding van de Kanaalstraat alsnog de Vestdijk op te rijden, ook omdat de Vestdijk een 30 kilometerweg is geworden en er nog maar één rijbaan is. Verder heeft het college onweersproken gesteld dat ook toen de knip we wél was, het verkeer vanuit de Kanaalstraat rechtsaf de Vestdijk-zuid op kon. In die zin verschilt de situatie op het

cruciale punt waar verzoekster bezwaar tegen heeft, dus niet van de situatie mét de knip. De voorzieningenrechter vindt dat verzoekster niet aannemelijk heeft gemaakt dat de stelling van het college, dat het doorgaand verkeer de meest logische route via de Ring zal kiezen en niet via een omleiding alsnog de Vestdijk-noord zal proberen te bereiken, niet klopt. Een toename van het verkeer richting de Vestdijk-noord is aldus niet aannemelijk gemaakt.

8. Verder is het volgende van belang. Het college heeft gesteld dat het bestreden besluit al een ‘schorsend element’ in zich heeft, doordat erin met zoveel woorden is overwogen dat de knip alsnog teruggebracht wordt als blijkt dat het luchtkwaliteitsknelpunt niet is opgelost. Tijdens de zitting heeft het college gezegd dat de luchtkwaliteit al sinds 2015/2016 en ook nu gedurende de bezwaarprocedure maandelijks wordt gemonitord. Zodra blijkt dat de normen niet worden gehaald, kan de knip relatief eenvoudig weer worden ingevoerd, omdat bewust is gekozen voor een uitvoeringswijze die geen grootschalige reconstructie vereist.

9. Gelet op deze omstandigheden is de voorzieningenrechter van oordeel dat van “onverwijlde spoed” zoals volgens artikel 8:81, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht is vereist, geen sprake is: het is dus niet zo dat de situatie zodanig spoedeisend is dat er om die reden moet worden afgeweken van de normale gang van zaken. Die normale gang van zaken houdt in: een besluit wordt uitgevoerd, ook al heeft iemand er een bezwaarschrift tegen ingediend. Als er – zoals hier – geen onverwijlde spoed is, kan het nog steeds zo zijn dat er toch reden is om een voorlopige voorziening te treffen. Maar dan moet er met het bestreden besluit wel heel wat aan de hand zijn en dat moet ook eenvoudig zijn te constateren, dus zonder diepgravend onderzoek. Het besluit moet, met andere woorden, ‘evident onrechtmatig’ zijn. Om te beoordelen of dat het geval is, kijkt de voorzieningenrechter zoals gezegd zonder diepgravend onderzoek naar de rechtmatigheid van de inhoud van het bestreden besluit. Daarover zal nu een oordeel worden gegeven.

10. Het bestreden besluit is gebaseerd op artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 (WW) en artikel 21 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer¹. Uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 mei 2018 (ECLI:NL:RVS:2018:1619) volgt dat een bestuursorgaan bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte heeft bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WW genoemde begrippen. De rechter toetst of het bestuursorgaan geen onredelijk gebruik heeft gemaakt van die beoordelingsruimte. Nadat het bestuursorgaan heeft vastgesteld welke verkeersbelangen in welke mate naar zijn oordeel bij het besluit dienen te worden betrokken, moet het die belangen tegen elkaar afwegen. Ook daarbij heeft het bestuursorgaan beoordelingsruimte. De bestuursrechter toetst of de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen. Het college hoeft niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit aan te tonen. Voldoende is dat met het verkeersbesluit de eraan ten grondslag gelegde belangen, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de WW, worden gediend en dat inzichtelijk is gemaakt op welke wijze die belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

11. Tegen de achtergrond van dit beoordelingskader is de voorzieningenrechter van oordeel dat het bestreden besluit niet evident onrechtmatig is. Het college heeft gesteld dat er, anders dan verzoekster meent, geen meldingsplicht bestaat op grond van artikel 5.12, twaalfde lid, van de Wet milieubeheer, omdat de maatregelen die zijn opgenomen in het NSL-programma

¹ De tekst van die bepalingen is te lezen in de bijlage bij deze uitspraak.

allemaal al zijn genomen en de daarmee beoogde doelen zijn behaald, waarna er geen wettelijke plicht bestaat om alle maatregelen in stand te houden, zolang de behaalde doelen maar niet worden tenietgedaan. Verzoekster heeft daartegen ingebracht dat het aan de minister is om dat te beoordelen, dat het college niet zomaar kan 'shoppen' in het NSL-maatregelenpakket en zelfstandig kan beslissen dat de knip kan worden teruggedraaid, terwijl die knip het behalen van de doelen zou bekorten. Het college heeft op zijn beurt tijdens de zitting weer aangevoerd dat er overleg zou zijn geweest met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en dat dat ministerie de visie van het college deelt. Het beantwoorden van deze rechtsvragen vereist een onderzoek dat zich niet leent voor een spoedprocedure als deze voorlopige voorziening. In elk geval kan op grond van wat erover is aangevoerd, niet worden gesteld dat het bestreden besluit inhoudelijk gezien evident onrechtmatig is.

12. Gelet op het voorgaande wordt het verzoek om een voorlopige voorziening afgewezen. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De voorzieningenrechter wijst het verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening af.

Deze uitspraak is gedaan door mr. J. Lie, voorzieningenrechter, in aanwezigheid van P.L.M.M. Mulders, griffier. De beslissing is in het openbaar uitgesproken op 21 juni 2019.



griffier



voorzieningenrechter

Afschrift verzonden aan partijen op:

21 JUN 2019

Rechtsmiddel

Tegen deze uitspraak staat geen rechtsmiddel open.

BIJLAGE WETTELIJK KADER**Wet milieubeheer**

Artikel 5.12, negende lid:

De daartoe bevoegde bestuursorganen dragen zorg voor de tijdige uitvoering van de maatregelen die in het programma zijn genoemd of beschreven, met dien verstande dat maatregelen die onlosmakelijk verbonden zijn met de ontwikkelingen en besluiten als bedoeld in het derde lid, onder c, ten behoeve van deze ontwikkelingen en besluiten worden uitgevoerd.

Artikel 5.12, twaalfde lid:

Binnen een gebied als bedoeld in het derde lid kunnen bestuursorganen die het aangaat, na een daartoe strekkende melding aan Onze Minister, een of meer in het programma genoemde of beschreven maatregelen, ontwikkelingen of besluiten wijzigen of vervangen, of een of meer maatregelen, ontwikkelingen of besluiten aan het programma toevoegen, indien bij de betreffende melding aannemelijk wordt gemaakt dat die gewijzigde, vervangende of nieuwe maatregelen, ontwikkelingen of besluiten per saldo passen binnen of in elk geval niet in strijd zijn met het programma. Bij de melding wordt aangegeven welke maatregelen, ontwikkelingen of besluiten het betreft, welke samenhang er tussen die maatregelen, ontwikkelingen of besluiten is en op welke termijn een maatregel wordt getroffen of een besluit genomen en worden de effecten op de luchtkwaliteit met toepassing van de artikelen 5.19 en 5.20 en de daarop berustende bepalingen aangegeven. Het negende lid is van overeenkomstige toepassing.

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 8:81, eerste lid:

Indien tegen een besluit bij de bestuursrechter beroep is ingesteld dan wel, voorafgaand aan een mogelijk beroep bij de bestuursrechter, bezwaar is gemaakt of administratief beroep is ingesteld, kan de voorzieningenrechter van de bestuursrechter die bevoegd is of kan worden in de hoofdzaak, op verzoek een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Wegenverkeerswet 1994

Artikel 2, eerste lid:

De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen 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.

Artikel 2, tweede lid:

De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen 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.

Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer

Artikel 21:

De motivering van het verkeersbesluit vermeldt 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.
