



Rapport

Datum: 29 mei 2000

Rapportnummer: 2000/199

Klacht

Op 8 juli 1999 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van bewoners van de Halsterseweg te Halsteren, ingediend door de heer X. te Halsteren, met een klacht over een gedraging van Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant.

Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, werd een onderzoek ingesteld.

Op grond van de namens verzoekers verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoekers klagen erover dat de directie Noord-Brabant van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hun verzoek om vergoeding van de schade, veroorzaakt door verkeer, met haar beslissing van 28 mei 1999 heeft afgewezen.

Verzoekers menen dat de directie in de afwijzende beslissing ten onrechte geen aandacht heeft besteed aan het argument van verzoekers dat de rijksoverheid in gebreke is gebleven met de aanleg van een alternatieve route.

Achtergrond

1. **Wet Nationale ombudsman** (Wet van 4 februari 1981, Stb. 35)

Artikel 12, eerste en tweede lid

"1. Een ieder heeft het recht de ombudsman schriftelijk te verzoeken een onderzoek in te stellen naar de wijze waarop een bestuursorgaan zich in een bepaalde aangelegenheid jegens een natuurlijk persoon of rechtspersoon heeft gedragen (...).

2. De verzoeker stelt alvorens het in het eerste lid bedoelde verzoek te doen, het betrokken bestuursorgaan, de betrokken instelling of dienst die, of het betrokken bedrijf dat onder verantwoordelijkheid van dat orgaan werkzaam is, dan wel de betrokken ambtenaar in kennis van zijn grieven met betrekking tot de gedraging en in de gelegenheid zijn of haar zienswijze daarop te geven (...)."

2. In het geval van een klacht over een besluit van een bestuursorgaan tot afwijzing van een verzoek om schadevergoeding dat kan worden onderworpen aan het oordeel van de bestuursrechter is de Nationale ombudsman niet bevoegd.

Staat bij zo'n klacht de weg naar de bestuursrechter niet open, zodat de Nationale ombudsman ter zake wel bevoegd is, dan stelt de Nationale ombudsman zich terughoudend op. In zo'n geval is immers de burgerlijke rechter de instantie die bij

uitsluiting bevoegd is om bindend te beslissen over de vraag of, op grond van bepalingen van burgerlijk recht, het betrokken bestuursorgaan is gehouden om de gestelde schade te vergoeden.

Alleen wanneer in zo'n geval naar het oordeel van de Nationale ombudsman de aanspraak van betrokkene op schadevergoeding, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het betrokken bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzende besluit heeft kunnen komen, wordt dat besluit tot weigering van de gevraagde schadevergoeding aangemerkt als een niet-behoorlijke gedraging.

In de overige gevallen gaat de Nationale ombudsman ervan uit dat het in beginsel vrijstaat aan het betrokken bestuursorgaan om te betwisten dat het gehouden is tot het vergoeden van de gestelde schade, en om zich in verband daarmee op het standpunt te stellen dat de vraag naar die gehoudenheid - eventueel - moet worden beantwoord door de burgerlijke rechter. In die gevallen zal er voor de Nationale ombudsman geen reden zijn om het besluit tot weigering van de schadevergoeding aan te merken als een niet-behoorlijke gedraging.

Onderzoek

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

Vervolgens werden verzoekers in de gelegenheid gesteld op de verstrekte inlichtingen te reageren. Verzoekers maakten van die gelegenheid geen gebruik. Tevens werd de Minister van Verkeer en Waterstaat een aantal specifieke vragen gesteld.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat berichtte dat het verslag haar geen aanleiding gaf tot het maken van opmerkingen. Verzoekers gaven binnen de gestelde termijn geen reactie.

Bevindingen

A. feiten

1. Bij brief van 28 oktober 1997 schreven verzoekers de Minister van Verkeer en Waterstaat (verder: de Minister) het volgende:

"...Hierbij richten ondergetekenden, allen wonende aan de Halsterseweg, gemeente Bergen op Zoom, zich tot U met het verzoek om veranderingen te bewerkstelligen aan de verkeerssituatie op deze weg. Door het uitblijven van de A4 is op de Halsterseweg, een verbindingsweg tussen Bergen op Zoom en Halsteren een volstrekt onaanvaardbare verkeerssituatie ontstaan.

Dagelijks passeren circa 20.000 voertuigen deze weg en een groot deel van dit toch al niet geringe aantal bestaat uit zwaar vrachtverkeer.

Dit heeft tot gevolg dat de omwonenden voortdurend worden geconfronteerd met levensgevaarlijke situaties op de weg, met rook, stank, lawaai en trillingen.

Door de trillingen die worden veroorzaakt door op zeer korte afstand passerende vrachtwagens zijn diverse woningen ernstig beschadigd. De schade die optreedt aan de woningen varieert van enkele scheuren in de voorgevel tot beschadigingen zoals volledig gescheurde tegelvloeren en voorgevels die vrijwel geheel van de overige muren zijn losgetrild.

Wij verzoeken U er voor te zorgen dat aan deze voor de bewoners onhoudbare toestand een einde komt (...).

Voorts verzoeken wij U ons mede te delen op welke wijze wij de aan onze woningen ontstane schaden en waardeverminderingen vergoed kunnen krijgen..."

Het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant (verder: Rijkswaterstaat) reageerde bij brief van 23 januari 1998 namens de Minister als volgt:

"...Zoals u reeds bekend is, heeft mijn dienst in juni 1994 een rapport door de Grontmij Infrastructuur laten maken over de verkeersmaatregelen op de vervangende rijksweg 4. Inmiddels zijn er verbeteringsmaatregelen uitgevoerd om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid te bevorderen. Dat neemt niet weg, dat de verkeersdruk binnen de bebouwde kom van Halsteren groot blijft.

Hierin komt echter pas verbetering als de omlegging Halsteren, onderdeel van de Zoomweg-noord, is gerealiseerd.

Momenteel loopt nog het O.T.B (ontwerp tracé-besluit) voor de Zoomweg-noord. Zodra de minister het besluit heeft genomen over het definitieve tracé, zal zo spoedig mogelijk tot de verdere voorbereiding door mijn dienst worden overgegaan.

(...)

De economische groei zorgt voor een toename speciaal van het vrachtverkeer van en naar de industrieterreinen in deze regio.

Eventuele schade aan de woningen door het vrachtverkeer en de waardevermindering bij verkoop moet worden beschouwd als een algemeen aanvaard maatschappelijk risico.

Mijn dienst zal met inachtneming van de te volgen procedures en de financiële mogelijkheden de nodige inspanning verrichten om de omlegging Halsteren, als onderdeel van de aanleg van de A4 gedeelte Bergen op Zoom - Dinteloord, te realiseren..."

2. Vervolgens schreven verzoekers Rijkswaterstaat bij brief van 7 februari 1998:

"...Dat er plannen bestaan om de verkeersproblematiek rondom de Halsterseweg op te lossen is ons bekend. Het is ons echter niet bekend wanneer die plannen zullen worden gerealiseerd, en wat dat betreft kunnen wij alleen op grote spoed aandringen.

(...)

Vervolgens stelt u dat de economische groei voor een toename zorgt 'speciaal van het vrachtverkeer van en naar de industrieterreinen in deze regio' en dat 'eventuele schade aan de woningen door het vrachtverkeer en de waardevermindering bij verkoop moet worden beschouwd als een algemeen aanvaard maatschappelijk risico'.

Deze visie wordt door ons niet gedeeld. Indien de verkeersdrukke door de economische groei toeneemt, is dat in het 'algemeen belang'. De overheid beroept zich vaak op het 'algemeen belang' als van burgers een onvermijdelijk offer moet worden gevraagd. Indien de overheid echter door eigen besluitenloosheid verzuimt om een adequate infrastructuur te realiseren en dientengevolge onaanvaardbare schade en hinder voor de burgers ontstaat, gaat het niet aan om de burgers hiervan de gevolgen te laten dragen.

(...)

Wij verzoeken u om een vergoeding van de door ons geleden en nog te lijden schade die is ontstaan, dan wel ontstaat door het uitblijven van adequate verkeersmaatregelen..."

Hierop antwoordde Rijkswaterstaat bij brief van 6 maart 1998 als volgt:

"...Om aan uw signalen over de verkeersoverlast eventueel tegemoet te kunnen komen, heb ik de medewerking nodig van de gemeente Bergen op Zoom.

In nauw overleg met vertegenwoordigers van deze gemeente zijn er misschien nieuwe wegen te vinden, die de verkeershinder kunnen doen afnemen in de kom van Halsteren.

De heer S., hoofd van de Dienstkring Autosnelwegen Breda, is contactpersoon namens mijn directie. Hij zal zo spoedig mogelijk hierover contact opnemen met de gemeente Bergen op Zoom. U wordt door hem op de hoogte gehouden over de verdere ontwikkelingen. Hij zal u ook nader informeren over de zienswijze van Rijkswaterstaat over de in de 2e alinea van uw brief genoemde aspecten..."

3. Op 8 januari 1999 schreven verzoekers de Nationale ombudsman de volgende brief:

"...Door het ontbreken van een adequate verkeersverbinding wordt door de bewoners van de Halsterseweg te Halsteren ernstige hinder ondervonden en schade geleden tengevolge van de verkeersdrukke. (...)

Op 28 oktober 1997 hebben wij ons gezamenlijk tot de Minister van Verkeer en Waterstaat gewend met het verzoek om op korte termijn maatregelen te nemen tegen de overlast die door de bewoners wordt ondervonden tengevolge van de ons inziens onaanvaardbare overlast door de grote verkeersintensiteit. Voorts werd aan de Minister verzocht ons mede te delen op welke wijze de aan onze woningen ontstane schade en waardeverminderingen zouden kunnen worden vergoed.

Als antwoord werd een brief van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant ontvangen waarin werd uiteengezet dat pas verbetering in de situatie kan worden verwacht als de omlegging Halsteren, onderdeel van de Zoomweg-noord, is gerealiseerd. Verder werd in dit schrijven gesteld dat eventuele schade aan woningen door het vrachtverkeer en de waardevermindering bij verkoop moet worden beschouwd als een algemeen aanvaard maatschappelijk risico.

Met hetgeen in deze brief werd gesteld konden, en kunnen, de bewoners zich volstrekt niet verenigen. Daarom werd op 7 februari door de bewoners een brief verzonden (...).

Naar aanleiding van deze brief werd (...) een brief aan de bewoners van de Halsterseweg gezonden met dagtekening 6 maart 1998.

(...)

Wij zijn van mening dat onze eis tot vergoeding van de schade die wordt veroorzaakt door het gedurende tientallen jaren uitstellen van een beslissing ten aanzien van de A4 Bergen op Zoom-Dinteloord, alleszins billijk is en dat het negeren van die eis niet te rechtvaardigen is..."

Omdat verzoekers op een ander in deze brief opgenomen klachtonderdeel niet hadden voldaan aan het kenbaarheidsvereiste als neergelegd in artikel 12, tweede lid van de Wet Nationale ombudsman (zie achtergrond, onder 1.) werd deze brief op verzoek van verzoekers ter behandeling doorgestuurd aan de Minister.

4. Rijkswaterstaat reageerde bij brief van 28 mei 1999 onder meer als volgt:

"Uw claim tot schadevergoeding wordt door mij afgewezen.

Er is sprake van een autonome groei van het verkeer op de Halsterseweg.

De extra toename van het verkeer met name het vrachtverkeer is toe te schrijven aan de ontwikkeling en realisatie van industrieterreinen in uw regio. De betreffende gemeente(n) is/zijn verantwoordelijk voor de bijkomende effecten, zoals de verkeersdruk op de Halsterseweg te Halsteren.

Rijkswaterstaat kan voor de activiteiten van derde(n) géén aansprakelijkheid aanvaarden."

B. Standpunt verzoekers

Voor het standpunt van verzoekers wordt verwezen naar de klachtsamenvatting onder klacht en naar de briefwisseling tussen verzoekers en Rijkswaterstaat zoals hierboven, onder A. feiten, weergegeven.

C. Standpunt Minister van Verkeer en Waterstaat

1. De Minister reageerde als volgt op de klacht van verzoekers:

"...De in uw bovengenoemde brief geformuleerde klacht valt in 2 onderdelen uiteen:

1. Verzoekers klagen erover dat hun verzoek om schadevergoeding is afgewezen;
2. Verzoekers menen dat in de afwijzende beslissing ten onrechte geen aandacht is besteed aan het argument van verzoekers dat de rijksoverheid in gebreke is gebleven met de aanleg van een alternatieve route.

Ik zal hieronder op beide klachtonderdelen reageren.

Ad 1. Afwijzing verzoek om schadevergoeding.

De afwijzing van het verzoek om schadevergoeding als zodanig, is naar mijn mening terecht. In het Nederlandse recht geldt het principe dat de eiser zijn stellingen moet bewijzen. Dat betekent in deze situatie dat door (verzoekers; N.o.) ten minste moet worden aangetoond dat er sprake is van schade en, aangenomen dat er sprake is van schade, dat die schade is veroorzaakt door verwijtbaar handelen of nalaten van Rijkswaterstaat (causaal verband).

Nu niet kan worden uitgesloten dat dit onderdeel van de klacht van (verzoekers; N.o.) nog aan een rechterlijk oordeel zal worden onderworpen, lijkt het mij niet opportuun om al te diep inhoudelijk op deze materie in te gaan. Wel merk ik op dat de aard en de hoogte van de schade niet is onderbouwd en dat geen enkel feitelijk argument is aangevoerd ter onderbouwing van het causaal verband. De stelling dat Rijkswaterstaat verantwoordelijk zou zijn voor de toename van het vrachtverkeer wordt door mij in ieder geval niet gedeeld.

Ad 2. Geen aandacht voor argument verzoekers.

Ik onderken dat de informatie die in de brief van 28 mei 1999 is gegeven ter onderbouwing van het ingenomen standpunt, vrij summier is geweest. Om die reden zal ik hieronder uitgebreider ingaan op de achtergronden van het ingenomen standpunt.

De algemene klacht van (verzoekers; N.o.) komt neer op een gebrek aan slagvaardige besluitvorming van de rijksoverheid, i.c. Rijkswaterstaat ten aanzien van de aanleg van de A4. Hieronder zal de gevolgde procedure rond de (voorbereiding van de) aanleg van de A4 worden geschetst.

De tracé/m.e.r.-procedure heeft veel tijd gevergd. Tweemaal heeft de minister een standpunt bepaald en na het Ontwerp-Tracé Besluit (OTB) is er een gewijzigd OTB vastgesteld.

Op 9 september 1998 is het tracébesluit voor rijksweg 4, Dinteloord - Bergen op Zoom vastgesteld. Tegelijkertijd heeft de Minister van VROM aan de gemeente Steenbergen een aanwijzing gegeven ex artikel 15 van de Tracéwet juncto artikel 37 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (...).

Tegen het aanwijzingsbesluit en het besluit van de gemeente Bergen op Zoom tot het verlenen van planologische medewerking is beroep en een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening ingediend bij de Raad van State. Inzake de schorsingsverzoeken is op 20 april 1999 uitspraak gedaan door de Raad van State. Het besluit tot het geven van een aanwijzing aan de gemeente Steenbergen en het besluit tot planologische medewerking van de gemeente Bergen op Zoom zijn geschorst. (...)

De uitvoering van de A4, Dinteloord - Bergen op Zoom heeft, zo blijkt uit het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport; N.o.) 1999-2003, geen hoge prioriteit.

Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de provincie Noord-Brabant op 1 december 1998, is met betrekking tot de A4, Dinteloord - Bergen op Zoom afgesproken dat de omleiding Halsteren aangelegd zal worden. De termijn waarop dit zal gebeuren is echter op dit moment nog niet duidelijk. Het gedeelte van de A4, ten noorden van de omleiding Halsteren, komt niet voor financiering in aanmerking en blijft opgenomen in categorie 3, dat wil zeggen niet in de planning tot 2010.

(...)

Met betrekking tot de stelling van (verzoekers; N.o.) dat de betrokken gemeenten de problematiek wel onderkennen en al sinds medio jaren zeventig pleiten voor een betere verbinding, merk ik op dat de inspanningen van de gemeenten ten aanzien van het realiseren van de verbinding Dinteloord - Bergen op Zoom wisselend zijn en dat de gemeenten geen actieve bijdrage leveren aan het aangeven van alternatieve routes voor bijvoorbeeld vrachtverkeer.

(...)

Ik hoop u, en daarmee alsnog ook verzoekers, voldoende te hebben geïnformeerd over de achtergronden van het ingenomen standpunt. Ik zal er in voorkomende gevallen alert op zijn dat direct meer volledige achtergrondinformatie zal worden verstrekt. Ik teken daar echter wel bij aan dat vaak ook bepaalde informatie bij betrokkenen bekend mag worden verondersteld..."

2. De Nationale ombudsman stelde de Minister naar aanleiding van haar reactie op de klacht van verzoekers de volgende vragen:

"...3. (...)

(...) opgemerkt (dient te worden) dat uit de brieven van verzoekers niet blijkt dat zij Rijkswaterstaat verantwoordelijk achten voor de toename van het verkeer ter plaatse, dan wel op een dergelijke gedachtegang hun claim hebben gestoeld. Verzoekers zijn van mening, zoals u in uw reactie blijkt ook heeft onderkend, dat de huidige situatie waarin door intensief verkeer schade is ontstaan aan hun woningen (mede) is te wijten aan het uitblijven van een overheidsbeslissing. Zij stellen dat het niet aangaat om hen de gevolgen te laten dragen van de besluiteloosheid van de overheid. Daarbij wijzen zij erop dat de Halsterseweg een rijksweg is.

Ik verzoek u om hier nader op in te gaan.

4. a. Wanneer heeft de plan- en vervolgens de besluitvorming inzake aan- c.q. omleg van de A4 een aanvang genomen?

b. Door welke overwegingen werd dit ingegeven?

c. Vormde de schadelijkheid van het verkeer voor omwonenden hierbij een factor?

5.a. U stelt dat uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1999-2003 blijkt dat de uitvoering van het gedeelte Dinteloord - Bergen op Zoom van de A4 geen hoge prioriteit geniet. Hoe blijkt dit?

b. Wat is hiervan de reden?

c. Hoe vindt de prioritering van uit te voeren projecten, zoals de aanleg van de A4 plaats? Wie bepaalt dit? Waar is de prioriteitstelling van afhankelijk?

(...)

7.a. Waarom is er geen duidelijkheid geschapen over de termijn waarop er een omleiding rond Halsteren zal worden aangelegd?

b. Wanneer kan deze duidelijkheid worden verkregen?

(...)

9.a. In hoeverre is er sprake van vertraging in de besluitvorming inzake de aanleg van de A4, met name ten aanzien van (het treffen van voorzieningen voor) het gedeelte bij de Halsterseweg?

b. Waardoor wordt deze veroorzaakt?

10. a. In hoeverre heeft het uitblijven van de aanleg van een rondweg of het anderszins zoeken van een oplossing te maken met vertraging(en) in het besluitvormingsproces, prioritering dan wel andere factoren?

b. In hoeverre heeft u invloed op deze factoren?

11. Acht u zich, mede gelet op uw antwoord op de vorige vraag, in enigerlei opzicht verantwoordelijk voor het nadeel dat verzoekers ondervinden? Waarom? Zo ja, in welk opzicht?

De Minister antwoordde als volgt:

"... *Vraag 3*

(...)

Wel vinden verzoekers aanleiding de houding van de rijksoverheid over de "vervangende rijksweg A4" (...) als besluiteloos te kwalificeren.

Hoewel begrijpelijk, is daar geen grond voor; integendeel: de besluitvorming is in volle gang en vergt, niet in de laatste plaats door de houding van de gemeente, tijd (...).

Op de besluitvorming is de Tracéwet van toepassing die op meerdere voorgeschreven momenten in het kader van zorgvuldige besluitvorming, aan belanghebbenden (burgers, andere overheden etc.) inspraak- en beroepsmogelijkheden biedt en waarvan ook gebruik gemaakt wordt.

Zo wordt bijvoorbeeld op dit moment gewacht op het voeren van de bodemprocedure voor de Raad van State over het tegen het tracébesluit A4, gedeelte Dinteloord - Bergen op Zoom ingestelde beroep.

Vraag 4

Ad a In 1992 is de Startnotitie (in het kader van de Tracéwet/MER-procedure) gepubliceerd, waarin het voornemen is aangekondigd een trajectstudie te verrichten naar

de verkeersproblematiek op het traject Dinteloord - Bergen op Zoom.

De besluitvorming over de tracékeuze heeft in 1995, na de publicatie van de Trajectnota/MER A4/A16, een aanvang genomen met de start van de inspraakprocedure op genoemd document.

Ad b Overwegingen voor het starten van de geïntegreerde Trajectstudie A4 Dinteloord - Bergen op Zoom/A16 Moerdijk - Breda zijn gelegen in het feit dat zowel langs de huidige A16 als langs de "vervangende A4" (N259) zich problemen voordoen voor wat betreft verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en milieu-aspecten.

Aangezien oplossingsmaatregelen hiervoor langs de A4 gevolgen kunnen hebben voor de A16 en omgekeerd, is gekozen voor een gecombineerd studie.

Ad c Overlast door het verkeer (geluidhinder, luchtverontreiniging) was één van de redenen om de studie ter hand te nemen.

Vraag 5

Ad a In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (verder MIT) 1999-2003 is het project A4 Dinteloord - Bergen op Zoom opgenomen onder categorie 3 (nog nader bestuurlijk overleg te voeren; geen geld gereserveerd).

Slechts het gedeelte Bergen op Zoom - Klutsdorp ("omlegging Halsteren") is als categorie 1 project opgenomen (uit te voeren vóór 2010).

Voor de omlegging Halsteren betekent dit dat in principe er vanaf 2005 geld beschikbaar is.

Ad b In het MIT is de volgende motivering opgenomen: "...Gezien het feit dat de financiële situatie noopt tot prioritering wordt op het traject Dinteloord - Bergen op Zoom alleen de omlegging Halsteren uitgevoerd. De omlegging Halsteren is een belangrijk knelpunt met betrekking tot de leefbaarheid..."

Ad c De prioritering van uit te voeren projecten vindt plaats op grond van een afweging tussen de omvang en het pakket aan maatregelen (het project) en het te realiseren effect op bereikbaarheid, leefbaarheid en mobiliteit.

Vaststelling van prioriteiten geschiedt door de Tweede Kamer in het kader van de begrotingsbehandeling.

(...)

Vraag 7

Ad a en b Er is wel degelijk duidelijkheid geboden over de realisatietermijn van de omlegging Halsteren: in het MIT is de omlegging aangeduid als categorie 1 project dat derhalve vóór 2010 gerealiseerd zal worden, doch naar verwachting niet eerder dan na 2005 gezien de huidige looptijd van het MIT en het daarin opgenomen beschikbare budget.

(...)

Vraag 9

Ad a en b In principe kan met de projectuitwerking eerst worden begonnen als de besluitvorming over de A4 is afgerond: allereerst dient nog de uitkomst van de bodemprocedure over het tegen het tracébesluit A4 ingestelde beroep voor de Raad van State te worden afgewacht.

Verder is vaststelling van het betreffende bestemmingplan noodzakelijk en dienen de wettelijk vereiste vergunningen en ontheffingen te worden verkregen, terwijl bovendien het noodzakelijk is de gronden gelegen onder het A4-tracé te verwerven; dit geschiedt minnelijk, en, indien dit niet tot resultaat leidt, door onteigening.

Momenteel is er nog in het geheel geen sprake van vertraging in de besluitvorming.

De wettelijke procedures zijn nog in volle gang: tegen o.a. het betreffende tracébesluit staat beroep open en van deze mogelijkheid is, zoals hierboven is gezegd, door belanghebbenden gebruik gemaakt.

Vraag 10

Ad a Het feit dat de vereiste procedures nog steeds niet doorgelopen zijn, betekent dat er nog geen sprake van vertraging is anders dan veroorzaakt door wettelijke inspraak- en beroepsprocedures.

De herijking in prioritering van het MIT 1999-2003 (opneming in categorie 3, dat wil zeggen niet in de planning tot 2010; N.o.) heeft betrekking op het noordelijk van Klutsdorp gelegen deel van de A4 en daarmee niet op de omlegging Halsteren.

Ad b Het wettelijk voorgeschreven tracébesluitvormingsproces is uiteraard niet te beïnvloeden door de Minister (...): de termijnen en dergelijke staan vast.

Vaststelling van prioriteiten in het MIT geschiedt na bestuurlijk overleg door de Tweede Kamer in het kader van de begrotingsbehandeling.

Vraag 11

Ter plaatse is sprake van zowel een autonome groei van het verkeer als van het (vracht)verkeer ten gevolge van regionale, economische ontwikkelingen.

Een dergelijke ontwikkeling speelt niet alleen bij de Halsterseweg: het betreft hier een algemeen verschijnsel, mede vanwege economische groei.

Hiervoor kan de rijksoverheid uiteraard niet verantwoordelijk worden gehouden, wat niet wil zeggen dat ik me het probleem niet aantrek.

Met de mij ter beschikking staande mogelijkheden en binnen de beperkte ruimte ter plaatse om deze in te zetten (het zeer krappe dwarsprofiel van de weg), is een aantal maatregelen genomen en in gang gezet voor de verbetering van de situatie - ook in het kader van de verkeersveiligheid - op de gehele "vervangende A4", gedeelte Dinteloord - Bergen op Zoom;

- de aanleg van vier rotondes;
- de verbetering van een kruispunt;
- het plaatsen van een verkeersregelininstallatie (VRI) bij de afrit aansluiting Dinteloord.

(...)

Ook is, zoals gezegd, getracht met de gemeente tot mogelijke oplossingen te komen.

Daarnaast is een trajectstudie naar de verkeersproblematiek op het traject Dinteloord - Bergen op Zoom verricht; hierbij is en wordt de verplichte procedure uit de Tracéwet gevolgd.

Op 9 september 1998 is het tracébesluit voor rijksweg A4, Dinteloord - Bergen op Zoom genomen dat voorziet in de aanleg van een autosnelweg met 2x2 rijstroken tussen aansluiting Dinteloord en knooppunt Zoomland; hiervan maakt de "omlegging Halsteren" deel uit.

Zoals hierboven een aantal malen is aangegeven dient de Raad van State nog te oordelen over het beroep tegen het tracébesluit A4..."

Beoordeling

1. Verzoekers klagen erover dat de directie Noord-Brabant van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (verder: Rijkswaterstaat) hun verzoek om vergoeding van de schade, veroorzaakt door verkeer, met haar beslissing van 28 mei 1999 heeft afgewezen.

Verzoekers menen dat Rijkswaterstaat in de afwijzende beslissing ten onrechte geen aandacht heeft besteed aan het argument van verzoekers dat de rijksoverheid in gebreke is gebleven met de aanleg van een alternatieve route.

2. Rijkswaterstaat heeft de schadeclaim afgewezen met de motivering dat er sprake is van een autonome groei van het verkeer op de Halsterseweg, terwijl de extra toename van het vrachtverkeer is toe te schrijven aan de ontwikkeling en realisatie van industrieterreinen in de regio. Voor de bijkomende effecten zoals de verkeersdruk achtte Rijkswaterstaat de betreffende gemeente(n) verantwoordelijk.

In reactie op de klacht wees de Minister erop dat verzoekers de aard en hoogte van de schade die zij stelden te lijden, niet hadden onderbouwd en dat geen feitelijke argumenten waren aangevoerd ter onderbouwing van het causaal verband tussen de geleden schade en enig verwijtbaar handelen of nalaten van Rijkswaterstaat. De Minister achtte Rijkswaterstaat in elk geval niet verantwoordelijk voor de toename van het vrachtverkeer. Dit betreft volgens de Minister een algemeen verschijnsel, mede vanwege de economische groei, waarvoor de rijksoverheid niet aansprakelijk kan worden gehouden.

3. Voorts erkende de Minister naar aanleiding van de stelling van verzoekers dat Rijkswaterstaat geen aandacht had besteed aan hun argument dat de rijksoverheid in gebreke was gebleven met de aanleg van een alternatieve route dat de informatie ter onderbouwing van het ingenomen standpunt vrij summier was geweest. De Minister ging hier alsnog op in. Zij was van mening dat er geen sprake was van een gebrek aan slagvaardige besluitvorming ten aanzien van de aanleg van de A4. Hierop is de Tracéwet van toepassing, die op meerdere voorgeschreven momenten in het kader van zorgvuldige besluitvorming aan belanghebbenden inspraak- en beroepsmogelijkheden biedt. Deze procedure gecombineerd met de zogenaamde m.e.r.-procedure - dit is de procedure met betrekking tot het uitbrengen van een milieueffectrapportage - vergt dan ook volgens de Minister veel tijd. Het feit dat deze procedures nog in volle gang zijn, betekent volgens de Minister dat er nog geen sprake is van vertraging anders dan veroorzaakt door de wettelijke procedures die eerst moeten worden doorlopen. Zo moet de uitkomst worden afgewacht van het beroep dat bij de Raad van State is ingesteld tegen het tracébesluit.

De Minister wees er verder op dat vaststelling van het betreffende bestemmingsplan noodzakelijk is en dat de wettelijk vereiste vergunningen en ontheffingen dienen te worden verkregen, terwijl bovendien de gronden gelegen onder het A4-tracé moeten worden verworven, eventueel door middel van het voeren van onteigeningsprocedures.

Op het wettelijk voorgeschreven besluitvormingsproces heeft de Minister geen invloed, daar de termijnen en dergelijke hiervoor vaststaan, stelde de Minister.

4. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1999-2003 is de uitvoering van de A4, Dinteloord - Bergen op Zoom, waarvan de omlegging Halsteren deel uitmaakt, overigens als categorie 3 opgenomen. Dit houdt in dat aan dit project een lage prioriteit is toegekend en dat het niet in de planning is tot 2010. De Minister liet verder weten dat het gedeelte Bergen op Zoom - Klutsdorp, dat de omlegging Halsteren omvat, als categorie 1 is opgenomen, wat wil zeggen dat het voor 2010 moet worden uitgevoerd.

De Minister gaf aan dat er in principe vanaf 2005 geld beschikbaar voor is.

De Tweede Kamer is verantwoordelijk voor de prioritering van de projecten in het MIT; dit gebeurt in het kader van de behandeling van de begroting. De vaststelling van prioriteiten vindt plaats op grond van een afweging tussen de omvang en het pakket aan maatregelen - het project - en het te realiseren effect op bereikbaarheid, leefbaarheid en mobiliteit, aldus de Minister.

Behalve de omlegging Halsteren als onderdeel van de vervanging van de A4 is op dit traject een aantal maatregelen in gang gezet ter verbetering van de situatie, zoals de aanleg van een aantal rotondes, de verbetering van een kruispunt en het plaatsen van een verkeersregelinstallatie, en wordt getracht om met gemeenten tot een mogelijke oplossing te komen, zo gaf de Minister ten slotte aan.

5. Volgens vast beleid stelt de Nationale ombudsman zich ter zake van een afwijzing van een verzoek om schadevergoeding terughoudend op en merkt hij een weigering van een bestuursorgaan tot vergoeding van geleden schade alleen dan aan als een niet behoorlijke gedraging wanneer de aanspraak van de betrokkene, gezien de gronden waarop deze aanspraak berust, zo evident juist is dat het betrokken bestuursorgaan niet in redelijkheid tot zijn afwijzende besluit heeft kunnen komen. (zie achtergrond, onder 2.).

6. Gelet op hetgeen hiervoor onder 3. en 4. is aangegeven, kan niet worden geoordeeld dat het evident is dat op de Minister aansprakelijkheid rust voor de schade die verzoekers lijden door de verkeersdruk van met name vrachtverkeer op de weg waaraan zij wonen. Terecht heeft de Minister erop gewezen dat de toename van de verkeersdruk een verschijnsel is dat zich algemeen voordoet en dat samenhangt met een autonome groei van het verkeer ten gevolge van economische ontwikkelingen, waardoor met name het vrachtverkeer extra toeneemt. Voorts staat vooralsnog niet zonder meer vast dat er sprake is van handelen dan wel nalaten ten aanzien van deze verkeersdruk dat aan de Minister kan worden toegerekend en waarmee de schade van verzoekers in een oorzakelijk verband staat.

De Minister kan voorts worden gevolgd in haar standpunt dat van besluiteloosheid van de rijksoverheid bij het treffen van maatregelen tegen de verkeersdruk geen sprake is. De Minister wijst er in dit verband terecht op dat de besluitvorming tijd vergt, nu voordat de geplande maatregelen kunnen worden uitgevoerd, eerst een aantal wettelijk voorgeschreven procedures, met name neergelegd in de Tracéwet, moet worden gevolgd. Met betrekking tot deze procedures is voor diverse beslismomenten in inspraak- en beroepsmogelijkheden voorzien, terwijl de voortgang van deze procedures mede afhankelijk is van de opstelling van andere overheidsorganen zoals gemeenten.

7. Hetgeen hiervoor is aangegeven, voert tot het oordeel dat in dit geval geen sprake is van een situatie als bedoeld in overweging 5. Immers niet kan worden geoordeeld dat de

aanspraak van verzoekers, gelet op hetgeen hiervoor onder 6. is overwogen, zo evident juist is dat het besluit tot weigering van de gevraagde schadevergoeding dient te worden aangemerkt als een niet behoorlijke gedraging.

In zoverre is de onderzochte gedraging behoorlijk.

8. Zoals de Minister zelf ook heeft aangegeven, was de motivering voor het besluit tot afwijzing van de schadeclaim van verzoekers nogal summier. Met name de stellingname van verzoekers in hun brieven van 7 februari 1998 en van 8 januari 1999 dat er sprake was van besluiteloosheid en dat het niet aangaat om burgers de gevolgen daarvan te laten dragen, had voor Rijkswaterstaat aanleiding moeten vormen om hier nader op in te gaan. Dit is verzuimd in zowel de brief van 6 maart 1998 als die van 28 mei 1999.

Op dit punt is de onderzochte gedraging niet behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de directie Noord-Brabant van het Directoraat-Generaal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, die wordt aangemerkt als een gedraging van de Minister van Verkeer en Waterstaat, is niet gegrond, behalve wat betreft de motivering van het besluit tot afwijzing van het verzoek om schadevergoeding. Op dat punt is de klacht gegrond.