

AB 2020/238

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK VAN DE
RAAD VAN STATE

4 maart 2020, nr. 201906166/1/A3

(Mr. C.J. Borman)
m.nt. T.N. Sanders

Art. 1:3, 5:1 Awb

ECLI:NL:RVS:2020:671

**Een verzoek strekkende tot het controleren ter
plaats om naleving van de maximumsnelheid
af te dwingen is geen handhavingsverzoek. Het
is een verzoek om een feitelijke handeling te
verrichten.**

De Afdeling is van oordeel dat de rechtbank de brief van 12 december 2017 ten onrechte als besluit in de zin van artikel 1:3 van de Awb heeft aangemerkt, zij het op andere gronden dan de gronden die door appellant zijn aangevoerd. De Afdeling overweegt hierover als volgt. Het verzoek van appellant komt erop neer dat hij naleving van de maximumsnelheid van 30 km/h wil afdwingen. In zijn verzoek heeft appellant niet gewezen op concrete overtredingen van de maximumsnelheid. Evenmin heeft appellant in zijn verzoek gewezen op concrete overtreders. Ter zitting van de Afdeling is appellant gevraagd wat hij precies met zijn verzoek beoogt. Hierop heeft hij geantwoord dat hij wil dat er snelheidscontroles worden verricht voor zijn woning, hetzij door inzet van politiepersoneel, hetzij door inzet van technische apparatuur, en indien dat allemaal niet mogelijk is, wil hij dat de 30 km-zone wordt afgeschaft. Het verzoek van appellant komt er in de kern op neer dat hij de korpschef verzoekt tot het verrichten van feitelijke handelingen, te weten het uitvoeren van controles. De Afdeling is van oordeel dat een dergelijk verzoek, mede gelet op de afwezigheid van concrete overtredingen en overtreders, niet kan worden opgevat als een verzoek om een besluit tot het opleggen van een bestuurlijke sanctie te nemen, zodat de reactie daarop niet als besluit als bedoeld in artikel 1:3 van de Awb kan worden aangemerkt. Nu de brief van 12 december 2017, waarbij een reactie op het verzoek is gegeven, geen besluit is, had de korpschef het bezwaar van appellant tegen deze reactie niet-ontvankelijk moeten verklaren. De rechtbank heeft dit ten onrechte niet onderkend. Voor zover appellant afschaffing van de 30-km zone verlangt, overweegt de Afdeling dat een besluit over een hiertoe strekkend verzoek in deze zaak niet aan de orde is. Het betoog slaagt.

Uitspraak op het hoger beroep van appellant A en appellant B (hierna tezamen en in enkelvoud:

appellant), tegen de uitspraak van de Rechtbank Noord-Nederland van 3 juli 2019 in zaak nr. 18/3548 in het geding tussen:

Appellant,
en
De korpschef van politie.

Procesverloop

Bij brief van 12 december 2017 is gereageerd op het verzoek van appellant om de maximaal toegestane snelheden ter hoogte van zijn woning aan de locatie 1 te plaats A te handhaven en gehandhaafd te houden.

Bij brief van 6 februari 2018 heeft appellant beroep ingesteld tegen het niet tijdig nemen van een besluit op zijn handhavingsverzoek.

Bij besluit van 9 oktober 2018 heeft de korpschef het door appellant tegen de brief van 12 december 2017 gemaakte bezwaar ongegrond verklaard.

Bij besluit van 10 oktober 2018 heeft de korpschef drie ingebrekestellingen niet-ontvankelijk verklaard.

Bij besluit 19 december 2018 heeft de korpschef twee ingebrekestellingen ongegrond verklaard.

Bij uitspraak van 3 juli 2019 heeft de rechtbank het door appellant ingestelde beroep tegen het besluit van 9 oktober 2018 en 10 oktober 2018 ongegrond verklaard, het beroep tegen het besluit van 19 december 2018 gegrond verklaard, dat besluit vernietigd en bepaald dat deze uitspraak in de plaats treedt van het vernietigde besluit. De rechtbank heeft voorts de door de korpschef verbeurde dwangsom vastgesteld op € 430 en de korpschef veroordeeld in de proceskosten tot een bedrag van € 41,72. Deze uitspraak is aangehecht (niet opgenomen; *red.*).

Tegen deze uitspraak heeft appellant hoger beroep ingesteld.

De korpschef heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De korpschef heeft een nader stuk ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 19 februari 2020, waar appellant is verschenen.

Overwegingen*Inleiding*

1. Appellant woont aan de locatie 1 te plaats A. Op deze weg mag maximaal 30 km/u worden gereden. Voor de woning van appellant is een verkeersdrempel aangelegd. De weg wordt onder andere gebruikt door vrachtwagens en landbouwvoertuigen met aanhangers. Appellant ervaart in zijn woning veel geluidsoverlast van het

verkeer dat voor zijn woning over de verkeersdrempel rijdt. Volgens appellant rijden veel voertuigen regelmatig harder dan de toegestane maximumsnelheid. Hij heeft daarom bij brief van 19 oktober 2017 de korpschef verzocht om de maximumsnelheid te handhaven.

Reactie 12 december 2017

2. Bij brief van 12 december 2017 heeft clusterchef van de politie-eenheid Noord Nederland, het verzoek afgewezen. Hij heeft aan de afwijzing ten grondslag gelegd dat de handhavingscapaciteit van de politie beperkt is en kritisch dient te worden ingezet, waarbij met name naar de verkeersveiligheid wordt gekeken. Uit de ongevals cijfers voor het weggedeelte bij appellant blijkt niet dat de verkeersveiligheid in het geding is. Structurele controle is dan ook niet mogelijk.

Beroep niet tijdig en ingebrekestellingen

3. Omdat volgens appellant de brief van 12 december 2017 niet is aan te merken als een besluit van de korpschef, omdat het niet door of namens hem is getekend, heeft appellant bij brief van 15 december 2017 de korpschef in gebreke gesteld. Vervolgens heeft appellant beroep bij de rechtbank ingesteld wegens het niet tijdig nemen van een besluit op zijn verzoek. Appellant heeft vervolgens bij e-mail van 27 juni 2018 de korpschef in gebreke gesteld wegens het niet tijdig nemen van een besluit op zijn eerste ingebrekestelling. Daarna heeft appellant bij brief van 7 september 2018 de korpschef in gebreke gesteld wegens het niet tijdig nemen van een besluit op de tweede ingebrekestelling. Bij brief van 12 september 2018 heeft appellant de korpschef in gebreke gesteld wegens het niet tijdig nemen van een besluit op bezwaar.

De korpschef heeft bij besluit van 10 oktober 2018 de eerste, tweede en derde ingebrekestelling niet-ontvankelijk verklaard. Vervolgens heeft appellant bij brief van 10 november 2018 de korpschef opnieuw in gebreke gesteld wegens het niet tijdig nemen van een dwangsombesluit. Bij besluit van 19 december 2018 heeft de korpschef de vierde en vijfde ingebrekestelling ongegrond verklaard.

Besluit op bezwaar

4. In het besluit op bezwaar heeft de korpschef de afwijzing van het handhavingsverzoek gehandhaafd.

Oordeel rechtbank over handhavingsverzoek

5. De rechtbank heeft geoordeeld dat de brief van 12 december 2017 als een besluit in de zin van artikel 1:3 van de Algemene wet be-

stuursrecht (hierna: Awb) moet worden aangemerkt. Gelet op de inhoud van de brief en de bewoordingen ervan is de brief bedoeld als een reactie op het handhavingsverzoek van appellant. Met de brief is concreet en ondubbelzinnig op het handhavingsverzoek beslist. Dat het besluit van 12 december 2017 onbevoegd is genomen, doet niet af aan het besluitkarakter. Bovendien is het bevoegdheidsgebrek voorafgaand aan het besluit op bezwaar hersteld, aldus de rechtbank.

6. De rechtbank heeft over de handhaving van de afwijzing van het handhavingsverzoek in het besluit op bezwaar overwogen dat ingevolge artikel 13 van de Politiewet de burgemeester, de hoofdofficier van justitie en de korpschef, de zogeheten lokale driehoek, afspraken maken over de taakuitvoering, inzet en lokale prioriteiten van de politie. Dit beleid kan slechts marginaal door de bestuursrechter worden getoetst. De rechtbank heeft vervolgens overwogen dat niet is gebleken dat de belangenafweging door de korpschef aan de hand van de beschikbare capaciteit en de prioritering van een reeks aan delicten niet redelijk is. Het gegeven dat de inzet en capaciteit van de politie niet onbeperkt is, noopt tot een prioritering van delicten en inzet van capaciteit. De keuze om een bepaald niveau van handhaving te verwezenlijken bij snelheidsovertredingen van auto's in een 30 km-zone hangt dan ook samen met het niveau van handhaving op andere delicten en kan niet op zichzelf worden beschouwd. Hetgeen appellant heeft aangevoerd kan niet tot de conclusie leiden dat de gekozen prioritering van de korpschef niet deugt, aldus de rechtbank.

Hoger beroep

7. Appellant betoogt dat de rechtbank ten onrechte de brief van 12 december 2017 als besluit in de zin van artikel 1:3 van de Awb heeft aangemerkt. Hij voert aan dat hij zich in zijn handhavingsverzoek uitdrukkelijk heeft gericht tot de politie (de Afdeling leest: de korpschef) als bestuursorgaan. Nu de reactie in de brief van 12 december 2017 niet afkomstig is van de korpschef, maar van clusterchef is er geen sprake van een besluit. Daarbij komt dat de reactie van clusterchef op het handhavingsverzoek niet eenduidig is, aldus appellant.

7.1. De Afdeling is van oordeel dat de rechtbank de brief van 12 december 2017 ten onrechte als besluit in de zin van artikel 1:3 van de Awb heeft aangemerkt, zij het op andere gronden dan de gronden die door appellant zijn aangevoerd. De Afdeling overweegt hierover als volgt. Het verzoek van appellant komt erop neer dat hij naleving van de maximumsnelheid van 30 km/h wil afdwingen. In zijn verzoek heeft appellant niet gewezen op concrete overtredingen van de maxi-

mumsnelheid. Evenmin heeft appellant in zijn verzoek gewezen op concrete overtreders. Ter zitting van de Afdeling is appellant gevraagd wat hij precies met zijn verzoek beoogt. Hierop heeft hij geantwoord dat hij wil dat er snelheidscontroles worden verricht voor zijn woning, hetzij door inzet van politiepersoneel, hetzij door inzet van technische apparatuur, en indien dat allemaal niet mogelijk is, wil hij dat de 30 km-zone wordt afgeschaft. Het verzoek van appellant komt er in de kern op neer dat hij de korpschef verzoekt tot het verrichten van feitelijke handelingen, te weten het uitvoeren van controles. De Afdeling is van oordeel dat een dergelijk verzoek, mede gelet op de afwezigheid van concrete overtredingen en overtreders, niet kan worden opgevat als een verzoek om een besluit tot het opleggen van een bestuurlijke sanctie te nemen, zodat de reactie daarop niet als besluit als bedoeld in artikel 1:3 van de Awb kan worden aangemerkt.

Nu de brief van 12 december 2017, waarbij een reactie op het verzoek is gegeven, geen besluit is, had de korpschef het bezwaar van appellant tegen deze reactie niet-ontvankelijk moeten verklaren. De rechtbank heeft dit ten onrechte niet onderkend.

Voor zover appellant afschaffing van de 30-km zone verlangt, overweegt de Afdeling dat een besluit over een hiertoe strekkend verzoek in deze zaak niet aan de orde is.

Het betoog slaagt.

8. Appellant betoogt dat de rechtbank ten onrechte heeft nagelaten de korpschef op te dragen het door hem betaalde griffierecht te vergoeden. Hij voert hiertoe aan dat de rechtbank zijn beroep tegen het besluit van 19 december 2018 gegrond heeft verklaard. Dit betekent dat de rechtbank niet alleen de korpschef in de proceskosten had moeten veroordelen, maar tevens hem had moeten gelasten het griffierecht te vergoeden, aldus appellant.

8.1. In artikel 8:74, eerste lid, van de Awb is bepaald dat indien de bestuursrechter het beroep gegrond verklaart, de uitspraak tevens inhoudt dat aan de indiener van het beroepschrift het door hem betaalde griffierecht wordt vergoed door het bestuursorgaan. Vanwege de (gedeeltelijke) gegrondverklaring van het beroep had de rechtbank op grond van artikel 8:74, eerste lid, van de Awb moeten bepalen dat het door appellant betaalde griffierecht door de korpschef aan hem wordt vergoed.

Het betoog slaagt.

9. Het hoger beroep is gegrond. Hetgeen verder is aangevoerd, behoeft geen bespreking. De aangevallen uitspraak dient te worden vernietigd voor zover de rechtbank daarbij heeft nagelaten de korpschef op te dragen het door appel-

lant betaalde griffierecht te vergoeden en voor zover de rechtbank het beroep tegen het besluit van 9 oktober 2018 ongegrond heeft verklaard. Doende hetgeen de rechtbank zou behoren te doen, zal de Afdeling het beroep tegen dat besluit gegrond verklaren, dat besluit vernietigen en, zelf in de zaak voorzien, het bezwaar niet-ontvankelijk verklaren.

10. De korpschef dient op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart het hoger beroep gegrond;
- II. vernietigt de uitspraak van de Rechtbank Noord-Nederland van 3 juli 2019 in zaak nr. 18/3548 voor zover de rechtbank daarbij heeft nagelaten de korpschef van politie op te dragen het door appellant A en appellant B betaalde griffierecht te vergoeden en voor zover de rechtbank het beroep tegen het besluit van 9 oktober 2018 ongegrond heeft verklaard;
- III. verklaart het bij de rechtbank ingestelde beroep tegen het besluit van 9 oktober 2018 gegrond;
- IV. vernietigt het besluit van de korpschef van politie van 9 oktober 2018, kenmerk # [...] appellant;
- V. verklaart het door appellant A en appellant B gemaakte bezwaar tegen de brief van 12 december 2017 niet-ontvankelijk;
- VI. bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt van het vernietigde besluit;
- VII. veroordeelt de korpschef van politie tot vergoeding van bij appellant A en appellant B in verband met de behandeling van het hoger beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 58,52 (zegge: achtenvijftig euro en tweeënvijftig cent);
- VIII. gelast dat de korpschef van politie aan appellant A en appellant B het door hen betaalde griffierecht ten bedrage van € 429 (zegge: vierhonderdneuentwintig euro) voor de behandeling van het beroep en hoger beroep vergoedt.

Noot

1. Ik zal eerlijk zijn, deze uitspraak bevat geen belangrijke rechtsontwikkeling en er staat niets nieuws in. Hij staat voornamelijk in de AB (samen met AB 2020/239) omdat het mij een mooi haakje geeft om eens stil te staan bij een onderwerp waar burgers en (gemeentelijke) handhavingsjuristen in de praktijk veel mee worstelen. Het is bepaald geen groots onderwerp, maar dat is een onderwerp in de 'hinder top 10' eigen-

lijk zelden. In deze noot sta ik stil bij handhaving tegen verkeersoverlast. Waar moet de burger zijn bij hinder door verkeer?

2. De gemiddelde burger heeft eigenlijk geen idee wie nou eigenlijk aan zet is als hij hinder ervaart als gevolg van verkeer. Dat is begrijpelijk, want het luistert vrij nauw als je de rechtspraak hierover op een rijtje zet. In grote lijnen zijn er vier soorten verkeersoverlast: (i) overtredingen van verkeersregels door rijdend verkeer (lees: snelheidsovertredingen en dergelijken), (ii) parkeeroverlast, (iii) objecten op of naast de weg die hinder veroorzaken, en (iv) milieuoverlast (geluid, fijnstof en trillingen). Dit is natuurlijk geen limitatieve opsomming, maar ik probeer deze noot een beetje overzichtelijk te houden dus ik beperk mij tot de belangrijkste categorieën. Ik laat verder even buiten beschouwing de mogelijkheid om te vragen om een verkeersbesluit van de wegbeheerder teneinde de snelheid of de inrichting van de weg te laten wijzigen. Het gaat mij hier om de situatie dat de geldende normen worden overschreden en de normen niet worden aangepast (of kunnen worden aangepast), maar gdwong gehandhaafd moeten worden. Hoe dwing je dat af?

3. Voor overtredingen van verkeersregels door rijdend verkeer (i) moet je bij de politie zijn – maar niet over de band van het bestuursrecht. Dat blijkt ook uit deze uitspraak van de Afdeling. Appellant heeft de Korpschef gevraagd om “*naleving van de maximumsnelheid van 30 km/h*” af te dwingen bij hem voor de deur. Dat wil hij via “*snelheidscontroles [...] voor zijn woning, hetzij door inzet van politiepersoneel, hetzij door inzet van technische apparatuur, en indien dat allemaal niet mogelijk is, wil hij dat de 30 km-zone wordt afgeschaft*”. Dat is dus het vragen om te controleren ter plaatse en dat is een verzoek om een feitelijk handelen (en niet om een besluit) en dus geen aanvraag als bedoeld in de Awb. De reactie op dat verzoek is dus geen besluit in de zin van artikel 1:3 Awb.

4. Wat kan de burger dan wel doen? Dat is vreemd genoeg best lastig te ontdekken. Na wat online speurwerk en een belronde langs een aantal bevriende politie-inspecteurs in verschillende regio's kom ik op het volgende uit (hoewel het op details verschilt per eenheid). De burger belt (of mailt) via het ‘geen spoed, wel politie’ loket. De melding wordt vervolgens naar het lokale basisteam gestuurd (zeg maar: het wijkteam). Die stuurt de wijkagent om een kijkje te nemen en om te beoordelen of (a) de overlast er echt is, (b) de weginrichting handhaafbaar is (als de weginrichting niet overeenstemt met de snelheidslimiet, dan wordt de wegbeheerder gevraagd om te komen kijken en dat aan te passen, maar er

wordt dan niet gehandhaafd door de politie), (c) de situatie urgent is, en (d) wat er nodig is om te handhaven. Als de politie vindt dat er een taak voor haar is weggelegd, dan komt het Team Verkeer van de eenheid controleren. De controleurs zijn veelal BOA's. Zij verrichten de feitelijke controles en doen eventuele overtredingen in beginsel via de Wet Mulder af.

5. En wat als de politie niet doet wat de burger wil? Bijvoorbeeld: je meldt snelheidsovertredingen, maar er gebeurt niets. Wat kan je dan eigenlijk? Het verzoek op grond van artikel 12 Wetboek van Strafvordering (het afdwingen van strafvervolgning) is hier geen mogelijkheid. Tegen wie en waarom moet je vervolging instellen als je geen concrete overtredingen en overtredders kan aanwijzen? Als er niets met je melding gebeurt, kan je dus eigenlijk alleen maar een klacht indienen. Die klacht wordt behandeld door de klachtencommissie van de Nationale Politie. Vervolgens kan je nog naar de Nationale Ombudsman. Verder zal je – als je meent dat de politie ten onrechte niet controleert – niet heel veel anders kunnen dan de Nationale Politie te dagvaarden en te stellen dat de Nationale Politie onrechtmatig handelt jegens jou door niet feitelijk te controleren. Ik heb daar geen voorbeeld van kunnen vinden in de rechtspraak, maar het lijkt mij dat het dan in feite gaat om een vordering op grond van een onrechtmatige daad (zijnde concreet of algemeen toezichtsfalen), welke vordering beoordeeld moet worden aan de hand van de maatstaven in HR 2 juni 2017, ECLI:NL:HR:2017:987. Ik zou zeggen: behoudens bijzondere omstandigheden lijkt mij dat een nagenoeg kansloze route.

6. Kortom, voor klachten over (i) ben je redelijk in de aap gelogeed als de politie niets wil doen.

7. Dan de foutparkeerders (ii). Daar kan de bestuursrechter gelukkig wel wat mee vanwege artikel 170 Wegenverkeerswet 1994. Daarin staat – kort samengevat – dat het college van burgemeester en wethouders auto's kan wegslepen indien het in overtreding is van een voorschrift en “*indien met het voertuig een bij of krachtens deze wet vastgesteld voorschrift wordt overtreden en bovendien verwijdering van het voertuig noodzakelijk is in verband met het vrijhouden van aangewezen weggedeelten en wegen*”. Het college is bevoegd om daarover een besluit te nemen, dus kan ook om handhaving worden gevraagd. In de hierna opgenomen uitspraak oordeelt de Afdeling dan ook het volgende:

“3.2. Bij brief van 10 december 2018 heeft appellant het team Handhaving Publiek Domein verzocht om gebruik te maken van publiekrechtelijke handhavingsbevoegdheden en handhavend op te treden tegen een verkeerd

geparkeerde auto. [...] [g]elet op het bepaalde in artikel 170 van de Wvw 1994 heeft de rechtbank naar het oordeel van de Afdeling ten onrechte geoordeeld dat het college in het geheel geen bevoegdheid toekomt waarop inwilliging van het verzoek van appellant van 10 december 2018 zou kunnen worden gebaseerd. Derhalve moet de brief van het college van 24 januari 2019 worden aangemerkt als een besluit als bedoeld in artikel 1:3, eerste lid, Awb en heeft het college het daartegen door appellant gemaakte bezwaar ten onrechte niet-ontvankelijk verklaard.”

Zaken waar een derde overigens met succes een beroep doet op deze handhavingsmogelijkheid van het college ken ik niet. Dat is op zich ook begrijpelijk, omdat in de meeste gevallen een foutparkeerder niet op exact dezelfde plaats dezelfde overtreding zal begaan, daargelaten dat de vogel meestal allang gevlogen is tegen de tijd dat de toezichthouder ter plaatse gaat kijken naar aanleiding van een melding. In zoverre heb je misschien wel een mogelijkheid om het college te vragen om te gaan handhaven door een foutparkeerder weg te slepen, maar de kans dat het je lukt voordat de foutgeparkeerde auto uit eigen beweging weg is gehaald, is best klein. Dit soort wegsleepzaken komen overigens wel regelmatig aan de orde in de rechtspraak, alleen gaat het dan om ambtshalve genomen besluiten (zie AB 2010/65, m.nt. L.J. Damen). Overigens kan de politie ook een bon uitschrijven aan foutparkeerders (net zoals de BOA's van de gemeente zelf), maar dat doet de politie (begrijp ik uit informele bronnen) enkel als het een excess situatie betreft. Dat heeft te maken met capaciteitsgebrek.

8. Voor overlast door objecten die niet thuis horen op of bij de openbare weg ziet het er het meest rooskleurig uit. Artikel 2:15 van de Model APV bepaalt namelijk dat het verboden is om “beplanting of een voorwerp aan te brengen of te hebben op zodanige wijze dat aan het wegverkeer het vrije uitzicht wordt belemmerd of voor het wegverkeer hinder of gevaar ontstaat”. Die bepaling kan het college handhaven, zodat de overlast ervarende burger effectief kan acteren via het bestuursrecht (zie bijvoorbeeld ABRvS 8 mei 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1908). Daar staat dus effectieve handhaving en rechtsbescherming tegen open.

9. Handhaving afdwingen tegen milieuoverlast (iv) is echter hopeloos. Vooropgesteld, bij het aanleggen van een weg kan natuurlijk over de band van de planologische besluiten en het verkeersbesluit veel aan de orde komen, maar als de weg er eenmaal is, wordt het een stuk lastiger. Voor de belangrijkste milieu-effecten (fijnstof, geluid en trillingen) zijn er namelijk geen bestuursrechtelijk handhaafbare normen. Zo heeft de Afdeling geoordeeld

dat de Wet geluidhinder (zie ABRvS 21 februari 2018, ECLI:NL:RVS:2018:576) en de normen inzake fijnstof in de Wet milieubeheer (zie ABRvS 17 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3324 en zeer recent nog: ABRvS 13 mei 2020, ECLI:NL:RVS:2020:1242) niet bestuursrechtelijk handhaafbaar zijn. Voor wat betreft trillinghinder zijn er verder geen wettelijke normen die handhaafbaar zijn (bij inrichtingen kan je nog naar artikel 2.23 Activiteitenbesluit kijken, maar een weg is uiteraard geen inrichting). Wat dan overblijft voor milieuoverlast is de civiele weg, waarbij het meest voor de hand ligt om de wegbeheerder te dagvaarden wegens opstalaansprakelijkheid (artikel 6:174 BW) in verband met de door de weg veroorzaakte overlast (zie bijvoorbeeld: Rb. Den Haag 12 juli 2017, ECLI:NL:RBDHA:2017:7424). Dat zal dan wel moeten gaan om serieuze overlast lijkt mij, voordat de civiele rechter aanneemt dat het (laten) gebruiken van een weg onrechtmatig is jegens iemand.

10. Al met al heb je niet zo heel veel in de melk te brokkelen als burger die overlast ervaart in verband met verkeer. Het komt er een beetje op neer dat je kan signaleren dat er een probleem is en dat je moet hopen dat de overheid vervolgens wat gaat doen. Als ik dit allemaal zo bezie, vraag ik mij ook af in hoeverre het eigenlijk wel terecht is dat we in het bestuursrecht de verkeershandhaving in de planologische en verkeersbesluitprocedures vrolijk doorschuiven naar de handhavingsfase. Zo overweegt de Afdeling in dat soort gevallen meestal:

“De omstandigheid dat in de praktijk vaak harder wordt gereden dan 30 kilometer per uur, is niet een gevolg van het verkeersbesluit. Zij kan dan ook niet tot het oordeel leiden dat het verkeersbesluit niet had mogen worden genomen. De rechtbank heeft terecht overwogen dat appellanten kunnen verzoeken handhavend op te treden tegen snelheidsovertredingen.”

(ABRvS 14 december 2005, ECLI:NL:RVS:2005:AU7945). Het lijkt mij juridisch helemaal correct, maar feitelijk komt het erop neer (gelet op het voorgaande) dat de burger inderdaad om handhaving kan verzoeken, maar het afdwingen is een hele andere zaak.
T.N. Sanders