



Rapport

Een onderzoek naar de behandeling van voorstellen van bewoners tot verbetering van de verkeersveiligheid in hun straat. Oordeel Op basis van het onderzoek vindt de Nationale ombudsman de klacht over het college van burgemeester en wethouders van Woudenberg gegrond.

Publicatiedatum

24 november 2014

Rapportnummer

2014/182

Samenvatting

Na de realisatie van een nieuwe wijk neemt de verkeersdruk in de straat waar verzoeker woont toe. Sindsdien is er geregeld contact met de gemeente om de overlast te beperken. Uit snelheidsmetingen blijkt dat 40% van het gemotoriseerd verkeer harder rijdt dan toegestaan. De gemeente onderkent dat de verkeersveiligheid verbetering behoeft, maar wil dit vooralsnog doen via gedragsbeïnvloeding van de weggebruikers, omdat draagvlak voor verdergaande maatregelen ontbreekt.

De ombudsman overwoog dat het zinvol is om eerst via gedragsbeïnvloeding weggebruikers te bewegen hun snelheid aan te passen, maar dat daarmee niet kan worden volstaan als er geen wezenlijke verbetering optreedt. Aangezien de gemeente na twee jaar nog altijd niet heeft bepaald welke – aanvullende – maatregelen zij gaat nemen is naar het oordeel van de Nationale ombudsman niet gehandeld in overeenstemming met het vereiste van voortvarendheid.

Wat is de klacht?

Verzoeker klaagt over de wijze waarop de gemeente Woudenberg is omgegaan met de belangen van hem en andere bewoners van zijn straat bij de verkeersveiligheid.

Meer in het bijzonder klaagt hij er over dat de gemeente geen luisterend oor heeft gehad voor zijn vragen, vertragend werkt en zijn voorstellen tot verbetering van de verkeersveiligheid in zijn straat niet serieus heeft genomen.

Wat ging er aan de klacht vooraf?

In september 2010 presenteert de gemeente Woudenberg haar plannen voor de realisatie van een nieuwe wijk en de inrichting van de omliggende wegen, waaronder de straat waar verzoeker woont. Er is een 30-kilometerzone ingesteld en in de loop van de ontwikkeling van het plan zijn verkeersplateaus aangebracht als snelheid remmende maatregel. De gemeente heeft daarbij toegezegd om na realisatie van de eerste fase snelheidsmetingen uit te voeren en waar nodig en haalbaar extra maatregelen te treffen, eventueel in samenwerking met het Team Subjectieve Verkeersonveiligheid (TSV).

Begin 2012 wijzigt de verkeerssituatie in verzoekers straat ingrijpend, omdat de nieuwe woonwijk via deze straat wordt ontsloten. Deze ontsluiting betreft de tweede fase van het project. De

gemeente heeft voorafgaand aan deze fase een aantal informatieavonden georganiseerd waarop zij de bewoners de plannen heeft voorgelegd en hun vragen en bezwaren heeft aangehoord. Tevens is toegezegd dat er verkeersmetingen worden verricht, zodra de woonwijk is bewoond. De straat wordt ter hoogte van de school opnieuw ingericht.

Verzoeker woont nabij de T-kruising, waar de weg naar de nieuwe wijk aansluit op het noordelijk deel van de straat waar hij woont. De verkeersbelasting is daar hoger is dan op het andere, zuidelijk deel. Hij ervaart ernstige overlast en een zeer onveilig gevoel door gemotoriseerd verkeer dat volgens hem met te hoge snelheden rijdt en hij voelt zich danig in zijn woongenot aangetast. Verzoeker onderhoudt vanaf begin 2012 intensief contact met de gemeente over de, sinds de aansluiting, ervaren verkeersoverlast.

Op 19 mei 2012 dient verzoeker een meldingsformulier woon- en leefomgeving in, waarop hij aangeeft dat de bewoners last hebben van 'hufferig' gedrag van automobilisten, dat er - zoals tijdens de informatieavonden al werd verwacht en genoemd - tussen de drempels veel te hard wordt gereden en dat nadere verkeer-remmende maatregelen hard nodig zijn. Een paar dagen later ontvangt hij per mail een ontvangstbevestiging en uitleg met een verwijzing naar de toezegging dat binnen enkele weken nadat de wijk is bewoond verkeerstellers worden geplaatst die zowel snelheid als hoeveelheid verkeer meten.

Verzoeker waarschuwt de gemeente op 17 juni 2012 per e-mail andermaal voor de gevaarlijke verkeerssituatie in zijn straat. De al aangelegde drempels zouden door hun vorm niet het gewenste effect hebben. Hij geeft aan graag in gesprek te willen met de gemeente over een oplossing van de problemen, waarna de gemeente hem uitnodigt voor een gesprek op 21 juni 2012.

In september 2012 starten de verkeersmetingen. Dit is een half jaar later dan gepland, omdat ook de oplevering van de nieuwe woonwijk met een half jaar is vertraagd. Vervolgens is er geregeld contact tussen verzoeker en de gemeente, af en toe telefonisch en regelmatig per mail. Eind september 2012 stuurt de gemeente verzoeker op zijn verzoek informatie over de inhoud van een raadsbesluit en over de termijn voor de uitvoering van de metingen. In reactie op zijn opmerking dat hij deze eerder had verwacht, merkt de gemeente op geen harde deadline te hebben gegeven en een realistische planning te willen hanteren om te komen tot kwalitatief goede metingen. Ook in oktober 2012 hebben verzoeker en de gemeente op meerdere momenten contact, onder meer over de verkeersmetingen.

Op 22 oktober 2012 kondigt verzoeker per mail aan dat hij de situatie onacceptabel vindt door het gedrag van de weggebruikers en dat hij voornemens is met de andere bewoners van de straat te gaan overleggen.

Verzoeker krijgt dezelfde dag van de gemeente per mail uitleg over de resultaten van de metingen tot dan toe en de bijbehorende grafieken met uitleg toegestuurd. Geconstateerd werd dat 85% van de automobilisten niet te hard had gereden en dat hun gemiddelde snelheid 26 km/u was, 15% reed harder dan 26 km/u. Een klein deel van de automobilisten overschreed de snelheid fors. Op een deel van de straat reed 40% van de automobilisten te hard.

In reactie hierop laat verzoeker weten geen vertrouwen te hebben in de metingen. Hij meent dat

door de gemiddelde snelheid te meten, en dan ook nog eens bij de school in de straat waar langzamer wordt gereden wegens het stoppen en optrekken, er geen juist beeld is ontstaan.

De gemeente antwoordt per mail met een nadere, technische uitleg over de werking van de verkeersmeters. Deze geven geen gemiddelde snelheid over een bepaalde afstand, maar de radar meet over een bredere strook de hoogste snelheid. Daarbij was de radar gericht op dat deel van de woonwijk dat betrokken was bij de tweede fase van het project. Bovendien was over een langere periode gemeten, zodat de invloed van de schoolspits op de telling beperkt was. Ook wordt verzoeker uitgenodigd voor een gesprek om de verkeersmeting nader toe te lichten. Over de interpretatie van de resultaten worden verzoeker en de gemeente het echter niet eens.

Met zijn brief van 4 januari 2013 vraagt verzoeker het college van burgemeester en wethouders om verkeer-remmende maatregelen te treffen en eenrichtingsverkeer in te stellen, waarna de gemeente schriftelijk aankondigt dat de verkeerssituatie in zijn straat ter besluitvorming voorligt bij het college. Op 14 maart 2013 deelt het college verzoeker zijn beslissing mee, waarbij ook de brief van verzoeker van 4 januari 2013 is betrokken.

Het college besluit dat op basis van de uitgevoerde verkeersmetingen en de huidige inrichting van de weg geen nieuwe maatregelen zullen worden genomen. Het college licht dit besluit toe en erkent dat er in een deel van de straat door 40% van de automobilisten te hard wordt gereden, maar dat dit deel van de straat zich om meerdere redenen niet leent voor fysieke maatregelen.

Het college meent, mede gezien ervaringen elders, dat snelheidsovertredingen in een 30 km/u-zone vooral door gedragsbeïnvloeding vanuit de wijk moet plaatsvinden, bijvoorbeeld door elkaar aan te spreken. Er zou ook initiatief zijn genomen door de wijkcoördinator, die al zeer actief is op het stimuleren van verkeersveilig gedrag van de wijkbewoners. De gemeente gaf aan initiatieven waar mogelijk te zullen stimuleren en ondersteunen.

Op 19 maart 2013 heeft verzoeker telefonisch contact met de wethouder Verkeer en Vervoer. Deze zegt toe nog een tweetal zaken te zullen uitzoeken. Allereerst de vraag of de overschrijding door 40% voldoende aanleiding is om de zaak voor te leggen aan het Team Subjectieve Verkeersonveiligheid (TSV), omdat er objectief gezien geen sprake is van een verkeersveiligheidsprobleem (in de brede omgeving zijn geen ongevallen geregistreerd). Daarnaast zal hij een nadere toelichting geven op het besluit om niet voor eenrichtingsverkeer te kiezen.

Verzoeker ontvangt per mail op 22 maart 2013 uitsluitsel van de wethouder. Deze zegt verzoeker toe de kwestie te zullen voorleggen aan het TSV, hoewel de snelheidsmetingen op zich niet voldoende zijn om dit team in te schakelen. Er moeten namelijk ook aantoonbaar veel klachten bij de gemeente zijn binnengekomen over de verkeerssituatie. Dat laatste was volgens de wethouder niet het geval.

Verder beargumenteert de wethouder het afwijzen van eenrichtingsverkeer en laat hij weten de overschrijding van de snelheid door 40% van de automobilisten in het noordelijk deel van de straat niet gering te achten en daarin aanleiding te zien om in het voorjaar van 2013 opnieuw metingen te doen. De gemeente adviseert verzoeker de andere bewoners te mobiliseren.

Vervolgens laat verzoeker de gemeente op 11 april 2013 weten dat zij haar beloftes om iets te

ondernemen tegen de verkeersoverlast niet nakomt. Hij informeert de gemeente dat hij heeft rondgevraagd bij andere bewoners en dat hij enkele reacties per mail en per brief heeft ontvangen waaruit blijkt dat ook zij overlast ervaren of willen dat de verkeersdruk beter wordt verdeeld en dat verkeerremmende maatregelen worden getroffen. Hij verzoekt de wethouder om een gesprek.

De betrokken wethouder laat verzoeker in reactie hierop weten dat de situatie in het deel van de straat waar 40% van de automobilisten de snelheid overtreedt, aanleiding is voor een aantal acties, waaronder nieuwe snelheidsmetingen. Een gesprek lijkt hem wellicht na de metingen zinvol.

Wat was de oorspronkelijke klacht?

Verzoeker dient op 21 april 2013 een klacht in over de wijze waarop de gemeente tot dan met hem is omgegaan bij zijn pogingen de gemeente aan haar afspraken te houden om de verkeerssituatie in zijn straat weer rustiger te krijgen. Hij wil dat de gemeente met hem in gesprek gaat over oplossingen.

De gemeente neemt de klacht in behandeling en houdt een hoorzitting waarbij onder meer de burgemeester en de betrokken wethouder aanwezig zijn. De gemeente verklaart de klacht niet gegrond, hoewel ze betreurt dat verzoeker zich niet gehoord en serieus genomen voelt ondanks de goede bedoelingen van de gemeente. Zij meent voldoende te hebben gecommuniceerd met verzoeker en vindt dat er geen sprake is geweest van ongewenst gedrag van de gemeente. De wethouder maakt met verzoeker wel een afspraak voor een gesprek over de resultaten van de tweede meting.

Dit gesprek vindt plaats op 2 september 2013 en de wethouder zegt toe een plan van aanpak voor de straat te presenteren. Op 12 september 2013 brengt de gemeente dit plan naar buiten. Verzoeker krijgt het per mail toegezonden.

In het plan van aanpak zijn de zes reacties opgenomen die verzoeker onder de bewoners heeft verzameld. In het plan, waarbij volgens de gemeente mede rekening is gehouden met deze, wat uiteenlopende, reacties van de bewoners, komt de gemeente gemotiveerd met een voorstel om relatief kleine, fysieke maatregelen zoals busdrempels en een snelheidsscorebord te treffen voor het noordelijke deel van de straat.

Alvorens een besluit te nemen, nodigt de gemeente alle bewoners van de straat persoonlijk uit voor een bespreking van het plan van aanpak op 4 december 2013. De gemeente stelt een beknopt verslag van dit gesprek op en zendt dit, samen met een aankondiging van de vervolgstappen toe aan de verschillende bewoners.

Volgens het verslag is door een aantal van de aanwezige bewoners onder meer opgemerkt dat de nieuwe situatie als minder veilig wordt ervaren, dat er vooral door jongeren uit de nieuwe wijk hard wordt gereden op het deel van de weg waaraan verzoeker woont en dat door geparkeerde voertuigen het zicht op het uitrijden van de oprit is beperkt.

De wethouder concludeerde dat het gevoel dat er te hard wordt gereden vrij breed wordt gedeeld, dat voor meer verkeersdrempels slechts beperkt draagvlak bestaat, en dat maatregelen om het gedrag van automobilisten te sturen enthousiaster zijn ontvangen. Het college van burgemeester en wethouders stuurde het verslag op 4 februari 2013 toe aan de bewoners en kondigde aan dat

was besloten om geen drempels aan te leggen in het deel van de straat waar verzoeker woont. Er wordt gericht op gedragsbeïnvloeding van de automobilist door middel van een snelheidspaneel langs de weg en het faciliteren van buurtacties. Het resultaat van de aan de bewoners toegezegde extra meting bevestigde volgens het college de eerder uitgevoerde meting op de weg waaruit bleek dat 90% van het verkeer zich aan de maximum snelheid houdt.

Wat is het standpunt van verzoeker?

Verzoeker laat de gemeente weten het niet eens te zijn met de maatregelen en stelt dat de conclusies van de gemeente niet stroken met de reacties van de bewoners tijdens de bijeenkomst.

Hij is van mening dat de gemeente niet voldoende rekening heeft gehouden met de belangen van de bewoners van zijn straat waar het gaat om het uitvoeren van maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid. Hij verwijt de gemeente dat zij beloftes die op de informatieavonden zijn gedaan, na ruim twee jaar, nog steeds niet heeft ingelost.

Hij stelt dat de gemeente hem tegenwerkt en tot nu toe niet serieus heeft genomen in zijn voorstellen om de verkeerssituatie veiliger te maken, en dat terwijl deze situatie onacceptabel is. Hij is van mening dat hij namens de andere bewoners spreekt als hij stelt dat er een groot gevoel van onveiligheid heerst en een ieder ervaart dat er veel te hard wordt gereden. Dat vergt ingrijpender fysieke maatregelen dan de gemeente tot nu toe voornemens is uit te voeren.

In zijn reactie op de bevindingen benadrukte verzoeker nog eens, dat er frequent is gecommuniceerd tussen hem en de gemeente, maar dat dit ook komt doordat er vaak geen antwoord kwam op de door hem gestelde vragen en die communicatie dus inhoudelijk niets toevoegde.

Verder wees hij erop, dat het niet juist was dat, zoals de gemeente stelde, de bewoners geen drempels zouden willen. De bewoners hebben slechts één bepaald type drempel afgewezen, omdat dit type geen effect sorteerde.

Wat is het standpunt van de gemeente Woudenberg?

De gemeente geeft in zijn algemeenheid aan dat haar er veel aan is gelegen om een breed draagvlak te krijgen voor de aanpak van situaties als de onderhavige. Zij zet daar zeker op in. Zij stelt zich op het standpunt dat zij zich bij de twee fasen van dit plan heeft ingespannen om de bewoners te informeren en te horen. Hiertoe zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd.

Ook meent zij dat er voldoende is gecommuniceerd met verzoeker en dat de gemeente zich niet ongewenst heeft gedragen. De gemeente heeft verzoeker altijd serieus genomen en heeft rekening te houden met meerdere belangen, alsook met het algemeen belang. In dit geval zijn de belangen van andere weggebruikers, van medebewoners die andere wensen hebben dan verzoeker en het algemeen belang meegewogen in het uiteindelijke besluit over de te nemen maatregelen. Verzoeker is in staat gesteld om de medebewoners te mobiliseren voor zijn voorstellen. Het resultaat was echter onvoldoende eensluidend en de meningen te divers om te besluiten tot verdergaande maatregelen dan voorgenomen. Mede daarom komt dit besluit niet tegemoet aan de wensen die verzoeker heeft.

Wat is het BELEID van de minister TEN AANZIEN VAN de verkeersveiligheid

Conform zijn toezeggingen aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal tijdens het Algemeen Overleg over de verkeersveiligheid informeerde de minister van Verkeer en Waterstaat de voorzitter van de Kamer op 16 oktober 2009 over de stand van zaken.

Hij stelde voorop dat de weg zodanig dient te zijn ingericht dat de opgelegde snelheid door bijvoorbeeld rotondes of drempels wordt gereguleerd. Handhaving geldt daarbij als uiterste middel voor het afdwingen van de maximumsnelheid. Binnen de projecten "subjectieve onveiligheid" wordt alles gedaan om het door omwonenden ervaren gevaar in kaart te brengen en te zoeken naar manieren om de snelheid terug te brengen. Politieoptreden behoort vanzelfsprekend tot de mogelijkheden. Nadat snelheidscontroles zijn aangekondigd volgt een korte periode van waarschuwen, waarna gedurende enkele weken controles plaatsvinden en hardrijders worden geverbaliseerd. Aan het einde wordt gekeken of de snelheid voldoende is teruggebracht. Als blijkt dat er nog altijd te hard wordt gereden kan de conclusie zijn dat aanpassing van de weginrichting geboden is.

De minister van Veiligheid en Justitie deelde in antwoord op vragen van de Tweede Kamer over de handhaving in 30 km/u zones de voorzitter van de Kamer op 18 september 2013 mee, dat het lokale gezag beslist of er aanleiding is om te handhaven en dat daartoe de politie kan worden ingezet. Verder wees de minister erop, dat 30 km/u zones zoveel mogelijk zelf-handhavend dienen te zijn, dat wil zeggen; zodanig zijn ingericht dat te hard rijden zo goed als onmogelijk is.

Wat is het oordeel van de Nationale ombudsman?

Het vereiste van voortvarendheid houdt in dat de overheid zo snel en slagvaardig als mogelijk handelt.

De signalen en de inbreng van burgers zijn mede bepalend bij het overheidsoptreden. Het is daarom van belang dat de overheid de burger zoveel mogelijk actief betreft bij haar handelen en bij de totstandkoming en uitvoering van beleid.

Dit impliceert dat een overheidsinstantie bij besluitvorming met een impact op de leefomgeving van burgers die burgers in staat moet stellen om gedurende het besluitvormingsproces hun zienswijze naar voren te brengen. De overheid hoort vervolgens een afweging te maken en een besluit te nemen dat duidelijk maakt wat er omtrent de ingebrachte zienswijzen is overwogen. Daarbij is het van belang dat een overheidsinstantie de burgers duidelijk maakt wat haar beleid is en welke mogelijkheden er zijn om het gestelde doel te bereiken. Indien echter de door de overheid voorgestelde maatregelen niet effectief blijken te zijn, mag de burger die bij het participatieproces is betrokken, van de overheid daadkracht verwachten bij het vinden van een oplossing die wél effectief is. Dit brengt het vereiste van voortvarendheid met zich mee.

In dit geval gaat het om de realisatie van de plannen van de gemeente Woudenberg voor een nieuwe woonwijk en de gevolgen daarvan voor het verkeer. Burgers die zich hierbij betrokken voelden, konden hierover hun mening geven. Verzoeker en andere aanwonenden van het deel van de weg dat aansluiting geeft op de nieuwe wijk hebben vanaf september 2010 met de gemeente contact onderhouden en overleg gevoerd. In verband met de gewijzigde situatie had de gemeente al besloten om de maximum snelheid vast te stellen op 30 km/u en om de naleving daarvan af te

dwingen door middel van het aanbrengen van verkeersplateaus. De gemeente deed verder de toezegging om na de realisatie van de nieuwe wijk snelheidsmetingen te houden en, als dat nodig en haalbaar zou blijken, extra maatregelen te treffen.

Na de realisatie van de nieuwe wijk begin 2012 nam de verkeersdruk toe. Verzoeker en anderen ondervonden hiervan overlast en er ontstonden veiligheidsrisico's door te hard rijdend verkeer. Sindsdien had verzoeker frequent contact met de gemeente om daarvoor een oplossing te vinden. Volgens hem luistert de gemeente echter niet naar de standpunten van de aanwonenden en weigert zij die maatregelen te treffen om overlast effectief tegen te gaan.

De Nationale ombudsman ontvangt vaker brieven van burgers over de overlast van het verkeer in hun woonomgeving en het in hun ogen tekort schieten van de overheid om die overlast tot een nog aanvaardbaar minimum terug te brengen.

Een overheidsinstantie heeft een aantal mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren en verkeersoverlast tegen te gaan, maar die zijn niet onbeperkt. Een algemeen toegepast middel is het vaststellen van een snelheidslimiet van 30 km/u. Er zijn geen standaardvoorschriften voor het inrichten van een 30 km/u-zone, maar afhankelijk van de situatie kunnen ter ondersteuning aanvullende maatregelen worden getroffen. In de praktijk gaat het dan om verkeersplateaus, verkeersdrempels of wegversmallingen. De wegbeheerders volgen hierbij in het algemeen de richtlijnen van het CROW, een onafhankelijke landelijke instantie voor verkeerskundige en - technische adviezen aan overheidsinstanties en wegenbouwbedrijven.

Als een snelheidslimiet is vastgesteld dient de wegbeheerder te doen wat nodig en mogelijk is om te zorgen dat de verkeersdeelnemers zich daar ook aan houden. De mogelijkheden om dat met fysieke maatregelen af te dwingen zijn beperkt, omdat er eenvoudigweg geen middelen zijn waarmee kan worden bereikt dat alle vormen van gemotoriseerd verkeer zich onder alle omstandigheden aan de maximumsnelheid houdt.

Het is aan de wegbeheerder om daarbij een afweging te maken tussen het algemeen belang van de verkeersveiligheid, de individuele belangen van de verkeersdeelnemers bij een zo ongehinderd mogelijk gebruik van de weg en, niet in de laatste plaats, het specifieke belang van aanwonenden bij een zo gering mogelijke verstoring van hun woongenot. Het gaat daarbij niet alleen om de overlast van (te hard rijdend) verkeer maar ook om het voorkomen of verkleinen van veiligheidsrisico's. Om een verantwoorde afweging van alle belangen te kunnen maken dient ook helder te zijn waar de ervaren overlast uit bestaat, wat de verkeersintensiteit op de weg is, in hoeverre sprake is van meer dan incidenteel te hard rijdend verkeer en of een passende oplossing niet alleen geboden maar ook mogelijk is.

De gemeente heeft in dit verband meer dan eens met aanwonenden van de weg gesproken en snelheidsmetingen uitgevoerd. Uit die metingen bleek duidelijk dat 40% van het gemotoriseerd verkeer op de weg harder rijdt dan is toegestaan. Dat brengt een verhoogd risico op ongevallen met zich mee, met name voor kwetsbare weggebruikers zoals fietsers (scholieren en ouderen), temeer nu op de weg geen fietsstroken zijn aangelegd. Voor dat laatste bestaat op een weg waar maximaal 30 km/u mag worden gereden overigens ook geen noodzaak, omdat bij snelheden tot 30 km/u het risico op ongelukken nog aanvaardbaar klein is.

De gemeente onderkent dat de verkeersveiligheid verbetering behoeft, maar koos er vooralsnog voor om dat te doen door gedragsbeïnvloeding van de weggebruikers zoals het plaatsen van een snelheidsscorebord. De weggebruiker wordt overigens ook via de verkeersborden geattendeerd op de nog toegestane snelheid op de weg.

Volgens de gemeente ontbrak het voor verdergaande maatregelen aan voldoende draagvlak. Dit standpunt betekent echter in feite dat het aan de bereidwilligheid van de weggebruikers is overgelaten of zij zich aan de maximum snelheid houden. De gemeente stelt zich daarmee te passief op. De gemeente heeft met het oog op het belang van de verkeersveiligheid de nog toegestane snelheid op de weg te beperken tot 30 km/u. Het is dan haar taak als wegbeheerder om er op toe te zien dat de weggebruikers zich daaraan houden, en zo niet, waar nodig en mogelijk de maatregelen te treffen om af te dwingen dat haar voorschrift wel wordt nageleefd. De omstandigheid dat de hierbij betrokken burgers verschillende belangen en opvattingen hebben is geen toereikende grond om af te zien van verdergaande maatregelen.

De constatering dat er vanaf begin 2012 structureel harder wordt gereden dan is toegestaan had de gemeente moeten brengen tot de conclusie dat daaraan binnen afzienbare tijd een einde dient te komen. Het initiatief om weggebruikers eerst via gedragsbeïnvloeding te bewegen tot een snelheidsmatiging is zinvol, maar daarmee heeft de gemeente niet kunnen volstaan. In de geest van de eerder door de gemeente gedane toezegging had aan dat initiatief moeten zijn verbonden dat indien de situatie niet wezenlijk en niet binnen een nog afzienbare, redelijke termijn zou verbeteren, verdergaande maatregelen zouden worden getroffen. Daarbij valt in de eerste plaats te denken aan snelheidscontroles en handhavend optreden door de politie, een mogelijkheid die door de minister van Verkeer en Waterstaat in zijn brief aan de Tweede Kamer van 19 oktober 2009 ook nadrukkelijk is genoemd als middel om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Het is begrijpelijk dat de gang van zaken, zonder concreet zicht op een passende oplossing, voor verzoeker niet bevredigend was. Een proces waarin diverse belangen spelen en niet altijd direct een pasklare oplossing voorhanden is, vraagt nu eenmaal tijd voor verder onderzoek en overleg met alle betrokkenen. Na een periode van meer twee jaar waarin structureel de maximum snelheid op de weg is overtreden, had de gemeente nog altijd niet bepaald wat zij gaat doen om daaraan een definitief einde te maken. Verzoeker kan dan ook in zoverre worden gevolgd in zijn standpunt dat de gemeente onvoldoende ernstig op door hem en anderen ingebrachte voorstellen en opmerkingen met betrekking tot de overlast is ingegaan.

Op dit punt is de onderzochte gedraging daarom niet behoorlijk.

Deze conclusie is aanleiding om het college van burgemeester en wethouders van Woudenberg een aanbeveling te doen.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het college van burgemeester en wethouders van Woudenberg, is gegrond, wegens strijd met het vereiste van voortvarendheid.

Aanbeveling

Het college van burgemeester en wethouders van Woudenberg wordt in overweging gegeven om binnen een redelijke termijn die maatregelen te treffen die nodig zijn om de naleving van zijn besluit met betrekking tot de maximum snelheid op de straat waar verzoeker woont af te dwingen.

De Nationale ombudsman,

mr. F.J.W.M. van Dooren,

waarnemend ombudsman