



Rapport

Datum: 6 mei 2004

Rapportnummer: 2004/161

Klacht

Verzoeker klaagt erover dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bellingwedde zijn klacht over de op het weggedeelte voor zijn woning aangelegde verkeerssluis onvoldoende zorgvuldig heeft behandeld.

Beoordeling

1. Verzoeker maakte per brief van 4 november 2002 bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bellingwedde bezwaar tegen de aanleg van een verkeerssluis op de rijweg voor zijn woning. Deze verkeersremmende maatregel bestaat uit twee asymmetrisch gelegen, verhoogde vluchtheuvels, waardoor de rijweg is versmald. Volgens verzoeker is daardoor het in- en uitrijden van zijn erf met een caravan of aanhangwagen zo niet onmogelijk dan toch ernstig bemoeilijkt, en is het manoeuvreren bij het in- en uitrijden vooral bij slecht zicht gevaarlijk vanwege de snelheid van het naderend verkeer.

Bij brief van 16 december 2002 deelde het college verzoeker, naar aanleiding van zijn, als klacht opgevatte, bezwaar mee, dat geen aanleiding was gevonden om van het eerder ingenomen standpunt met betrekking tot de getroffen verkeersmaatregel af te wijken. Het college wees verzoeker erop dat, zoals eerder besproken, verzoekers uitrit in verband met de gewijzigde situatie zou worden aangepast, zodanig, dat onbelemmerd in- en uitrijden mogelijk is.

2. Verzoeker klaagt erover, dat het college zijn klacht over de verkeersremmende maatregel onvoldoende zorgvuldig heeft behandeld. In het kader van het onderzoek van de Nationale ombudsman naar die klacht heeft verzoeker, in overleg met de gemeente, een initiatief genomen om de ANWB te vragen om een verkeerstechnische beoordeling van de situatie.

Het rapport van de ANWB van 23 juni 2003 bevat onder meer de conclusie dat het gebruik van verzoekers uitrit, ondanks een aanpassing, ernstig is bemoeilijkt doordat daar recht tegenover één van de verhoogde elementen is geplaatst, en dat de desbetreffende voorziening niet gebruikelijk is op een weg met een snelheidslimiet van 50 km per uur, zoals de weg waaraan verzoekers woning is gelegen. De ANWB deed de aanbeveling na te gaan of een meer structurele oplossing in de vorm van één of enkele asverspringingen mogelijk is.

In reactie op het rapport deelde het college verzoeker op 10 november 2003 mee zijn bezwaar ongegrond te achten, en verzoekers conclusie dat uit het rapport van de ANWB blijkt dat de getroffen maatregel zowel voor alle verkeer in de straat als voor verzoeker zeer gevaarlijk is, niet te delen. Het college stelde met betrekking tot de overwegingen van de ANWB, dat het hier geen concrete feiten betrof, maar zienswijzen die konden worden

weerlegd met de positieve ervaringen met een vergelijkbaar obstakel op een ander deel van de desbetreffende weg, en het niet realistisch te achten dat de beschreven mogelijke negatieve effecten zich zullen voordoen, omdat deze in de vergelijkbare situatie nimmer zijn voorgekomen.

3. Niet weersproken is, dat verzoeker als gevolg van de getroffen maatregel hinder ondervindt bij het in- en uitrijden van zijn erf. Die maatregel op zichzelf staat echter niet in de weg aan het gebruik van de in- en uitrit en de mogelijkheid om verzoekers erf te bereiken. Wel verschillen partijen van mening over de vraag of door die maatregel de verkeersveiligheid is verbeterd of juist is verslechterd, en of dit voor verzoeker onaanvaardbaar nadelige gevolgen met zich mee kan brengen.

4. In het rapport van de ANWB wordt onder meer verwezen naar de in het Handboek ASVV (Aanbevelingen Stedelijke VerkeersVoorzieningen) met betrekking tot verkeersmaatregelen geformuleerde vereisten. In zijn reactie van 10 november 2003 op dat rapport stelde het college dat het obstakel aan de in het Handboek ASVV geformuleerde vereisten voldoet. Het rapport van de ANWB bevat echter niet een aanmerking op de constructie op zichzelf, maar op de aanleg daarvan op het weggedeelte voor verzoekers woning, hetgeen aanleiding gaf tot het signaleren van mogelijke knelpunten en het doen van suggesties tot verbetering. Het college stelde in zijn brief van 10 november 2003 dat goede ervaringen met eenzelfde obstakel elders op de desbetreffende weg zijn opgedaan. Er is echter niet gesteld, noch gebleken dat deze constructie is aangelegd in een situatie die hetzelfde is als die voor de woning van verzoeker en evenmin van een eigen onderzoek van het college op dit punt. Het rapport van de ANWB heeft geen betrekking op het obstakel elders op de betrokken weg.

5. Gelet op de voorgaande overwegingen kan verzoeker worden gevolgd in zijn standpunt dat het college zijn klacht over de desbetreffende verkeersremmende maatregel onvoldoende zorgvuldig heeft behandeld. Immers, aan het standpunt van het college dat verzoekers bezwaren ongegrond zijn, ontbreekt een toereikende, op de resultaten van een onderzoek naar verzoekers argumenten gebaseerde motivering.

Deze overweging geeft aanleiding tot het doen van een aanbeveling.

De onderzochte gedraging is niet behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bellingwedde is gegrond.

AANBEVELING

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bellingwedde wordt in overweging gegeven om een nieuwe beslissing te nemen op verzoekers klacht, waarin alsnog gemotiveerd wordt aangegeven of de situatie voor verzoekers woning hetzelfde is als de situatie elders op de betrokken weg, óf, wanneer alsnog blijkt dat daarvan geen sprake is, wordt ingegaan op alle door verzoeker, mede middels het deskundigenadvies van de ANWB, aangevoerde argumenten, zo nodig door het inwinnen van een hernieuwd advies of contra-expertise.

Bij brief van 2 augustus 2004 heeft het college van burgemeester en wethouders van Bellingwedde de Nationale ombudsman laten weten de aanbeveling op te volgen, onder toezending van een kopie van de nieuwe, gemotiveerde beslissing aan verzoeker. Het college zag overigens geen aanleiding terug te komen op zijn eerdere besluit om de verkeerssluis op het weggedeelte voor verzoekers woning in zijn huidige vorm te handhaven.

Onderzoek

Op 26 september 2002 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer X te Vriescheloo, met een klacht over een gedraging van de gemeente Bellingwedde. Verzoeker is er op 17 oktober 2002 op gewezen dat de gemeente hem een voorstel had gedaan om de kwestie op te lossen, en dat hij zijn eventuele klacht over de uitvoering van dat voorstel eerst aan de gemeente kenbaar diende te maken.

Verzoeker wendde zich op 8 januari 2003 opnieuw tot de Nationale ombudsman, dit keer met een klacht over de reactie van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bellingwedde op zijn klacht met betrekking tot de uitvoering van de in zijn geval getroffen oplossing. Naar deze gedraging werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd het college verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben.

Tevens werd het college een aantal specifieke vragen gesteld.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. De gemeente Bellingwedde berichtte dat het verslag geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen. De reactie van verzoeker gaf aanleiding het verslag op een enkel punt aan te vullen.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

A. feiten

1. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bellingwedde (hierna: het college) besloot op 20 augustus 2002 in te stemmen met een advies tot aanpassing van een onderdeel van het project "Duurzaam Veilig 30 km zones". Dit project betreft een aantal maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid binnen de gemeente. Dat ambtelijk advies betreft onder meer het volgende:

"In het kader van de informatievoorziening voor de 30 km maatregelen hebben de afgelopen dagen besprekingen plaatsgevonden met de dorpsraden/leefbaarheids-groepen en zijn voor de bevolking inloopspreekuren gehouden. Een aantal gemaakte opmerkingen zijn zeker de moeite waard om alsnog in de plannen op te nemen.

In algemene zin is het overleg met de dorpsraden/leefbaarheids-groepen van beide kanten als positief ervaren. Van de inloopspreekuren voor de bevolking is nauwelijks gebruik gemaakt. Per dorp kwamen 1 of 2 mensen opdagen.

De volgende opmerkingen zijn gemaakt:

(...)

Dorpsraad (van verzoekers woonkern; N.o.):

Is het absoluut niet eens met het verwijderen van het huidige obstakel bij de komgrens, en ziet graag een vergelijkbare maatregel halverwege de X.weg (de weg waaraan verzoekers woning is gelegen; N.o.). Tevens verzoekt de dorpsraad de 30 km zone uit te breiden met een gedeelte van de K.weg ter hoogte van de bebouwing.

reactie: Onder handhaving van de suggestiestroken past het huidige obstakel in principe wel binnen de plannen. Gezien de lengte van de X.weg is een extra obstakel een goede aanvulling. Het ligt voor de hand beide obstakels op dezelfde wijze vorm te geven. Het uitbreiden van de 30 km zone met een gedeelte van de K.weg past binnen de consequente opzet van het plan.

(...)

Resumerend ben ik van mening dat de volgende maatregelen het plan verder vervolmaken en het draagvlak onder de bevolking vergroten:

(...)

Het aanbrengen van een tussenobstakel op de X.weg

(...)

ADVIES:

Gezien bovenstaande kan ik u adviseren in te stemmen met de aangegeven aanpassingen.”

2. Naar aanleiding van werkzaamheden op de rijweg ter hoogte van zijn woning en de telefonische informatie die verzoeker hierover kreeg van een medewerker van de gemeente, wendde hij zich per brief van 3 september 2002 tot de gemeente met onder meer het volgende:

“Om te beginnen is het denk ik verstandig om eerst dezelfde obstakel die geplaatst is ter hoogte van X.weg 50 te evalueren omdat de snelheid vaak eerder verhoogd wordt dan verlaagd i.v.m. het eerder aanwezig zijn bij de versmalling zodat er niet geremd hoeft te worden.

Dan terugkomende op uw plannen om bij ons voor de inrit een obstakel te maken. Voor mijzelf zie ik dit als een obstakel om goed in en uit onze inrit te kunnen rijden met name met een lange aanhanger of caravan. (En op uw cynische opmerking van “je komt zeker wel vaak met de caravan thuis” zit ik niet te wachten.) Ik rij namelijk vrij frequent met een lange aanhangwagen en iets minder vaak met de caravan.

Het voorstel van u om een “puist” aan het begin van onze inrit te maken lijkt mij ook niet de oplossing omdat dit visueel zeker niet bevorderlijk is voor het geheel. En dus voor ons niet de oplossing.

En natuurlijk heb ik op de tekening gekeken of er ergens anders een plek is om dit te realiseren en dat er niemand direct hinder van heeft en volgens mij is die er zeker. Dus mijn vraag aan u is om hier ook nog een keer naar te kijken. Om dit soort zaken te beslissen door even samen met de aannemer door de straat te lopen en denken laten we de wegversmalling hier maar maken, is iets te kort door de bocht voor mij.”

3. Verzoekers brief van 3 september 2002 was één van de onderwerpen van het overleg van de commissie verkeerszaken van de gemeenteraad van Bellingwedde van 23 september 2002. Het verslag van dit overleg luidt op dit punt als volgt:

“(Een medewerker van de gemeente; N.o.) geeft allereerst aan dat het aanbrengen van de versmalling op nadrukkelijk verzoek van de dorpsraad (...) plaatsvindt en het college hier reeds eerder mee akkoord is gegaan. Vervolgens geeft hij aan de hand van een situatieschets en enige foto's een toelichting op hetgeen gerealiseerd zal worden en het gevraagde in het verzoek van briefschrijver. Voorts wordt opgemerkt dat aan briefschrijver aangeboden is de bestaande verharding tussen de weg en het voetpad te verbreden op kosten van de gemeente, zodat de indraai aanzienlijk verruimd wordt.

Advies commissie: geen medewerking verlenen aan het gevraagde met in achtneming van het verbreden van de bestaande verharding tussen de weg en het voetpad.”

Het college besloot op 1 oktober 2002 conform het advies van de commissie. Bij brief van 18 oktober 2002 is verzoeker als volgt over dit besluit geïnformeerd:

“In antwoord op uw fax d.d. 3 september 2002, waarin u uw bezorgdheid uit over de verkeersremmende maatregel op de X.weg ter hoogte van uw woning, berichten wij u het volgende.

Bij de bespreking van de plannen voor de realisering van 30 km zones met de Dorpsraad (...) is realisering van dit obstakel als uitdrukkelijke wens naar voren gekomen. Gezien de lengte van de X.weg hebben wij in onze vergadering d.d. 20 augustus 2002 besloten om aan deze wens tegemoet te komen.

De commissie Verkeerszaken, waarin uw fax besproken is, is van mening dat door de aanwezigheid van een bushalte, twee zijwegen en diverse inritten de gekozen locatie de enige mogelijkheid is om op het weggedeelte tussen (twee nabijgelegen kruisingen; N.o.) het obstakel aan te brengen en heeft ons derhalve geadviseerd de plannen niet te wijzigen. In onze vergadering d.d. 1 oktober 2002 hebben wij aldus besloten.

Om u voldoende manoeuvreerruimte te bieden om uw inrit in en uit te rijden zal, zoals reeds door de heer (...) van de afdeling Openbare Werken met u is besproken, het verharde gedeelte tussen trottoir en weg worden verbreed.”

4. Verzoeker wendde zich per brief van 4 november 2002 tot het college met onder meer het volgende:

“Dan wordt er in uw brief geschreven gezien de lengte van X.weg heeft u doen besluiten om aan wens van de bestuursraad tegemoet te komen. Wat bedoelt u hier precies mee, als ik kijk naar de Loosterweg in Veelerveen, Hoofdweg in Blijham overal kan het zonder deze sluis maar mooi met een drempel waarom moet hier dan het type komen die wordt gevraagd door de bestuursraad (misschien omdat een drempel effect heeft en deze niet?)

Wat zijn onze problemen met deze verkeersremmende maatregel:

- eerste punt was zoals u bekend is het in en uitrijden met aanhangwagen of caravan, ik kan nu uit ervaring spreken dat het verschrikkelijk lastig is en met name als aan beide kanten een aantal auto's staan te wachten en zenuwachtig worden om nog maar te zwijgen van degene die probeert de inrit in te rijden. En natuurlijk creëer je gevaarlijke situaties als je daar een tijdje aan het manoeuvreren bent. Graag zou ik u willen uitnodigen om het mij een keer voor te doen, kan ik misschien iets van leren.

- dan is op dit moment het belangrijkste punt voor ons dat het elke keer gevaarlijk is om de weg op te draaien omdat de auto's van beide kanten met hoge snelheid aan komen rijden om als eerste bij de sluis te zijn.

Met name als het mistig is ga je niet prettig van huis, want als je de weg opdraait sta je midden op de weg met alle gevaren van dien.

- en dan nog een iets minder belangrijk punt is het parkeren voor aan de straat, dit is zeer gevaarlijk geworden terwijl het volgens mij nog steeds gewoon mag binnen de bebouwde kom.

En gezien het verhaal hierboven lijkt het me heel logisch dat als er ongelukken gebeuren met mijn familie, vrienden, kennissen of mij door deze "verkeersremmende maatregel" dat ik de gemeente hiervoor aansprakelijk zal stellen omdat de gemeente hier iets gemaakt heeft waar niet over is nagedacht en zeer onveilig is (Dit geldt natuurlijk voor lichamenlijk letsel als materiaalschade)."

5. Het college deelde verzoeker per brief van 16 december 2002 onder meer het volgende mee:

"In onze vergadering d.d. 1 oktober 2002 hebben wij, na advisering door de Commissie Verkeerszaken in verband met de door u geuite bezwaren, besloten de verkeersremmende maatregel conform de plannen uit te voeren.

In vergelijking met uw eerdere schrijven over dit onderwerp doen zich geen gewijzigde omstandigheden voor. In onze vergadering d.d. 26 november 2002 hebben wij dan ook geen aanleiding gezien om van ons eerder genomen en aan u meegedeelde besluit af te wijken.

Overigens zal in de maand december de reeds besproken verbreding van het voor uw oprit gelegen verharde gedeelte tussen trottoir en weg worden gerealiseerd. De bestaande verharding zal op kosten van de gemeente aan beide zijden circa 1 meter verbreed worden."

6. Verzoeker en de gemeente kwamen vervolgens, in het kader van het onderzoek van de Nationale ombudsman, overeen dat verzoeker de ANWB zou vragen om een beoordeling van de situatie en dat de gemeente in de gelegenheid zou worden gesteld op die beoordeling te reageren.

De ANWB informeerde verzoeker bij brief van 23 juni 2003 over de resultaten van het onderzoek. Het betreft onder meer het volgende:

"Op uw verzoek hebben wij op 4 juni jl. de (...) situatie ter plaatse in ogenschouw genomen waarbij u het een en ander heeft toegelicht. Wij komen tot de volgende beoordeling.

De X.weg is een verbindingsweg tussen (twee dorpskernen in de gemeente Bellingweddde; N.o.). De X.weg is een lange rechte asfaltweg van ongeveer 5,30 meter breed met daarop zogenaamde fietssuggestiestroken van ongeveer 1 meter breed in rood

asfalt. Langs de weg is openbare verlichting in een grasberm geplaatst aan de oostzijde van de weg. Aan de westzijde is een voetpad aanwezig. Op regelmatige afstanden komen uitritten van de aanliggende woningen uit op de X.weg. Tevens zijn er twee wegen (...) die aansluiten op deze weg en toegang bieden aan een 30km/uur-gebied. Ter plaatse geldt op de X.weg een snelheidslimiet van 50km/uur. Naar verwachting wordt er met name op de rustige momenten sneller gereden. Daarnaast wordt de weg veel gebruikt door landbouwvoertuigen. Omdat er te snel gereden wordt is de weg met behulp van markering heringedeeld zoals hierboven beschreven en is een asymmetrische versmalling bestaande uit een tweetal verhoogde vluchtheuvels ter hoogte van (verzoekers woning; N.o.) aangebracht. Deze liggen als het ware op de fietssuggestiestroken.

In de huidige situatie doen zich echter nog een aantal problemen voor te weten:

. De versmalling lokt hoge snelheden uit omdat men als eerste bij de versmalling wil zijn om er door te kunnen, zodat men niet hoeft af te remmen of zelfs stil te staan. De versmalling is - zeker onder slechte weersomstandigheden - niet al te opvallend omdat zij precies op de fietsstroken is gesitueerd. Ook is er geen extra verlichting aanwezig terwijl de huidige openbare verlichting naar verwachting een niet al te duidelijk beeld geeft omdat zij slechts aan één zijde is geplaatst. De versmalling zelf valt ondanks de schrikhekken op de verhoging toch te weinig op omdat zij voor het gemotoriseerde verkeer gevoelsmatig buiten de rijbaan ligt.

Men houdt immers de onderbroken strepen aan die de rijloper scheiden van de fietssuggestiestroken.

. Fietsers kunnen in de knel komen omdat zij juist op de koppen van de versmallingen naar het midden van de rijbaan moeten terwijl een auto ter plekke zijn "ideale" rijlijn zoekt.

. Het gebruik van de uitrit van (verzoeker; N.o.) wordt ernstig bemoeilijkt doordat er recht tegenover de uitrit één van de verhoogde elementen is gesitueerd. De uitrit is 3,40 meter breed terwijl de weg 4,20 meter (3,10 rijloper + 1,10 fietssuggestiestrook) breed is. Voor een personenauto is dit juist voldoende om in één keer in en uit te kunnen rijden (de uitrit is overigens wel enigszins aangepast door de aansluiting niet haaks te laten verlopen maar in een trechtersvorm). Ook dan moet men echter bedacht zijn op snelrijdend verkeer. Met een aanhangwagen of caravan is men verplicht om achteruit vanaf de weg de inrit in te steken omdat op eigen erf geen keermogelijkheid is. Om de draai goed te kunnen maken is het wenselijk om zo recht mogelijk voor de uitrit te komen opdat men zo recht mogelijk achteruit kan rijden. Pas dan heeft men goed zicht in de achteruitkijkspiegels om achteruit te rijden. Deze manoeuvre is vrijwel niet uit te voeren omdat men dan de ruimte waar de verhoging ligt nodig heeft.

. De toegepaste markering is niet gebruikelijk op wegen met een snelheidslimiet van 50km/uur. In het kader van een Duurzaam Veilig wegverkeer wordt juist aanbevolen om

een dergelijke markering toe te passen op zogenaamde erftoegangswegen buiten de bebouwde kom die een snelheidslimiet van 60/km uur hebben of moeten krijgen. De wegen met een limiet van 50km/uur zouden er juist heel anders moeten uitzien. Voor verdere informatie zie de twee bijgaande informatiebladen. Hieruit blijkt ook dat de theorie en de praktische invulling nog wel wat vragen oproept.

Als basis voor het ontwerpen van infrastructurele maatregelen wordt in Nederland het Handboek ASVV (Aanbevelingen Stedelijke VerkeersVoorzieningen) gehanteerd. Dit boek wordt uitgegeven door het CROW (zie Achtergrond, onder 2.; N.o.). Dit is het kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur die meestentijds in opdracht van de Minister (van Verkeer en Waterstaat; N.o.) ontwerprichtlijnen en aanbevelingen formuleert. Voor versmallingen worden in zijn algemeenheid de volgende eisen gesteld (...):

- herkenbaarheid met verticale elementen en openbare verlichting waarborgen;
- goed zicht op tegemoetkomend verkeer garanderen;
- Bij voorkeur geen borden F5 en F6 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens plaatsen (deze geven de voorrangsregeling bij versmallingen aan);

Versmallingen zijn toepasbaar als:

- $l < 400 \text{ á } 600$ pae/spitsuur ofwel in het spitsuur mogen er niet meer dan 400 á 600 motorvoertuigen gebruik maken van de weg. Is het drukker dan zijn versmallingen geen oplossing;
- $V_{85} < 50$ km/uur; voordat de versmalling wordt toegepast dient de werkelijk gereden snelheden zodanig te zijn dat 85% niet sneller rijdt dan 50 km/uur;

Bij het ontwerpen van parkeervoorzieningen wordt bij de aanleg van parkeerhavens gerekend met een rijloper van 5,00 meter breedte met haaks daarop een parkeervak van 2,25 tot 2,5 meter breed. Deze maten zijn afgestemd op de zogenaamde standaard personenauto. Voor de uitrit van (verzoekers woning; N.o.) betekent dit dat voor een personenauto de uitrit nog goed functioneert.

Gezien de bovengenoemde problemen in relatie met de algemene ontwerpaanbevelingen willen wij de volgende suggesties ter verbetering doen:

Teneinde de uitrit op eenvoudiger wijze te kunnen gebruiken is het wenselijk de versmalling op deze plaats te verwijderen. Verplaatsing is wellicht mogelijk, waarbij wij ons overigens afvragen waarom de versmalling asymmetrisch is. Naar onze mening zou de versmalling meer effect hebben als de verhoogde vluchtheuvels symmetrisch liggen. Wellicht dat er iets noordelijker, maar nog ten zuiden van (één van de zijwegen in de 30km zone van de X.weg; N.o.) een mogelijkheid te vinden is.

De huidige vorm van de versmalling - ook al zou deze symmetrisch zijn - valt echter te weinig op en heeft te weinig effect op de gereden snelheden omdat de verhogingen in feite buiten de rijloper liggen en de rechtstand van de weg ononderbroken doorloopt. Door het asfalt ter plaatse een contrasterende kleur te geven wordt het doorzicht onderbroken en ziet men van ruime afstand dat er wat verandert aan het wegbeeld.

Tevens is het wenselijk dat er ten behoeve van het fietsverkeer fietspaden achter de verhogingen langs lopen.

Onze voorkeur gaat echter uit naar bijvoorbeeld een tweetal plateaus op de kruisingsvlakken van de X.weg met de (twee zijwegen in de 30km zone; N.o.). Ondanks het feit dat er naar verhouding veel landbouwverkeer gebruik maakt van deze weg lijken verkeersdrempels c.q. plateaus mogelijk mits zij volgens de nieuwe richtlijnen van het CROW zijn aangelegd. Verderop in de X.weg nabij de bebouwde komgrens van (één van de dorpskernen; N.o.) ligt immers ook een verkeersdrempel, die voor zover wij kunnen nagaan goed functioneert.

Een veel structurelere oplossing zou echter te vinden zijn in het toepassen van één of enkele asverspringingen. Er lijkt ruimte aanwezig doordat naast de weg een redelijk brede groenstrook aanwezig is. Veelal zijn asverspringingen niet mogelijk vanwege de aanwezige riolering en daarmee de waterafvoer van de weg, maar aangezien hier de waterafvoer rechtstreeks in de groenberm loopt zal dat naar verwachting weinig problemen geven. Het verdient aanbeveling om na te gaan of een asverspringing mogelijk is.”

7. Verzoeker zond de gemeente op 1 juli 2003 een kopie van het rapport van de ANWB, alsmede een brief met onder meer de volgende inhoud:

“Naar aanleiding van een aantal gesprekken die wij hebben gevoerd over de verkeersremmende maatregel bij ons voor het huis heb ik een onafhankelijk rapport laten maken over de veiligheid en hinder die wij ondervinden van deze maatregel.

Dit rapport is gemaakt door de ANWB. Zoals u in het rapport kunt lezen is deze maatregel zowel voor alle verkeer in de straat als voor ons zeer gevaarlijk.

(...)

Graag hoor ik zo spoedig mogelijk iets van u.”

8. Het college zond verzoeker op 10 november 2003 een brief met de volgende inhoud:

“...In antwoord op het door u aan ons toegezonden rapport van de ANWB over het in het kader van Duurzaam Veilig aangebrachte obstakel in de X.weg delen wij u het volgende mede.

De in het rapport aangedragen bezwaren tegen het obstakel zijn geen concrete feiten maar zienswijzen, die te weerleggen zijn door de positieve ervaringen met het reeds jaren aanwezige obstakel bij de bebouwde kom grens. Het is namelijk niet realistisch er vanuit te gaan dat alle beschreven mogelijke negatieve effecten op de verkeersveiligheid bij het nu aangelegde obstakel (met exact dezelfde vormgeving als het al langer bestaande obstakel) wel op zullen treden, terwijl deze even verderop in de praktijk niet blijken voor te komen.

Bovendien blijkt uit de bijgevoegde voorbeelden en eisen dat het obstakel aan het Handboek ASVV voldoet.

Uw conclusie dat uit het rapport blijkt dat de maatregel zowel voor alle verkeer in de straat als voor u zeer gevaarlijk is, is naar onze mening dan ook niet de juiste en wordt op geen enkele wijze ondersteund door het rapport.

Mede op advies van de commissie Verkeerszaken, die uw bezwaar in haar vergadering van 13 oktober jl. heeft behandeld, hebben wij in onze vergadering van 4 november 2003 besloten uw bezwaar ongegrond te verklaren en het obstakel in zijn huidige vorm te handhaven...”

B. Standpunt verzoeker

Het standpunt van verzoeker is weergegeven in de klachtsamenvatting onder Klacht.

Verzoeker wees er op, dat het college in de reactie op zijn klacht niet was ingegaan op de mogelijke, voor zijn familie en hemzelf gevaarlijke gevolgen van de getroffen maatregel, in verband waarmee hij verwees naar een recent ongeval in de omgeving van zijn woning.

C. Standpunt college van burgemeester en wethouders

1. In reactie op de klacht deelde het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bellingwedde bij brief van 13 januari 2004 het volgende mee:

“...De desbetreffende brief d.d. 4 november 2002 van (verzoeker; N.o.) hebben wij - in overleg en met instemming van (verzoeker; N.o.) - opgevat als een klacht. In eerste instantie vond hij het zelf niet noodzakelijk noch nuttig gehoord te worden. Tijdens de verdere fase van de procedure hebben de vertegenwoordigers van de gemeente met de klager meermalen van gedachten gewisseld, o.a. op locatie (bij verzoekers woning; N.o.).

Met betrekking tot de door het college van B&W aan (verzoeker; N.o.) toegezegde verbreding van zijn in- en uitrit merken wij het volgende op.

De werkzaamheden rond de in- en uitrit van (verzoeker; N.o.) in de maand december 2002 waren vertraagd door o.a. de weersomstandigheden.

In de maand februari 2003 is de verbreding voltooid en in de maand april 2003 zijn na het gesprek van de gemeente vertegenwoordigers met de verkeerskundige de betreffende verkeersbordjes naar achter verplaatst.

Met betrekking tot het betoog van klager dat er oorzakelijk verband tussen het ongeval en de verkeersremmende maatregel bestaat, heeft het college van B&W na het nadere onderzoek bij de Regiopolitie vastgesteld (...):

In het jaar 2002 hebben op de X.weg (...) twee verkeersongelukken plaatsgevonden; één daarvan na het plaatsen van de verkeersmaatregelen. Blijkens het toegevoegde proces-verbaal is er geen causaal verband tussen het ongeval en de verkeerssluis.

In het hele jaar 2003 zijn er bij de Regiopolitie geen meldingen binnengekomen met betrekking tot de verkeersongevallen op de X.weg (...).

Gelet op het bovenstaande en na zorgvuldige bestudering van alle terzake dienende stukken, tot het laatste rapport opgemaakt door de ANWB, komen wij tot de definitieve conclusie, dat wij in dit geval niets meer voor (verzoeker; N.o.) kunnen betekenen en wij de klacht van hem als afgedaan beschouwen..."

2. Een bij de reactie van het college gevoegd proces-verbaal van 11 december 2002 betrof het ongeval van een bestuurster van een brommobiel (een op een auto gelijkend, maar onder de wettelijke definitie van "bromfiets" vallend voertuig), die de controle over haar voertuig verloor, ter hoogte van verzoekers woning van de weg raakte, vervolgens tegen een boom botste en tegen een paal tot stilstand kwam. Daarbij raakte onder meer verzoekers brievenbus (buitenbus) beschadigd.

Het bijgevoegde proces-verbaal van 21 februari 2002 betrof een ongeluk op de X.weg dat niet in de directe nabijheid van verzoekers woning heeft plaatsgevonden, en dat was veroorzaakt door een plotseling overstekende hond.

D. REACTIE VERZOEKER

In reactie op het verslag van bevindingen deelde verzoeker onder meer het volgende mee:

"Om te beginnen zie (ik; N.o.) in het verslag niet waar het als eerste mee begonnen is. U schrijft dat er een informatiebijkomst is geweest waarin de mensen uit het dorp hun opmerkingen konden vertellen.

Er is van te voren een plan gepresenteerd in de regionale dagbladen over het 30 km-zoneproject. Hierin stond niks over een te plaatsen opstakel op de X.weg zoals gedaan is. Op de X.weg zou alleen een rode markering komen voor fietsers. (wat nu blijkt in combinatie met het obstakel een zeer gevaarlijk iets, zie rapport ANWB) Dus in eerste instantie was er geen reden voor om hier een snipperdag voor te nemen (want het was op

een ochtend door de week)

De gemeente meldt dat dit wel besproken is en volgens getuigen (2 leden van de dorpsraad) is hier op de betreffende informatieochtend ook niet over gesproken. 1 van de leden van de dorpsraad heeft hier ook met de gemeente over gebeld maar heeft te horen gekregen dat ze zich hier niet mee mocht bemoeien.

Dus alle voorwaarden die nodig zijn om zoiets te realiseren zijn vergeten door de gemeente. (BV. Publiceren in een dagblad)

Zelf heb ik een tekening van het project zoals deze gepresenteerd is en hierop is niks te zien van een obstakel bij ons voor het huis.

En nog even voor alle duidelijkheid de X.weg is een 50 km weg.

Verder zag ik een zin staan in een reactie van de gemeente dat ze mij wilden horen en dat ik gezegd zou hebben dat het voor mij niet hoefde. Dit is als volgt gegaan: ze hebben gezegd dat ze met mij in gesprek wilden maar toen waren ze al bezig om de maatregel te realiseren. Hier heb ik dus gevraagd of het wel zin had om nog met hun ronde de tafel te gaan en daarbij gaven de mensen ook aan dat het werk gewoon door ging. En als ik er problemen mee had moest ik de burgemeester maar bellen. Dit heb ik gedaan en het hele verhaal uitgelegd maar hij kon er ook verder niks aan doen werd er door hem gezegd.

En in de reactie van de gemeente zie ik ook dat ze op een gegeven moment de borden iets hebben verplaatst, dit was nav een ongeluk van mijn schoonvader die een kleine 1000 euro schade had nadat hij even bij ons op bezoek is geweest"

Voorts verwees verzoeker naar zijn mededeling van 1 maart 2004 met betrekking tot een ongeval eind februari 2004, waarbij schade was ontstaan aan de houten markering van het desbetreffende obstakel, welke schade de gemeente vrijwel direct heeft hersteld.

Verzoeker stelde dat het hier weliswaar opnieuw een ongeval met alleen materiële schade betrof, maar dat het, statistisch gezien, in 90 van de 100 gevallen gaat om bijna-ongevallen, en voor het overige om ongelukken met materiële schade, waarvan één met letselschade of dodelijke afloop. Tot slot schreef verzoeker:

"En dan merk ik dat er steeds meer mensen bij ons in de buurt gaan inzien hoe gevaarlijk het is voor fietsers op de rijbaan en voor de omwonenden zelf. Onze overburen hebben nu een officiële klacht bij de gemeente neergelegd. Hier wordt binnenkort op gereageerd volgens de gemeente. Er zullen nog meer volgen heb ik als verwachting.

Verder denk ik dat het rapport voor zich spreekt en met het verhaal van de ANWB geeft duidelijk aan hoe gevaarlijk de situatie."

Achtergrond

1. De ANWB (Algemene Nederlandse Wielrijders Bond) is een vereniging die ten doel heeft het behartigen van de belangen van haar leden op het gebied van onder meer verkeer en vervoer in de meeste ruime zin van het woord.

2. Het CROW is het nationale kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. In deze non-profit organisatie werken Rijk, provincies, gemeenten, waterschappen, aannemersorganisaties, producenten, adviesbureaus, openbaar vervoerorganisaties en onderwijsinstellingen samen vanuit hun gemeenschappelijk belang bij ontwerp, aanleg en beheer van wegen en verkeers- en vervoersvoorzieningen. Het CROW doet actief onderzoek op het gebied van onder meer grond- en wegenbouw en verkeer en vervoer en ontwikkelt breed gedragen kennisproducten in regelgeving.

Het CROW geeft een handboek met verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom uit.