

Uitspraak 201709837/1/A2

ECLI	ECLI:NL:RVS:2019:2567
Datum uitspraak	24 juli 2019
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 3 maart 2016 heeft het college van Uithoorn besloten tot het instellen van een tijdelijke inrichting van de Koningin Máximalaan tussen de Prinses Irenebrug en de Laan van Meerwijk in Uithoorn (hierna ook: het verkeersbesluit).

Volledige tekst

201709837/1/A2.

Datum uitspraak: 24 juli 2019

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op de hoger beroepen van:

1. het college van burgemeester en wethouders van Nieuwkoop (hierna: het college van Nieuwkoop),
 2. Vereniging Cultuurtechnische werken en Grondverzet, Meststoffendistributie en Loonwerken in de Agrarische sector in Nederland (hierna: Cumela), gevestigd te Nijkerk,
 3. Agrimm B.V. (hierna: Agrimm), gevestigd te Amstelveen,
 4. het college van burgemeester en wethouders van De Ronde Venen (hierna: het college van De Ronde Venen) en
 5. Land- en Tuinbouw Organisatie Noord (hierna: LTO Noord), gevestigd te Zwolle,
- appellanten,

tegen de uitspraak van de rechtbank Amsterdam van 24 oktober 2017 in zaak nrs. 17/1742, 17/1696, 17/1766, 17/1761, 17/1677 in het geding tussen onder meer:

appellanten

en

het college van burgemeester en wethouders van Uithoorn (hierna: het college van Uithoorn).

Procesverloop

Bij besluit van 3 maart 2016 heeft het college van Uithoorn besloten tot het instellen van een tijdelijke inrichting van de Koningin Máximalaan tussen de Prinses Irenebrug en de Laan van Meerwijk in Uithoorn (hierna ook: het verkeersbesluit).

Bij afzonderlijke besluiten van 3 februari 2017 heeft het college van Uithoorn het door Agrimm daartegen gemaakte bezwaar niet-ontvankelijk verklaard en de door LTO Noord, Cumela, het college van Nieuwkoop en het college van De Ronde Venen daartegen gemaakte bezwaren ongegrond verklaard.

Bij uitspraak van 24 oktober 2017 heeft de rechtbank, voor zover in deze procedure van belang, het beroep van Agrimm gegrond verklaard, het ten aanzien van Agrimm genomen besluit van 3 februari 2017 vernietigd, het bezwaar van Agrimm tegen het besluit van 3 maart 2016 ongegrond verklaard en bepaald dat deze uitspraak in de plaats treedt van het vernietigde besluit. Verder heeft de rechtbank de beroepen van LTO Noord, Cumela, het college van Nieuwkoop en het college van De Ronde Venen ongegrond verklaard. Deze uitspraak is aangehecht.

Tegen deze uitspraak hebben het college van Nieuwkoop, Cumela, Agrimm, het college van De Ronde Venen en LTO Noord hoger beroep ingesteld.

Het college van Uithoorn heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

Het college van Nieuwkoop en het college van De Ronde Venen hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 21 februari 2019, waar het college van Nieuwkoop, vertegenwoordigd door mr. C.J.R. van Binsbergen, advocaat te Alphen aan den Rijn, bijgestaan door ing. R.G. Veelenturf, Cumela, vertegenwoordigd door [gemachtigde A], Agrimm, vertegenwoordigd door [gemachtigde B] en [gemachtigde C], het college van De Ronde Venen, vertegenwoordigd door mr. M.C. de Smidt, advocaat te Rotterdam, bijgestaan door M.A.M. Heijtel en M. Woerden, LTO Noord, vertegenwoordigd door [gemachtigde D], en het college van Uithoorn, vertegenwoordigd door mr. E.A. Wentink-Quelle, advocaat te Ouderkerk aan de Amstel, bijgestaan door L.M. Disseldorp en R. van der Hoek, zijn verschenen.

Overwegingen

Inleiding

1. Op 4 november 2002 hebben onder meer de provincie Noord-Holland en de gemeenten Uithoorn en De Ronde Venen het Regioakkoord Masterplan N201+ gesloten. Doelstelling was het leveren van een bijdrage aan het oplossen van bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen in de regio en het vergroten van de verkeersveiligheid, door middel van de omlegging van de provinciale weg N201 die door het dorpscentrum van Uithoorn loopt.

2. Op 24 november 2004 hebben de provincie Noord-Holland en onder meer de gemeente Uithoorn de Realisatieovereenkomst N201+ gesloten. In artikel 7.1 van deze overeenkomst staat dat het deel van de N201 dat door Uithoorn loopt aan Uithoorn wordt overgedragen. Hier valt onder andere de thans geheten Koningin Máximalaan tussen de Prinses Irenebrug en de Laan van Meerwijk onder. In artikel 7.5 staat dat deze weg door en op kosten van Uithoorn wordt heringericht waarbij doorgaand verkeer zonder lokale bestemming zoveel

mogelijk zal worden geweerd. De gemeente De Ronde Venen is met ingang van 3 december 2008 als partij toegetreten tot de Realisatieovereenkomst.

3. In 2011 heeft adviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Uithoorn onderzocht wat de gevolgen zijn voor het landbouwverkeer als dit verkeer wordt geweerd van de Prinses Irenebrug. In het rapport 'Landbouwverkeer N201' van 21 december 2011 zijn 12 alternatieve routes voor het landbouwverkeer uitgewerkt. Hieruit volgt dat voor een viertal alternatieve routes de totale negatieve gevolgen relatief beperkt zijn. Goudappel Coffeng heeft in maart 2012 een kwantitatief onderzoek uitgevoerd (hierna ook: de verkeerstelling). Hieruit volgt dat op een representatieve dag in totaal 17 grote langzame voertuigen, waaronder landbouwvoertuigen, over de Prinses Irenebrug rijden. In een rapport van 14 augustus 2012 zijn twee van de vier hiervoor genoemde alternatieve routes nader uitgewerkt. Volgens dit rapport is het enige alternatief voor het landbouwverkeer, zonder noodzakelijke vergaande aanpassingen aan de weg, de route via Ringdijk Tweede Bedijking, Oude Spoorbaan en de N231 over de Vrouwenakkersebrug (hierna: de omrijroute). Bij deze route moet het landbouwverkeer ongeveer 13,5 kilometer omrijden wat een extra reistijd oplevert van 32 minuten, uitgaande van de wettelijke maximumsnelheid voor het landbouwverkeer van 25 km/h, aldus Goudappel Coffeng in het rapport van 14 augustus 2012.

4. Sinds 15 mei 2014 loopt de N201 niet meer door het dorpscentrum van Uithoorn. De weg door Uithoorn is omgenummerd naar N196. Per 1 januari 2014 wordt de N196 ook wel de Koningin Máximalaan genoemd.

5. Op 8 oktober 2014 heeft het college van Uithoorn een ontwerpbesluit ter inzage gelegd. Met dit ontwerpbesluit beoogde het college doorgaand verkeer te weren op het deel van de Koningin Máximalaan tussen de Prinses Irenebrug en de Laan van Meerwijk. In dit ontwerpbesluit heeft het college toegelicht dat, ondanks de omgelegde N201, dagelijks nog 12.000 voertuigen over de Prinses Irenebrug rijden zodat van een autoluw dorpscentrum geen sprake is. Het college heeft later afgezien van het nemen van het ontwerpbesluit.

6. Op 29 september 2015 heeft het college van Uithoorn een stappenplan aangekondigd. Omdat de definitieve inrichting van het dorpscentrum nog niet is vastgesteld, wil het college volgens het stappenplan een tijdelijke inrichting instellen. De tijdelijke inrichting bestaat uit het nemen van een verkeersbesluit om doorgaand verkeer zonder lokale bestemming te ontmoedigen en om landbouw- en vrachtverkeer te weren uit het dorpscentrum. Op 8 oktober 2015 is de N196 aan Uithoorn overgedragen. Met het verkeersbesluit van 3 maart 2016 heeft het college van Uithoorn tot het instellen van de hiervoor genoemde tijdelijke maatregel besloten.

Besluit van 3 maart 2016

7. Met het verkeersbesluit wordt de route voor autoverkeer op de Koningin Máximalaan tussen de Prinses Irenebrug en de Laan van Meerwijk verlegd en ingericht als een 30 km-zone. Zwaar verkeer, waaronder landbouwverkeer, wordt door middel van een geslotenverklaring geweerd. Landbouwverkeer moet omrijden via de hierboven onder 3. genoemde omrijroute. Vrachtwagens kunnen gebruikmaken van de N201 en de N231. Personenauto's en langzaam verkeer behouden de mogelijkheid om het dorpscentrum van Uithoorn te bereiken, waarbij met name personenauto's met een bestemming buiten het dorpscentrum worden ontmoedigd om van deze route gebruik te maken. De nieuwe situatie wordt bewerkstelligd door de plaatsing van borden en markeringen. Ter zitting heeft het college van Uithoorn desgevraagd toegelicht dat de tijdelijke maatregel een looptijd heeft van

5 jaar. Tegen de tijd dat deze periode is verstreken moet er een definitief plan over de inrichting van het dorpscentrum zijn.

8. Het college van Uithoorn heeft aan het verkeersbesluit ten grondslag gelegd dat het besluit strekt tot het verzekeren van de veiligheid op de weg als bedoeld in artikel 2, eerste lid, onderdeel a, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: de Wvw 1994). Tevens strekt het besluit tot het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer, als bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van de Wvw 1994. Het college heeft in het besluit van 3 maart 2016 toegelicht dat hoewel als gevolg van de omlegging van de N201 een reductie van het aantal voertuigbewegingen per etmaal is gerealiseerd in het dorpscentrum van Uithoorn, de Koningin Máximalaan nog altijd veelvuldig wordt gebruikt door met name verkeer in westelijke richting met een bestemming buiten het dorpscentrum van Uithoorn. Het gaat daarbij om meer dan de helft van het aantal voertuigbewegingen per etmaal. Daarbij wordt met name het zwaardere verkeer, zoals landbouwverkeer, als zeer hinderlijk ervaren. Bovendien zorgt dit voor een onveilige situatie omdat dit zware verkeer dwars door het dorpscentrum rijdt. In dit kader is het voor de gemeente Uithoorn noodzakelijk om aanvullende maatregelen te treffen, zoals hiervoor onder 7. weergegeven. De belangen van onder meer landbouwbedrijven, gemeenten De Ronde Venen en Nieuwkoop en bewoners uit omliggende woonkernen hebben in dit kader minder zwaar gewogen dan het belang van de gemeente Uithoorn bij een leefbaarder en verkeersveiliger dorpscentrum. In het geval landbouwbedrijven stellen dat zij door het verkeersbesluit onevenredig zwaar worden getroffen, dan kunnen zij een gemotiveerd beroep doen op de Nadeelcompensatieverordening van de gemeente Uithoorn, aldus het college in het verkeersbesluit.

Aangevallen uitspraak

9. De rechtbank heeft in het door appellanten aangevoerde geen grond gezien voor het oordeel dat het college niet in redelijkheid tot het verkeersbesluit heeft kunnen komen.

De hoger beroepen

10. Hieronder zal de Afdeling de hogerberoepsgronden geclusterd beoordelen en hierbij de opbouw van de uitspraak van de rechtbank als uitgangspunt nemen. Deze gronden zien op de onder 7. genoemde geslotenverklaring voor het landbouwverkeer.

Wettelijk kader

11. Het wettelijk kader is opgenomen in de bijlage, die onderdeel uitmaakt van deze uitspraak.

Zorgvuldigheid

12. De colleges van De Ronde Venen en Nieuwkoop betogen dat het door Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek naar de alternatieve omrijroutes onvolledig is, onder meer omdat in het rapport van 14 augustus 2012 slechts twee van de vier in het rapport van 21 december 2011 genoemde alternatieve routes worden uitgewerkt.

Verder kan volgens het college van De Ronde Venen niet zonder meer worden uitgegaan van het door Uithoorn gehanteerde verkeersmodel, in die zin dat het zonder enig voorbehoud ook van toepassing is op De Ronde Venen. In dezelfde lijn plaatst het college van Nieuwkoop vraagtekens bij de deugdelijkheid van de verkeersgeneratieberekeningen. Ook Cumela en LTO Noord kunnen zich niet vinden in de door het college van Uithoorn gebruikte

telgegevens en landbouwverkeersonderzoeken. Het college van Uithoorn mocht de eerder genoemde rapporten daarom niet aan het verkeersbesluit ten grondslag leggen, aldus appellanten.

Verder stellen appellanten dat niet is onderzocht of de 17 landbouwvoertuigen die gebruik maken van de kern van Uithoorn een aantasting van de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid met zich brengen. Cumela betoogt een nadere onderbouwing op dit punt in het verkeersbesluit te missen. Gelet op de totale omvang van het verkeer door de kern van Uithoorn had dit wel in de rede gelegen. In het verlengde hiervan stelt Cumela dat het college van Uithoorn concreet en goed onderbouwd duidelijk had moeten maken dat een geslotenverklaring voor het landbouwverkeer de enige mogelijkheid is om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de dorpskern van Uithoorn te garanderen. De colleges van De Ronde Venen en Nieuwkoop benadrukken hierbij dat het college de effecten van het verkeersbesluit op de verkeersveiligheid op de betrokken wegen in hun gemeenten ten onrechte niet hebben onderzocht.

Ten slotte betogen meerdere appellanten dat het verkeersbesluit voorbarig is omdat de effecten van de omgelegde N201 nog niet duidelijk zijn en dat beter gewacht kan worden op een definitief plan voor de (verkeers)inrichting van het centrum van Uithoorn.

12.1. Volgens vaste rechtspraak (bijvoorbeeld in de uitspraken van de Afdeling van 26 juni 2013, [ECLI:NL:RVS:2013:56](#) en 2 mei 2018, [ECLI:NL:RVS:2018:1431](#)) mag een bestuursorgaan, indien in een advies van een door dat bestuursorgaan benoemde deskundige op objectieve en onpartijdige wijze verslag is gedaan van het door de deskundige verrichte onderzoek en daarin op inzichtelijke wijze is aangegeven welke feiten en omstandigheden aan de conclusies ervan ten grondslag zijn gelegd en deze conclusies niet onbegrijpelijk zijn, bij het nemen van een besluit van dat advies uitgaan, tenzij concrete aanknopingspunten voor twijfel aan de juistheid of volledigheid ervan naar voren zijn gebracht.

12.2. Goudappel Coffeng heeft kwalitatief (beoordelen omrijmogelijkheden landbouwverkeer) en kwantitatief onderzoek (hoeveelheid landbouwverkeer) verricht. Deze onderzoeken zien op onder meer alternatieve routes voor het landbouwverkeer en de effecten daarvan op de omliggende wegen, hetgeen heeft geresulteerd in de hiervoor onder 3. genoemde rapporten. In het rapport van 14 augustus 2012, blz. 2, staat dat, zoals het college van Uithoorn ook in zijn schriftelijke uiteenzetting heeft toegelicht, de provincie Noord-Holland, ondanks de resultaten uit het kwantitatieve onderzoek van 14 mei 2012, zijn standpunt handhaaft om geen landbouwverkeer toe te staan op het nieuwe deel van de N201. Dit verklaart, zoals ook volgt uit het rapport, waarom het college van Uithoorn slechts twee (die beide niet zien op het nieuwe deel van de N201) van de vier in het rapport van 21 december 2011 genoemde alternatieve routes heeft laten uitwerken. In hetgeen appellanten hierover hebben aangevoerd, bestaat geen grond voor het oordeel dat het door Goudappel Coffeng uitgevoerde onderzoek naar de omrijroutes onvolledig is.

12.3. In het rapport van 14 augustus 2012 staat dat van de twee alternatieven, het alternatief dat ziet op medegebruik van het landbouwverkeer van de busbaan geen reële optie is, omdat het voor het landbouwverkeer fysiek niet mogelijk is om de Amstel te passeren via de busbrug. Daarom is in dit rapport de uiteindelijk door het college van Uithoorn gekozen omrijroute via de Vrouwenakkersebrug meer gedetailleerd uitgewerkt. Volgens het rapport zijn de wegen op de omrijroute geschikt voor landbouwverkeer, liggen deze met name langs agrarische bedrijven en gaan deze veelal niet door de bebouwde kom waardoor de hinder voor bewoners relatief beperkt blijft en ook de verkeersveiligheid binnen de bebouwde kom

gewaarborgd blijft. Volgens het rapport veroorzaakt het landbouwverkeer, dat reeds op al deze wegen is toegestaan, over nagenoeg de gehele route weinig problemen. Wel doet Goudappel Coffeng de aanbeveling om per rijrichting op een deel van de N231 één of twee passeerhavens aan te brengen. Over de aanleg van deze passeerhavens is echter nog geen overeenstemming tussen de wegbeheerders bereikt. De rechtbank heeft in dit verband terecht geoordeeld dat deze aanbeveling niet per definitie met zich brengt dat het verkeersbesluit onzorgvuldig tot stand is gekomen. Hierbij heeft de rechtbank terecht van belang geacht dat landbouwverkeer al lange tijd gebruik maakt van deze route en dat een toename van dit verkeer met 17 landbouwvoertuigen, deze route, ook volgens het rapport van Goudappel Coffeng, niet ongeschikt maakt.

12.4. De rechtbank heeft in rechtsoverweging 10.2 van haar uitspraak terecht geoordeeld dat het college van Uithoorn de verkeerstelling van Goudappel Coffeng van maart 2012 aan het verkeersbesluit ten grondslag mocht leggen. Deze telling van het aantal landbouwvoertuigen is gebaseerd op het aantal dat gewoonlijk gebruik maakt van de Prinses Irenebrug. Verder is gebruik gemaakt van door landbouwbedrijven verstrekte informatie over drukke perioden en wordt de uitkomst van de telling bevestigd in eerdere en latere verkeerstellingen. Hetgeen door appellanten hiertegen is ingebracht, leidt niet tot het oordeel dat het college van Uithoorn door van de telling van 2012 uit te gaan onzorgvuldig heeft gehandeld.

12.5. Uit het verkeersmodel dat het college van Uithoorn aan het verkeersbesluit ten grondslag heeft gelegd volgt dat het aantal verkeersbewegingen op de Oude Spoorbaan ten gevolge van het verkeersbesluit zal dalen van 4.000 naar 3.800 per dag. Het aantal landbouwvoertuigen zal daarentegen met ongeveer 17 toenemen. Het college heeft gebruik gemaakt van uit het verkeersmodel Noord-Holland-Zuid gegenereerde cijfers. Dit regionaal verkeersmodel is eigendom van onder meer de gemeenten Uithoorn en De Ronde Venen en wordt door Goudappel Coffeng beheerd. Het model behelst een rekenkundig hulpmiddel waarmee effecten van projecten, maatregelen en beleid op de beschikbare ruimte, de mobiliteit en de infrastructuur kunnen worden onderzocht. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit model niet aan de besluitvorming ten grondslag kon worden gelegd, dan wel dat door het college van Uithoorn onjuiste invoergegevens zijn gebruikt. Met de rechtbank komt de Afdeling tot het oordeel dat van de juistheid van de daaruit voortvloeiende berekeningen kan worden uitgegaan. Het door het college van De Ronde Venen in hoger beroep overgelegde verkeersmodel biedt gezien de hierbij gehanteerde uitgangspunten onvoldoende aanknopingspunten voor een ander oordeel.

12.6. Met het verkeersbesluit beoogt het college het landbouwverkeer uit het dorpscentrum van Uithoorn te weren. Volgens het college hoort dit verkeer, gelet op de aard en de zwaarte ervan, niet in een dorpskern, omdat dit kan leiden tot gevaarlijke situaties en overlast. Dit standpunt van het college komt overeen met de onder 2. genoemde Realisatieovereenkomst N201+. Hierin staat dat de Koningin Máximaweg zal worden heringericht waarbij doorgaand verkeer zonder lokale bestemming zoveel mogelijk zal worden geweerd. Ook zal landbouwverkeer niet worden toegestaan op de nog om te leggen N201. Met de door het college aan het verkeersbesluit ten grondslag gelegde verkeerstellingen heeft het college de noodzaak van de geslotenverklaring voor landbouwverkeer onderbouwd. In hetgeen door appellanten in dit verband naar voren is gebracht leidt niet tot een andere conclusie.

Met de onder 8. weergegeven motivering heeft het college aannemelijk gemaakt dat het verkeersbesluit de verzekering van de veiligheid op de weg ten goede komt en de door het verkeer veroorzaakte overlast ter plaatse beperkt. Hierbij is van belang dat het gaat om zwaar wegverkeer (landbouwvoertuigen). Ook de structuur en samenstelling van het centrum van Uithoorn, dat voornamelijk bestaat uit woningen en winkels, waaronder een supermarkt mag

hierbij niet uit het oog worden verloren. Gelet hierop kon het college in afwachting van een definitief plan voor de (verkeers)inrichting van het centrum van Uithoorn volstaan met een tijdelijke verkeersmaatregel.

12.7. De Afdeling komt gelet op de vorige overwegingen tot het oordeel dat het college, anders dan de colleges van De Ronde Venen en Nieuwkoop hebben aangevoerd, ook de effecten van het verkeersbesluit op de verkeersveiligheid op de betrokken wegen in hun gemeenten in de besluitvorming hebben meegenomen.

12.8. De rechtbank heeft terecht geoordeeld dat het verkeersbesluit zorgvuldig tot stand is gekomen.

De betogen falen.

Belangenafweging

13. Cumela, Agrimm en LTO Noord betogen dat met de geslotenverklaring voor landbouwverkeer onvoldoende rekening is gehouden met de belangen van dit verkeer. Door het verkeersbesluit moet het landbouwverkeer ongeveer 13,5 km omrijden hetgeen resulteert in een extra reistijd van minimaal 25 minuten per rit. In de oogstperioden worden tot wel 10 vervoersbewegingen per landbouwvoertuig per dag uitgevoerd hetgeen neerkomt op meerdere verliesuren aan omrijden. Dit heeft forse economische schade voor de ondernemers tot gevolg. Cumela en LTO Noord benadrukken dat de Prinses Irenebrug voor de agrarische sector een cruciale oeververbinding is in verband met de bereikbaarheid van agrarische bedrijven en percelen die verder van het bedrijfscentrum liggen. Er is in de directe nabijheid geen alternatieve oeververbinding. Volgens Cumela en LTO Noord kunnen, gezien het totale aantal motorvoertuigen dat gebruik maakt van de Prinses Irenebrug, 17 tot 20 landbouwvoertuigen zonder problemen gebruik blijven maken van deze brug. Agrimm betoogt dat zij in de oogsttijd veelvuldig gebruik zal moeten maken van de omrijroute, gezien het feit dat vanuit haar bedrijf in die periode 80 verkeersbewegingen via de Prinses Irene plaatsvinden. Volgens haar bedraagt de omrijroute voor haar bedrijf ongeveer 20 km en kost dit ongeveer 50 minuten per vracht. Met haar belang is onvoldoende rekening gehouden en Agrimm pleit voor een voorziening om in de oogsttijd gebruik te maken van de N201 of van de Prinses Irenebrug.

De colleges van De Ronde Venen en Nieuwkoop betogen dat het verkeersbesluit leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid in hun gemeenten. Door het besluit zal meer landbouwverkeer gebruik gaan maken van de wegen in beheer van De Ronde Venen en Nieuwkoop (de omrijroute). Deze wegen zijn daarop niet ingericht. Een toename van het (landbouw)verkeer zorgt voor meer en gevaarlijkere inhaalbewegingen, hetgeen de kans op ongevallen (ook voor fietsers) vergroot. Deze gevolgen zijn niet of onvoldoende meegewogen.

13.1. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen, onder meer in haar uitspraak van 2 mei 2018, [ECLI:NL:RVS:2018:1431](#), komt een bestuursorgaan bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte toe bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wv 1994 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, dient het die belangen tegen elkaar af te wegen. Daarbij komt het bestuursorgaan beleidsruimte toe. 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.

13.2. Onder 12.6. heeft de Afdeling overwogen dat het college met de onder 8. weergegeven motivering aannemelijk heeft gemaakt dat het verkeersbesluit de verzekering van de veiligheid op de weg ten goede komt en de door het verkeer veroorzaakte overlast ter plaatse beperkt. Met het verkeersbesluit worden de belangen, bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wvw 1994, gediend.

13.3. De afsluiting van de Prinses Irenebrug resulteert erin dat het landbouwverkeer moet omrijden. Zoals onder 3. is vermeld komt uit de onderzoeken van Goudappel Coffeng naar voren dat het hierbij gaat om 17 landbouwvoertuigen per dag die ongeveer 13,5 kilometer moeten omrijden wat een extra reistijd oplevert van 32 minuten per rit. Door deze afsluiting zal dus, zeker in de oogsttijd, meer landbouwverkeer gebruik gaan maken van de wegen in beheer van De Ronde Venen en Nieuwkoop. Dit raakt de verkeersveiligheid op deze wegen.

Verder is komen vast te staan dat de gevolgen van de afsluiting voor landbouwverkeer van de Prinses Irenebrug voor Agrimm en de andere landbouwbedrijven groot zijn. Zo zijn de omrijtijden voor deze bedrijven aanzienlijk en zal met name in de oogsttijd veelvuldig moeten worden omgereden. Dit kost deze bedrijven tijd en geld. Agrimm heeft wat dit betreft aannemelijk gemaakt dat de gevolgen van het verkeersbesluit voor haar bedrijf beslist groot zijn.

Aan de andere kant staat gezien de eerdere overwegingen van de Afdeling ook vast dat de verkeersveiligheid en beperking van de door het verkeer veroorzaakte overlast in het centrum van Uithoorn gebaat zijn bij deze afsluiting voor landbouwverkeer.

Het college heeft al deze belangen onderkend en in zijn besluitvorming meegenomen. Op de zitting heeft het college over de gekozen omrijroute benadrukt dat in de aan het verkeersbesluit ten grondslag liggende landbouwverkeerstelling gebruik is gemaakt van door landbouwbedrijven aangedragen piekperiodes. Volgens het college zijn de gevolgen van het verkeersbesluit voor de landbouwbedrijven zeker ingrijpend maar komt meer gewicht toe aan het belang van de verkeersveiligheid en beperking van de door het verkeer veroorzaakte overlast in Uithoorn.

Met de rechtbank komt de Afdeling tot het oordeel dat de voor de landbouwbedrijven nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen. Hierbij heeft de rechtbank van belang kunnen achten dat het totale aantal landbouwvoertuigen dat over de Prinses Irenebrug rijdt gemiddeld genomen over het hele jaar relatief klein is, terwijl het weren van landbouwverkeer wel in belangrijke mate de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het centrum van Uithoorn ten goede komt. Hierbij komt dat het landbouwverkeer gedurende een relatief beperkte periode van het jaar (weliswaar intensief) gebruik zal maken van de omrijroute. In dit verband heeft de rechtbank terecht overwogen dat in het geval landbouwbedrijven stellen dat zij door het verkeersbesluit onevenredig zwaar worden getroffen, een beroep kan worden gedaan op de Nadeelcompensatieverordening van de gemeente Uithoorn. Dat Agrimm ook in de oogsttijd geen toestemming heeft om gebruik te maken van de N201 of van de Prinses Irenebrug leidt niet tot het oordeel dat sprake is van een onevenredige belangenafweging.

Zoals reeds weergegeven onder 12.5. volgt uit het verkeersmodel dat het college van Uithoorn aan het verkeersbesluit ten grondslag heeft gelegd dat het aantal verkeersbewegingen op de Oude Spoorbaan ten gevolge van het verkeersbesluit zal dalen van 4.000 naar 3.800 per dag. Het aantal landbouwvoertuigen op de omrijroute zal daarentegen gemiddeld met ongeveer 17 toenemen met een piek gedurende de oogstperiode. Dit betekent dat het verkeersbesluit niet tot een ingrijpende verandering zal

leiden op de omrijroute, maar zelfs zal resulteren in een lichte afname van de hoeveelheid verkeer. Hierdoor ligt het niet voor de hand dat het verkeersbesluit zal leiden tot verkeersverstopping op de omrijroute. Ook hierbij is van belang dat, zoals eerder onder 12.3. is overwogen, de wegen op deze route, anders dan de route door Uithoorn, voornamelijk in agrarisch gebied liggen, geschikt zijn voor landbouwverkeer en landbouwvoertuigen in de huidige situatie al zijn toegestaan. De Afdeling komt met de rechtbank tot het oordeel dat ook de gevolgen voor de verkeersveiligheid op de omrijroute en de leefbaarheid in de naburige gemeenten niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het verkeersbesluit te dienen doelen.

De betogen falen.

Realisatieovereenkomst N201+

14. Het college van De Ronde Venen betoogt dat het verkeersbesluit in strijd is met de Realisatieovereenkomst N201+. Met artikel 7.5 van de overeenkomst is bedoeld dat lokaal verkeer en enig verkeer zonder lokale bestemming over de N196 mogelijk moet blijven. Het is volgens het college van De Ronde Venen evident dat onder het begrip 'enig verkeer' ook landbouwverkeer valt. Uit de overeenkomst volgt immers ook dat geen landbouwverkeer wordt toegestaan over de omgelegde N201, zodat dit verkeer is aangewezen op de oude route via de N196 door het centrum van Uithoorn. Het college stelt verder dat het verkeersbesluit niet bijdraagt aan de doelstellingen van het Regioakkoord Masterplan N201+. Zo verslechtert de bereikbaarheid van de regio en de verkeersveiligheid op de omrijroute. Volgens het college is het verkeersbesluit op dit punt onvoldoende gemotiveerd.

14.1. De rechtbank heeft terecht en op goede gronden geoordeeld dat het verkeersbesluit in overeenstemming is met de Realisatieovereenkomst N201+. De lezing van het college van De Ronde Venen berust op een onjuiste interpretatie van artikel 7.5 van deze overeenkomst. In dit artikel staat dat doorgaand verkeer, zonder lokale bestemming, zoveel mogelijk zal worden geweerd. Omdat het landbouwverkeer doorgaand verkeer betreft, mag dit dus worden geweerd.

Ook wordt niet al het verkeer geweerd, maar blijft enig doorgaand verkeer mogelijk. Het enkele feit dat landbouwverkeer geen gebruik mag maken van de N201 leidt niet tot de door het college van De Ronde Venen getrokken conclusie dat onder enig doorgaand verkeer ook landbouwverkeer zou vallen.

Gezien overweging 12.7. en omdat het college van

De Ronde Venen niet aannemelijk heeft gemaakt dat het verkeersbesluit leidt tot een slechtere bereikbaarheid van de regio, komt de Afdeling tot het oordeel dat het verkeersbesluit niet afwijkt van de afspraken in het Regioakkoord Masterplan N201+ en de Realisatieovereenkomst N201+. Van strijd met het in artikel 7:12, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht neergelegde motiveringsbeginsel is geen sprake.

Het betoog faalt.

Overleg in de zin van artikel 25, eerste lid, van het BABW

15. De colleges van De Ronde Venen en Nieuwkoop voeren aan dat er geen overleg heeft plaatsgevonden als bedoeld in artikel 25, eerste lid, van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: het BABW).

Het college van De Ronde Venen betoogt dat het bestuurlijk overleg op 25 februari 2016 van de stuurgroep Amsteloevers niet kan worden aangemerkt als een overleg als bedoeld in dit

artikel. De door Uithoorn in dat overleg verstrekte informatie betrof slechts een mondelinge toelichting op de hoofdlijnen van het verkeersbesluit. Pas na ontvangst van het verkeersbesluit heeft het college kennis kunnen nemen van de inhoud van het besluit. Het college van Nieuwkoop stelt dat er geen structureel overleg heeft plaatsgevonden. Na het eerste contact op 8 april 2015 is op 2 oktober 2015 een e-mail ontvangen met een stappenplan waarin werd aangegeven dat het verkeersbesluit werd voorbereid.

15.1. De rechtbank heeft in rechtsoverweging 14.3, mede onder verwijzing naar jurisprudentie van de Afdeling, terecht overwogen dat het doel van het in dit artikel bedoelde overleg ziet op bestuurlijke coördinatie en dat dit overleg moet plaatsvinden met het bevoegde gezag. Verder is er een overlegplicht, maar geen instemmingsplicht.

15.2. In hoger beroep heeft het college van De Ronde Venen diverse verslagen overgelegd van de stuurgroep Amsteloevers. Deze stuurgroep bestond onder andere uit wethouders van de gemeenten Uithoorn en De Ronde Venen. Gedurende een periode van enkele jaren vanaf maart 2012 heeft overleg tussen beide gemeenten plaatsgevonden. Gesproken is over het centrumplan van Uithoorn en de oeververbinding. Hierbij zijn routes voor het landbouwverkeer aan de orde gesteld, ook de route via Vrouwenakker. Uit het verslag van de stuurgroep van 28 oktober 2015 (onder het kopje 'Stappenplan voor inrichting Koningin Máximalaan (N 196)') volgt dat het plan voor een geslotenverklaring voor landbouwverkeer van het centrum van Uithoorn in de stuurgroep is besproken evenals de bedenkingen van

De Ronde Venen hierbij.

15.3. Het college van Nieuwkoop was geen lid van de stuurgroep Amsteloevers. Wel heeft er op 8 april 2015 een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen onder meer de wethouders van de gemeenten Uithoorn en Nieuwkoop. Volgens het verslag van dit overleg zijn hier onder meer de geslotenverklaring van het centrum van Uithoorn voor landbouwverkeer en de alternatieve route via Vrouwenakker besproken. Ook is in het verslag vermeld dat de besluitvorming stapsgewijs zal plaatsvinden. Dit stappenplan is op 2 oktober 2015 naar de verkeersdeskundige van de gemeente Nieuwkoop gemaïld met het verzoek dit aan het college voor te leggen.

15.4. Gezien overweging 15.1. en de hierboven weergegeven gang van zaken heeft de rechtbank op goede gronden geoordeeld dat het college van Uithoorn niet in strijd met artikel 25, eerste lid, van het BABW heeft gehandeld. Hetgeen de colleges van De Ronde Venen en Nieuwkoop in dit verband verder hebben aangevoerd leidt niet tot een ander oordeel.

De betogen falen.

Overige hogerberoepsgronden

16. Het college van Nieuwkoop betoogt tevergeefs dat de aangevallen uitspraak moet worden vernietigd omdat in de procedure bij de rechtbank twee bijlagen bij het verweerschrift niet aan het college zijn overgelegd. Daargelaten dat de precieze gang van zaken over het doen toekomen van deze bijlagen onduidelijk is, heeft de rechtbank deze stukken in haar oordeelsvorming niet meegenomen en heeft het college in hoger beroep van de stukken kennis kunnen nemen. Anders dan het college betoogt, is hij hierdoor niet in zijn belangen geschaad.

17. Het college van De Ronde Venen betoogt dat de gemeente Uithoorn nog geen planologische procedure heeft gevoerd om het tijdelijke verkeersbesluit te kunnen realiseren. Het verkeersbesluit is volgens het college in strijd met het ter plaatse geldende

bestemmingsplan. Het college heeft dit betoog eerst in hoger beroep aangevoerd. Aangezien het hoger beroep is gericht tegen de aangevallen uitspraak, er geen reden is waarom dit betoog niet reeds voor de rechtbank had kunnen worden aangevoerd en het college dit uit een oogpunt van een zorgvuldig en doelmatig gebruik van rechtsmiddelen had behoren te doen, dient dit betoog buiten beschouwing te blijven.

18. In hetgeen appellanten voor het overige hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor vernietiging van de aangevallen uitspraak.

Conclusie

19. De hoger beroepen zijn ongegrond. De uitspraak van de rechtbank dient te worden bevestigd, voor zover aangevallen.

20. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

bevestigt de uitspraak van de rechtbank, voor zover aangevallen.

Aldus vastgesteld door mr. H. Troostwijk, voorzitter, en mr. C.M. Wissels en mr. H. Bolt, leden, in tegenwoordigheid van mr. R.F.J. Bindels, griffier.

w.g. Troostwijk w.g. Bindels
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 24 juli 2019

85-834.

BIJLAGE - WETTELIJK KADER

Wegenverkeerswet 1994

Artikel 2

"1. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:

a. het verzekeren van de veiligheid op de weg;

[...]

2. 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;

[...]."

Artikel 15

"1. 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.

2. 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."

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."

Artikel 25

"1. Verkeersbesluiten als gevolg waarvan het verkeer op wegen anders dan die waarop het verkeersbesluit betrekking heeft rechtstreeks en ingrijpend wordt beïnvloed, worden genomen na overleg met het ten aanzien van die andere wegen bevoegd gezag.

[...]."