



# Rapport

**Datum: 17 april 2001**

**Rapportnummer: 2001/103**

## Klacht

Verzoeker klaagt erover dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo niet of niet voldoende zorgvuldig heeft gehandeld door:

1. de beoogde omzetting van fietssuggestiestroken in fietsstroken op de Horsterweg gedurende de periode oktober 1998 - oktober 1999 op te schorten en
2. gedurende de periode dat de reconstructie van de Horsterweg nog niet was afgerond geen waarschuwingsborden te plaatsen waarbij gewezen wordt op de onduidelijke en/of gevaarlijke verkeerssituatie.

## Beoordeling

### I. Inleiding

Verzoeker reed op 17 juli 1999 met zijn auto op de Horsterweg te Ermelo, vanaf de Stationsweg in westelijke richting. Op de kruising Horsterweg - Hortensialaan - Frederik Hendriklaan passeerde hij aan de rechterzijde een voorligger die linksaf de Hortensialaan wilde inrijden. Verzoeker maakte daarbij gebruik van de fietssuggestiestrook. Vervolgens raakte hij met zijn auto de aan de oostkant van de Frederik Hendriklaan gelegen fietsgeleider, waardoor de auto schade opliep. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo heeft - na daartoe door verzoeker te zijn aangesproken - iedere aansprakelijkheid voor de ontstane schade van de hand gewezen.

### II. Ten aanzien van de omzetting van de fietssuggestiestroken in fietsstroken

1. Verzoeker klaagt er in de eerste plaats over dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo niet of niet voldoende zorgvuldig heeft gehandeld door de beoogde omzetting van fietssuggestiestroken in fietsstroken op de Horsterweg gedurende de periode oktober 1998 - oktober 1999 op te schorten.
2. Ter uitvoering van de herinrichting van de Horsterweg te Ermelo zijn onder andere aan beide zijden van de weg zogeheten fietssuggestiestroken aangebracht. Een fietssuggestiestrook is een gedeelte van de rijbaan, waarbij - door middel van het aanbrengen van onderbroken strepen op het wegdek - weggebruikers geattendeerd worden op het feit dat op dit gedeelte fietsers kunnen rijden. Gemotoriseerd verkeer mag gewoon gebruik maken van dit gedeelte van de rijbaan.
3. Bij de herinrichting van de Horsterweg was tevens besloten tot het - op termijn - omzetten van de fietssuggestiestroken in fietsstroken.

Ingevolge artikel 1, aanhef en onder n van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) wordt onder fietsstrook verstaan: het door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan waarop afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht.

Een fietsstrook die door een doorgetrokken streep is gemarkeerd mag niet door het gemotoriseerd verkeer gebruikt worden, waardoor per rijbaan in feite twee rijstroken ontstaan: een voor het fietsverkeer en een voor het overige - gemotoriseerd - verkeer.

Een fietsstrook met onderbroken strepen mag wel door het gemotoriseerd verkeer gebruikt worden, mits het fietsverkeer niet wordt gehinderd. Parkeren op een fietsstrook is echter niet toegestaan.

4. Ingevolge artikel 15, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 kan het aanleggen van een fietsstrook slechts geschieden krachtens een verkeersbesluit, aangezien dit een wijziging van de inrichting van de weg inhoudt welke leidt tot een beperking van het aantal categorieën weggebruikers dat van dit weggedeelte gebruik mag maken.

In zijn vergadering van 12 juni 1998 besloot het college van burgemeester en wethouders om de bestaande fietssuggestiestroken om te zetten in fietsstroken.

5. Tegen het verkeersbesluit van 12 juni 1998 werden enkele bezwaarschriften ingediend. Tijdens de bezwaarprocedure gaf het college van burgemeester en wethouders te kennen te zullen wachten met de aanleg van de fietsstroken tot zes weken na de beslissing op het bezwaarschrift en, indien beroep zou worden ingesteld, tot zes weken nadat door de rechter op het beroep zou zijn beslist.

6. Tegen de beslissing van het college van burgemeester en wethouders van 29 september 1998 tot ongegrondverklaring van een drietal bezwaarschriften werd beroep ingesteld. Hangende de beroepsprocedure besloot het college, na overleg met een tweetal belanghebbenden, op 15 juni 1999 om de fietsstroken in twee fasen aan te leggen. Het grootste deel werd in september 1999 gerealiseerd, terwijl de uitvoering van het resterende deel werd aangehouden in afwachting van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

7. Burgers mogen van bestuursorganen verwachten dat pas nadat besluiten onherroepelijk zijn komen vast te staan tot uitvoering daarvan wordt overgegaan. Gelet op de datum van de beslissing van het college van 29 september 1998 op de ingediende bezwaren tegen het verkeersbesluit van 12 juni 1998 en de naar aanleiding, van de beslissing op het bezwaarschrift ingestelde beroepen - waaromtrent op 14 juli 1999 uitspraak werd gedaan - kan niet gesteld worden dat het college van burgemeester en wethouders niet of niet voldoende zorgvuldig heeft gehandeld door de volledige realisering van de fietsstroken op te schorten totdat het verkeersbesluit onherroepelijk vaststond. Tevens kan niet gesteld

worden dat het college van burgemeester en wethouders niet of niet voldoende zorgvuldig heeft gehandeld door wat betreft het onderdeel van het verkeersbesluit dat niet meer ter discussie stond nadere afspraken te maken over de gefaseerde uitvoering daarvan.

De onderzochte gedraging op dit punt is behoorlijk.

III. Ten aanzien van het niet plaatsen van waarschuwborden gedurende de periode dat de reconstructie van de Horsterweg nog niet was afgerond

1.1. Verzoeker klaagt er in de tweede plaats over dat het college van burgemeester en wethouders niet of onvoldoende zorgvuldig heeft gehandeld door gedurende de periode dat de reconstructie van de Horsterweg nog niet was afgerond geen waarschuwborden te plaatsen waarbij gewezen wordt op de onduidelijke en/of gevaarlijke verkeerssituatie.

1.2. Fiets- en middengeleiders zijn fysieke maatregelen ter ondersteuning van de inrichting van de weg en de geleiding van verkeersdeelnemers. Voor de aanleg van deze geleiders is geen verkeersbesluit noodzakelijk, aangezien dit geen wijziging van de inrichting van de weg inhoudt, welke leidt tot een beperking van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weggedeelte gebruik mag maken. Op de op de Horsterweg aangebrachte fietsgeleiders is een zwart-wit gestreepte verkeerszuil geplaatst.

1.3. Naar aanleiding van bij de gemeente Ermelo ontvangen klachten gaf het college van burgemeester en wethouders een ingenieursbureau de opdracht om te onderzoeken of de gekozen oplossing voor indeling en inrichting van onder andere de Horsterweg, zowel uit verkeerstechnisch als uit het oogpunt van verkeersveiligheid voor alle categorieën weggebruikers een voldoende verantwoorde oplossing was.

1.4. In zijn rapportage van 30 september 1998 schreef het ingenieursbureau onder meer het volgende:

"De uitbuigingen, door toepassing van middengeleiders, vinden allemaal richting de zuidkant plaats. Dit betekent dat de maatregel in de west-oostrichting, wat betreft verlaging van snelheid, wel effect heeft, maar voor de oost-west richting niet. Ter hoogte van een betreffende maatregel is er voor de oost-west richting dan sprake van een rechte weg (vloeiende rijlijn)."

In zijn conclusie inzake de gekozen oplossingen voor de Horsterweg stelde het ingenieursbureau onder meer dat de gekozen oplossingsrichting zowel uit verkeerstechnisch als uit het oogpunt van verkeersveiligheid goed was, maar dat er wel enkele verbeteringen konden worden aangebracht.

1.5. In zijn vergadering van 10 november 1998 behandelde het college van burgemeester en wethouders de rapportage van het ingenieursbureau. In de toelichting op het collegevoorstel wordt onder andere het volgende opgemerkt:

" Wel wordt in het rapport aangegeven dat geparkeerde voertuigen bij de Horsterweg de veroorzakers zijn van onveilige situaties. Wanneer het parkeerverbod, dat ontstaat door het veranderen van fietssuggestiestroken in de uiteindelijke fietsstroken, voldoende wordt nageleefd, zullen deze gevaarlijke situaties dan ook verdwijnen.

De gesuggereerde maatregelen voor de Horsterweg spitsen zich vnl. toe op het vergroten van de aanwezige breedte tussen de middengeleider en de fietsstrook. Uit verkeerstechnisch oogpunt is deze ruimte inderdaad aan de krappe kant. Wel mogen vrachtwagens tijdens het passeren van de middengeleider gebruik maken van de fietsstrook. Hier is namelijk een onderbroken streep aangebracht."

1.6. Op 17 juli 1999 reed verzoeker in oost-west richting op de Horsterweg. Zijn voorganger sorteerde, na het passeren van de middengeleider, voor om linksaf de Hortensialaan in te slaan. Verzoeker passeerde verzoeker aan diens rechterzijde, waarbij gebruik gemaakt werd van de, met onderbroken strepen aangegeven, fietssuggestiestrook. Kort na het passeren van zijn voorganger raakte verzoeker de fietsgeleider, waardoor schade aan zijn auto ontstond.

1.7. Uit de van het college van burgemeester en wethouders ontvangen overzichtstekening van het kruispunt Horsterweg-Hortensialaan-Frederik Hendriklaan (zie Achtergrond), blijkt dat de rijbaan (inclusief fietssuggestiestrook van 1.5 meter breed) ter hoogte van de middengeleider ongeveer 4 meter breed is. De rijbaan verbreedt zich in de richting naar de fietsgeleider, welke zich ongeveer 15.5 meter na de middengeleider bevindt en welke 1.5 meter uit de trottoirband is geplaatst, tot ongeveer 5 meter. De inrit tot de Hortensialaan is gelegen tussen het einde van de middengeleider en het begin van de fietsgeleider.

Op grond van het vorenstaande kan worden geconstateerd dat een automobilist, die een voorganger - die linksaf de Hortensialaan wil inslaan en zich daartoe halverwege de afstand tussen de middengeleider en de fietsgeleider opstelt - rechts passeert binnen korte afstand wordt geconfronteerd met de 1.5 meter uit de trottoirband geplaatste fietsgeleider.

1.8. Ingevolge het bepaalde in artikel 19 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) moet de bestuurder in staat zijn, zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is. Van weggebruikers mag dan ook verwacht worden dat zij met de nodige voorzichtigheid en oplettendheid aan het verkeer deelnemen.

1.9. In zijn reactie op verzoekers klacht stelde het college van burgemeester en wethouders onder meer het volgende:

"De geleider bestaat uit een verhoging in het wegdek, met daarop een zwart/witte zuil. Vrijwel gelijk met de verkeersgeleiders is een onderbroken lijn op de weg aangebracht waarmee de fietssuggestiestrook is aangeduid. De strook is sinds september 1999 rood

van kleur. Deze onderbroken lijn loopt tot aan een geleider en loopt daarna weer door. Hierdoor en eveneens door de aanwezigheid van de zwart/witte paaltjes, zijn de geleiders onzes inziens duidelijk gemarkeerd. Daarbij hebben wij besloten tot een aantal aanvullende maatregelen in de vorm van extra markering en kattenogen. Deze maatregelen zijn eind september 1999 uitgevoerd."

1.10. Daarnaast schreef het college echter tevens:

"Net zoals (verzoeker; N.o.), zijn ook een aantal anderen tegen een verkeersgeleider en/of zuiltje gereden. In alle gevallen waarin de zuil was vernield en dit aan ons bekend is geworden, is deze zo spoedig mogelijk opnieuw geplaatst."

1.11. In zijn aanvullende reactie van 7 december 2000 schreef het college van burgemeester en wethouders onder meer het volgende:

"Zoals al in onze brief van 20 maart 2000 (...) is gesteld, is bij het aanbrengen van de verkeers- en fietsgeleiders gekeken hoe de objecten voor automobilisten zo zichtbaar mogelijk konden worden gemaakt. Dit is gebeurd door het aanbrengen van onderbroken strepen en verkeerszuilen van reflecterende materialen op verkeersgeleiders met witte banden. Later zijn extra markeringen, kattenogen en de rode coating op de fietsstroken aangebracht.

De wijze van uitvoering en gebruikte materialen zijn conform de daarvoor geldende aanbevelingen en richtlijnen. Daarmee wordt naar onze mening elke automobilist voldoende attent gemaakt op diverse geleiders.

Daar komt overigens nog bij, dat (verzoeker; N.o.), komend van de Stationsstraat, reeds drie aangepaste kruisingen was gepasseerd. Weliswaar is de kruising in kwestie de enige met een fietsgeleider aan deze zijde, maar wij zijn van mening dat deze kruising, gelet op de aangepaste weginrichting over de gehele Horsterweg vanaf de Stationsstraat, daardoor niet als een volkomen verrassing kan zijn gekomen. (Verzoeker; N.o.) was een bepaalde straat aan het zoeken, zo stelt hij, en heeft daardoor minder opgelet. Naar onze mening moet echter niet over het hoofd worden gezien dat hij niet alleen in de auto zat. Deze passagier had straatnaamborden en dergelijke kunnen lezen, terwijl (verzoeker; N.o.) zelf zijn aandacht bij het verkeer hield."

1.12. In zijn standpunt dat de geleiders voldoende duidelijk gemarkeerd zijn kan het college van burgemeester en wethouders gedeeltelijk worden gevolgd, nu de verkeersgeleider is uitgevoerd conform de daarvoor geldende bepalingen en richtlijnen, zoals het verhoogd aanleggen, het plaatsen van een zwart-wit signaleringspaaltje en het aanbrengen van onderbroken strepen. Anderzijds blijkt uit de van het college ontvangen registratie dat in 1998 en 1999 in totaal 31 verkeerszuilen zijn vervangen of opnieuw zijn gericht op de Horsterweg, waarvan 20-24 op de kruising

Horsterweg-Hortensiastraat-Frederik Hendrikstraat. Een dergelijk aantal binnen een periode van twee jaar maakt aannemelijk dat de markering van deze verkeersgeleiders niet afdoende is geweest.

1.13. In het algemeen rust op de gemeente die moet zorgen dat een openbare weg in goede staat verkeert, de plicht ervoor te zorgen dat de toestand van de weg de veiligheid van personen en zaken niet in gevaar brengt. Hieruit vloeit voort dat, wanneer de gemeente ter fysieke ondersteuning van verkeersmaatregelen een weg zodanig inricht dat deze zonder beveiligingsmaatregelen gevaar oplevert voor personen of zaken, zij door deugdelijke beveiligingsmaatregelen, zoals waarschuwingen, ervoor zorg behoort te dragen dat de veiligheid van personen en zaken voldoende gewaarborgd blijft, waarbij de gemeente mede in aanmerking heeft te nemen dat niet alle verkeersdeelnemers steeds de nodige voorzichtigheid en oplettendheid zullen betrachten.

1.14. De gemeente Ermelo heeft, ter fysieke ondersteuning van de verkeersdeelnemers, verkeersgeleiders aangebracht op de Horsterweg. Uit het grote aantal vervangingen danwel het opnieuw richten van de op deze verkeersgeleiders geplaatste zuilen is aannemelijk geworden dat de markering hiervan niet afdoende is geweest. Daarnaast heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo, naar aanleiding van diverse klachten die in de tweede helft van 1998 werden ontvangen, een ingenieursbureau de opdracht te geven om te onderzoeken of de gekozen oplossing voor de Horsterweg een voldoende verantwoorde oplossing is. Uit deze rapportage blijkt dat de gekozen oplossing uit verkeerstechnisch- en verkeersveiligheids oogpunt verantwoord is, doch op bepaalde punten verbeterd kan worden. Met name de omzetting van de fietsuggestiestroken in fietsstroken zou de veiligheid ten goede komen. Nu de realisering van de fietsstroken, wegens de ingediende bezwaar- en beroepschriften, niet op korte termijn na het nemen van het verkeersbesluit kon worden uitgevoerd mocht van het college van burgemeester en wethouders verwacht worden dat het deugdelijke beveiligingsmaatregelen, zoals waarschuwingen, had getroffen zodat de veiligheid van personen en zaken voldoende gewaarborgd zou blijven gedurende de periode dat de reconstructie van de Horsterweg nog niet was afgerond.

Dit geldt met name nu de gemeente mede in aanmerking heeft te nemen dat niet alle verkeersdeelnemers steeds de nodige voorzichtigheid en oplettendheid zullen betrachten.

De onderzochte gedraging is in zoverre niet behoorlijk.

2.1. Naar aanleiding van de beslissing van het college van burgemeester en wethouders tot afwijzing van het verzoek om schadevergoeding is er aanleiding het volgende op te merken.

2.2. In zijn brief van 18 juli 1999, gericht aan de gemeente Ermelo, schrijft verzoeker onder meer het volgende:

"De verkeerssituatie was op dat moment echt niet te overzien, dit omdat er een auto voor mij reed, en wij zelf in een Jeep rijden, waardoor de motorkap hoger is dan een normale personenauto, de stoep eerst komt, de paal zwart/wit is, en omdat er, het hele stuk daarvoor geen paal te bekennen is, en omdat er ook géén waarschuwborden staan voor obstakels in de weg."

2.3. In zijn reactie op deze brief schrijft het college van burgemeester en wethouders in zijn brief van 28 september 1999, waarbij de aansprakelijkheid van de gemeente Ermelo voor de bij verzoeker ontstane schade wordt afgewezen, onder meer het volgende:

"Zoals u in uw brief aangeeft reed u met lage snelheid achter een andere auto. Volgens u doemde de verkeersgeleiding aldaar (blijkbaar in uw beleving) in één keer op, althans volgens u was de verkeerssituatie op dat moment niet te overzien. U stelt dat dit komt, doordat de motorkap van uw auto, een Jeep, hoger is dan een normale personenauto en u bovendien nog achter een andere personenauto reed. Het niet overzien van de verkeerssituatie had tot gevolg, dat u op de verkeersgeleider terecht kwam en de daarop geplaatste paal schampte.

Wij kunnen in de door u gestelde feiten geen aansprakelijkheid erkennen voor de door u geleden schade. Wij wijten die schade veeleer aan uw eigen onoplettendheid. De verkeersgeleiders zijn ook daarvoor bedoeld, namelijk het verkeer te geleiden. Indien u op een dusdanige wijze van de weg gebruik maakt, althans zich in een situatie begeeft, waarvan u zelf stelt dat die onoverzichtelijk was door de hoge motorkap van uw auto en het dicht achter een andere auto rijden, dan draagt u voor eventuele gevolgen daarvan, in casu het niet (tijdig) opmerken van de verkeersgeleider waardoor u daarop c.q. daartegenaan rijdt en schade aan uw auto veroorzaakt, zelf de verantwoordelijkheid."

2.4. In zijn reactie op verzoekers klacht deelde het college van burgemeester en wethouders de Nationale ombudsman op 20 maart 2000 onder meer het volgende mee:

"Wij zijn van mening dat de huidige inrichting van de Horsterweg, onder de gegeven omstandigheden, een goede is. Het feit dat (verzoeker; N.o.), de weg zoekend en daarbij minder op de wegsituatie lettend, tegen een geleider is gereden, kan ons naar onze mening niet worden verweten. Wij zien dan ook geen aanleiding terug te komen op ons besluit waarbij wij de aansprakelijkheid voor de schade hebben afgewezen."

2.5. In zijn nadere reactie van 7 december 2000 schreef het college van burgemeester en wethouders onder meer het volgende:

"Daar komt overigens nog bij, dat (verzoeker; N.o.), komend van de Stationsstraat, reeds drie aangepaste kruisingen was gepasseerd. Weliswaar is de kruising in kwestie de enige met een fietsgeleider aan deze zijde, maar wij zijn van mening dat deze kruising, gelet op de aangepaste weginrichting over de gehele Horsterweg vanaf de Stationsstraat, daardoor



niet als een volkomen verrassing kan zijn gekomen. (Verzoeker; N.o.) was een bepaalde straat aan het zoeken, zo stelt hij, en heeft daardoor minder opgelet. Naar onze mening moet echter niet over het hoofd worden gezien dat hij niet alleen in de auto zat. Deze passagier had straatnaamborden en dergelijke kunnen lezen, terwijl (verzoeker; N.o.) zelf zijn aandacht bij het verkeer hield.

Deze feiten in aanmerking nemend, gevoegd bij de omstandigheid dat (verzoeker; N.o.) in een nieuwe auto reed, waaraan hij kennelijk nog niet helemaal was gewend, geven ons geen aanleiding ons besluit tot afwijzing van elke aansprakelijkheid voor de schade te herzien."

2.6. Bij de beoordeling van een klacht over een besluit van een bestuursorgaan tot afwijzing van een verzoek om schadevergoeding 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.

2.7. Ingevolge het bepaalde in artikel 19 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 moet de bestuurder in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is.

2.8. Nu door verzoeker zelf is aangegeven dat de verkeerssituatie voor hem niet echt was te overzien en hij de voor hem rijdende auto rechts inhaalde toen deze linksaf de Hortensialaan wilde inslaan waarbij door verzoeker gebruik gemaakt werd van de fietssuggestiestrook kan, ondanks het feit dat door de gemeente Ermelo geen waarschuwing was geplaatst voor de gewijzigde verkeerssituatie, niet gesteld worden dat verzoekers aanspraak op schadevergoeding zo evident juist is dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo niet in redelijkheid tot zijn

afwijzende besluit heeft kunnen komen.

## **Conclusie**

De klacht over de onderzochte gedraging van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo is niet gegrond wat betreft de beslissing van het college om gedurende de periode oktober 1998 - oktober 1999 de realisering van de fietsstroken op te schorten.

De klacht is gegrond wat betreft het niet plaatsen van waarschuwborden gedurende de periode dat de reconstructie van de Horsterweg nog niet was afgerond.

## **Onderzoek**

Op 8 december 1999 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van de heer X. te Hulshorst, met een klacht over een gedraging van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo.

Naar deze gedraging werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd het college van burgemeester en wethouders 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 van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo een aantal specifieke vragen gesteld.

Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. Betrokkenen deelden mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

## **Bevindingen**

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

### **A. Feiten**

1. Op 17 juli 1999 reed verzoeker, komend vanaf de Stationsstraat richting het westen, met zijn auto op de Horsterweg te Ermelo. Verzoekers voorligger, die linksaf de Hortensialaan wilde inslaan, moest wachten voor een tegemoetkomende automobilist en stopte voorbij de middengeleider tegen de as van de weg. Verzoeker passeerde zijn voorganger aan diens rechterzijde, waarbij gebruik gemaakt werd van de fietssuggestiestrook. Vervolgens raakte verzoeker de aan de oostkant van de Frederik Hendriklaan gelegen fietsgeleider, waardoor schade aan zijn auto ontstond.

2. Op 18 juli 1999 wendde verzoeker zich tot de gemeente Ermelo. In zijn brief schreef verzoeker onder andere het volgende:

"Naar aanleiding van ons telefoongesprek op vrijdag 17 juli 1999, dien ik hierbij een klacht in over de verkeerssituatie op het stuk Hortensialaan/Horsterweg. En stel ik de Gemeente Ermelo aansprakelijk, voor de door mij geleden schade.

Op vrijdagmiddag 17 juli 1999 reed ik samen met mijn vriendin, op de Horsterweg en waren wij op zoek naar een straat. Dus ik reed met lage snelheid. Voor mij reed een andere auto, deze draaide de Hortensialaan in, en ineens stond daar, bijna in het midden van de weg, een lage stoep met een zwart met wit gestreepte paal, ik raakte deze stoep eerst met mijn velg, en schampte daarna de paal.

De schade aan mijn auto is behoorlijk, mijn velg is beschadigd en mijn stuur trilt en dat terwijl ik een nieuwe auto heb gekocht.

De verkeerssituatie was op dat moment echt niet te overzien, dit omdat er een auto voor mij reed, en wij zelf in een Jeep rijden, waardoor de motorkap hoger is dan een normale personenauto, de stoep eerst komt, de paal zwart/wit is, en omdat er, het hele stuk daarvoor geen paal te bekennen is, en omdat er ook géén waarschuwingborden staan voor obstakels op de weg.

Ook staat de paal niet meer voor op de stoep, maar hebben ze hem naar het midden geplaatst, omdat deze paal er al regelmatig uitgereden was.

Volgens de buurtbewoners is het een schande dat er nog steeds niets aan gedaan is, want deze paal wordt soms wel eens 3 tot 4 keer per dag aangereden en is deze al regelmatig vervangen. Ook heeft er door deze situatie al een keer een auto in de heg gezeten bij deze bewoners, en vliegen de wioldoppen de tuin in. Hoelang moet het nog duren, voordat het dus een keer echt mis gaat, was hun reactie, volgende keer wordt mijn kind geraakt."

3. Naar aanleiding van verzoekers brief vond er op 25 augustus 1999 een gesprek plaats tussen verzoeker, de klachtbehandelaar, de klachtenmanager en de beleidsmedewerker Verkeer van de gemeente Ermelo. In het door de gemeente Ermelo opgestelde verslag van dit gesprek staat onder meer het volgende opgenomen:

" Tijdens het gesprek wordt door (verzoeker; N.o.) de klacht gedefinieerd als:

De gemeente weet van een verkeersonveilige situatie op de Horsterweg en doet hier vervolgens niets aan.

(...)

In het gesprek is door de klachtenbehandelaar het ontstaan van de situatie op de Horsterweg beschreven. (...)

Toen de uitvoering, m.u.v. de aanleg van de rijwielstroken, gereed was, kwamen er klachten en vragen in de zin van is dit wel een goede en verkeersveilige oplossing, enz. Dit was voor het college van burgemeester en wethouders aanleiding een second-opinion te vragen bij een adviesbureau. Dit wees uit dat er niet sprake was van een onveilige situatie, wel werd aangegeven dat z.s.m. het werk afgemaakt zou moeten worden met het aanbrengen van de fietsstroken.

Omdat er bezwaren waren ingediend tegen het verkeersbesluit (gericht tegen het aanleggen van de fietsstroken; N.o.) kon dit tot op heden nog niet plaatsvinden. Inmiddels zijn de juridische procedures zodanig afgerond dat uitvoering kan plaatsvinden. (...)

In de tussenfase werd de gemeente geconfronteerd met veelvuldig aanrijden van de verticale obstakels. Het beleid is toen steeds geweest in afwachting van de afronding van het werk de noodzakelijke reparaties c.q. vervangingen steeds z.s.m. te doen laten plaatsvinden.

Na deze toelichting geeft (verzoeker; N.o.) aan dat hij toch van oordeel is, dat de gemeente meer had moeten doen; ook het feit dat het bewuste paaltje niet meer voorop de verkeersgeleider staat maar meer naar het midden van geleider is verplaatst, acht hij mede de oorzaak van het ongeval.

De (klachtenbehandelaar; N.o.) geeft aan dat hij alles overziende van oordeel is dat de gemeente geen verwijtbaar gedrag is aan te rekenen. De schadeclaim zal normaal afgedaan worden."

4. In reactie op verzoekers klacht schreef het college van burgemeester en wethouders in zijn brief van 28 september 1999:

"...Bij brief van 18 juli 1999 heeft u over de verkeerssituatie op het stuk Hortensialaan/Horsterweg een klacht ingediend. (...)

In deze brief gaan wij nader in op uw klacht over de verkeerssituatie. Aangezien de Algemene wet bestuursrecht (Awb) een expliciete klachtenafhandelingsregeling kent dienen wij in ieder geval uw klacht, voor wat de behandeling betreft, te beoordelen naar de criteria die de wettelijke regeling daarvoor stelt.

In dat verband is het volgende van belang.

Artikel 9:1 van de Awb bepaalt het volgende: "Een ieder heeft het recht om over de wijze waarop een bestuursorgaan zich in een bepaalde aangelegenheid jegens hem of een ander heeft gedragen, een klacht in te dienen bij dat bestuursorgaan."

Aan de memorie van Toelichting op het wetsontwerp, per 1 juli 1999 in werking getreden, ontlene wij onder meer het hiernavolgende met betrekking tot de vraag wanneer een klacht moet worden aangemerkt als een klacht in de zin van de Awb en volgens de daarin gegeven regels afgehandeld moet worden.

Dit artikel stelt voorop dat een ieder het recht heeft bij een bestuursorgaan een klacht in te dienen over de wijze waarop dat orgaan zich heeft gedragen. Dit houdt in dat klachten volgens de omschrijving van dit artikel betrekking hebben op de wijze waarop een bestuursorgaan zich in een bepaalde aangelegenheid jegens de klager of een ander heeft gedragen. Algemene klachten over beleid dan wel beleidsuitvoering in het algemeen, hebben geen betrekking op een bepaalde aangelegenheid, terwijl ook het feit dat de klacht een gedraging jegens iemand moet inhouden, meer algemene wensen over het optreden c.q. beleid van het bestuursorgaan buiten het bereik van deze regeling houdt.

Uw klacht heeft betrekking op de verkeerssituatie op het weggedeelte Hortensialaan/

Horsterweg. Deze situatie is een uitvloeisel van eerder genomen beleidsbeslissingen met betrekking tot de gewenste verkeerssituatie op de Horsterweg. Een aantal maatregelen moet nog uitgevoerd worden.

Tijdens een gesprek dat op 25 augustus jl. over uw klacht met u werd gevoerd, heeft u onder meer toegelicht, dat uw onvrede over de situatie zich toespitst op het feit dat naar uw oordeel wij niet voldoende alert hebben gehandeld toen bleek dat na de reconstructie van de Horsterweg zich nog regelmatig (kleine) ongelukken en/of aanrijdingen met het verticale obstakel voordeden.

Wij kunnen niet anders vaststellen, dan dat uw klacht niet betrekking heeft op een gedraging van ons college jegens u, maar in feite een algemene klacht betreft over de wijze waarop het verkeersbeleid aldaar gestalte heeft gekregen c.q. de wijze waarop daaraan uitvoering is gegeven en/of het feit dat wij hebben nagelaten andere maatregelen te nemen. Dit brengt ons tot het oordeel, dat uw klacht buiten het bereik van de klachtenregeling van de Awb valt."

5. Naar aanleiding van verzoekers claim in verband met de door hem geleden schade reageerde het college van burgemeester en wethouders in zijn brief van eveneens 28 september 1999 als volgt:

"Bij brief van 18 juli 1999 heeft u over de verkeerssituatie op het stuk Hortensialaan/

Horsterweg een klacht ingediend. Voorts stelt u daarin de gemeente Ermelo aansprakelijk voor de schade aan uw auto, welke werd veroorzaakt doordat u de verkeersgeleiding en de daarop geplaatste zwart/witte paal raakte.

(...) In deze brief gaan wij in op uw aansprakelijkstelling.

Zoals u in uw brief aangeeft reed u met lage snelheid achter een andere auto. Volgens u doemde de verkeersgeleiding aldaar (blijkbaar in uw beleving) in één keer op, althans volgens u was de verkeerssituatie op dat moment niet te overzien. U stelt dat dit komt, doordat de motorkap van uw auto, een Jeep, hoger is dan een normale personenauto en u bovendien nog achter een andere personenauto reed. Het niet overzien van de verkeerssituatie had tot gevolg, dat u op de verkeersgeleider terecht kwam en de daarop geplaatste paal schampte.

Wij kunnen in de door u gestelde feiten geen aansprakelijkheid erkennen voor de door u geleden schade. Wij wijten die schade veeleer aan uw eigen onoplettendheid. De verkeersgeleiders zijn ook daarvoor bedoeld, namelijk het verkeer te geleiden. Indien u op een dusdanige wijze van de weg gebruik maakt, althans zich in een situatie begeeft, waarvan u zelf stelt dat die onoverzichtelijk was door de hoge motorkap van uw auto en het dicht achter een andere auto rijden, dan draagt u voor eventuele gevolgen daarvan, in casu het niet (tijdig) opmerken van de verkeersgeleider waardoor u daarop c.q. daartegenaan rijdt en schade aan uw auto veroorzaakt, zelf de verantwoordelijkheid.

Wij wijzen in dat verband dan ook iedere aansprakelijkheid voor schade af."

#### B. Standpunt verzoeker

Voor het standpunt van verzoeker wordt verwezen naar de klachtsamenvatting onder Klacht.

Ter onderbouwing van zijn klacht stuurde verzoeker afschriften mee van de in september 1998, in opdracht van de gemeente Ermelo, door een ingenieursbureau opgestelde evaluatie van de reconstructie van de Horsterweg en de Ericalaan, alsmede afschriften van de, naar aanleiding van deze evaluatie opgestelde ambtelijke adviezen. Uit deze afschriften valt het volgende op te maken.

1. In de tweede helft van 1998 ontving de gemeente Ermelo diverse klachten over de tot dan uitgevoerde reconstructie van de Horsterweg. De klachten betroffen met name het onveilige gevoel bij fietsers door het afsnijden en te hard rijden door automobilisten, alsmede het door automobilisten passeren van de middengeleiders aan de verkeerde kant. Naar aanleiding van de ontvangen klachten gaf het college van burgemeester en wethouders een ingenieursbureau de opdracht om te onderzoeken of de nu gekozen oplossing voor indeling en inrichting van onder andere de Horsterweg, zowel uit verkeerstechnisch als uit het oogpunt van verkeersveiligheid voor alle categorieën weggebruikers een voldoende verantwoorde oplossing is.
2. Op 30 september 1998 bracht het ingenieursbureau zijn definitieve rapport uit. In zijn rapportage schreef het ingenieursbureau onder meer het volgende:

"Op dit moment zijn op de Horsterweg aan weerszijden nog fietssuggestie-stroken aanwezig en is parkeren toegestaan. Op korte termijn zullen deze fietssuggestie-stroken worden vervangen door reguliere fietsstroken (uitgevoerd in een rode coating). Dit impliceert dus dat op deze weg in het geheel niet meer mag worden geparkeerd.

De Horsterweg is na de reconstructie op verschillende plaatsen voorzien van middengeleiders (allen met de rijstrook uitbuiging in zuidelijke richting). (...)

Kenmerkend voor de Horsterweg is het feit dat de maatregelen slechts aan één zijde van de weg zijn genomen. De uitbuigingen, door toepassing van middengeleiders, vinden allemaal richting de zuidkant plaats. Dit betekent dat de maatregel in de west-oost richting, wat betreft verlaging van snelheid, wel effect heeft, maar voor de oost-west richting niet. Ter hoogte van een betreffende maatregel is er voor de oost-west richting dan sprake van een rechte weg (vloeiende rijlijn). Wat de rijlijn betreft komt dit voor de oost-west richting overeen met de 'oude' situatie.

Op de Horsterweg is op de meeste plaatsen, ter hoogte van de middengeleiders, rugdekking voor de fietsers aanwezig in de vorm van een smalle geleider (fietsgeleider). Deze fysieke afscheiding voorkomt dat fietsers worden afgesneden door het autoverkeer. De geleiders zijn in het wit uitgevoerd waardoor ze goed zichtbaar zijn. (...)

Hoewel nu nog gevaarlijke situaties ontstaan doordat fietsers en auto's moeten uitwijken voor geparkeerde voertuigen zal dit na invoering van het parkeerverbod verdwijnen mits het parkeerverbod ook daadwerkelijk wordt nageleefd.

(...)

### **Kruispunt Horsterweg/Hortensialaan/Frederik Hendriklaan (...)**

Ter hoogte van dit kruispunt zijn drie middengeleiders aangebracht. Voor het fietsverkeer is er op een drietal punten rugdekking aanwezig in de vorm van fietsgeleiders. Eén geleider ligt aan de oostkant van de Frederik Hendriklaan en dient als afscherming voor fietsers tegen het linksafslaande verkeer vanuit de Hortensialaan. De andere twee fietsgeleiders liggen aan het begin en einde van de uitbuiging en voorkomen dat automobilisten fietsers op die punten kunnen afsnijden.

(...)

### **Samenvattend**

Voor de Horsterweg is duidelijk aandacht besteed om voor de verschillende verkeersdeelnemers een zo effectief mogelijke oplossing te reconstrueren die uit verkeerstechnisch- en verkeersveiligheidsoogpunt verantwoord is. De keuze voor middengeleiders is uit verkeersveiligheidsoogpunt goed verdedigbaar (attentieverhogend

en de verbetering van de oversteekbaarheid). Het aanleggen van middengeleiders ter verlaging van de snelheid is echter geen doel op zich maar kan ertoe bijdragen. De verkeerstechnische uitvoering van middengeleiders bepaalt grotendeels het effect. Op bepaalde punten kan de verkeerstechnische uitvoering verbeterd worden.

- De eenzijdige uitbuigingen leiden niet tot een snelheidsverlaging in de oost-west richting;
- De ligging van enkele middengeleiders nodigen in sommige gevallen uit tot het links passeren van de middengeleiders;
- De smalle netto rijbaanbreedte naast middengeleiders maken het voor vrachtauto's noodzakelijk (i.v.m. manoeuvreren) en voor automobilisten aantrekkelijk om gebruik te maken van de huidige suggestiestrook. Een rijbaan die ter hoogte van middengeleiders voldoende breed is om het conflict tussen fietsers en vrachtverkeer te vermijden, zal het snelheidsverlagend effect iets reduceren;
- fietsers worden afgesneden doordat op sommige lokaties fietsgeleiders ontbreken.

(...)

#### 4. Conclusie

Voor (...) de Horsterweg (...) geldt dat het wenselijke verschil in wegcategorieën duidelijk is vormgegeven door de zijstraten van uitritconstructies te voorzien. Het treffen van verkeersvoorzieningen als middengeleiders passen bij de betreffende wegcategorie. Op de kruispunten werken de middengeleiders attentieverhogend. Daar waar motorvoertuigen moeten uitbuigen is sprake van een geringe snelheidsreductie en voor voetgangers bestaat de mogelijkheid om de rijbaan in twee etappes over te steken. Tevens zijn de trottoirs ter hoogte van de oversteekvoorzieningen(Horsterweg) verlaagd uitgevoerd. Voor fietsverkeer zijn op de Ericalaan fietsstroken (rode coating) aangebracht, wat op korte termijn ook op de Horsterweg zal gebeuren. Zowel voor de Horsterweg als de Ericalaan geldt dat de gekozen oplossingsrichtingen uit verkeerstechnisch als verkeersveiligheids oogpunt goed is. In de detaillering van de maatregelen kunnen echter verbeteringen worden aangebracht."

3. In zijn vergadering van 10 november 1998 behandelde het college van burgemeester en wethouders de rapportage van het ingenieursbureau. Het college besloot het rapport, alsmede de voorgestelde aanpassingen om advies voor te leggen aan de commissie Openbare Werken. In de toelichting op het collegevoorstel wordt onder meer het volgende opgemerkt:

"Uit de conclusie van het rapport komt niet naar voren dat er (...) sprake is van een dermate onveilige situatie dat er direct maatregelen en/of aanpassingen plaats moeten vinden. (...)



Wel wordt in het rapport aangegeven dat geparkeerde voertuigen bij de Horsterweg de veroorzakers zijn van onveilige situaties. Wanneer het parkeerverbod, dat ontstaat door het veranderen van fietssuggestiestroken in de uiteindelijke fietsstroken, voldoende wordt nageleefd, zullen deze gevaarlijke situaties dan ook verdwijnen.

De gesuggereerde maatregelen voor de Horsterweg spitsen zich vnl. toe op het vergroten van de aanwezige breedte tussen de middengeleider en de fietsstrook. Uit verkeerstechnisch oogpunt is deze ruimte inderdaad aan de krappe kant. Wel mogen vrachtwagens tijdens het passeren van de middengeleider gebruik maken van de fietsstrook. Hier is namelijk een onderbroken streep aangebracht.(...)

Geconcludeerd kan dus worden dat de middengeleiders niet optimaal zijn, maar dat ze niet direct aangepast hoeven te worden. Aldus wordt geadviseerd om de middengeleiders in de huidige uitvoering te laten bestaan.

(...)

Een andere suggestie die gedaan is, betreft het plaatsen van meer fietsgeleiders, voor het geven van rugdekking. Ook hiervoor geldt dat er extra ruimte gecreëerd dient te worden. Bestemmingsplan wijziging en grondaankoop dus. Ook zouden hiervoor de trottoirs versmald kunnen worden. Echter, deze zijn op enkele plaatsen reeds minimaal. Wij denken dat de veiligheid van de fietsers voldoende gewaarborgd zal zijn wanneer voertuigen niet meer op de fietsstroken geparkeerd worden.

Om toch de fietsers iets meer rugdekking te kunnen geven stellen we voor om op de daarvoor in aanmerking komende plekken ribbelmarkering aan te brengen in combinatie met reflecterende "katteogen". (...)

Geadviseerd wordt om te evalueren op de Horsterweg nadat de fietsstroken zijn aangelegd. Deze evaluatie zal zich hoofdzakelijk richten op het snelheidseffect. Dit was een van de redenen voor het aanbrengen van de verkeersmaatregelen. De verwachting is dat tevens het gevoel van onveiligheid met het aanbrengen van de fietsstroken (grotendeels) zal zijn weggenomen. Daarnaast zal de markering op het kruispunt Horsterweg - Hortensialaan worden doorgezet."

### C. Standpunt college van burgemeester en wethouders

1. In het kader van het onderzoek werden aan het college van burgemeester en wethouders de volgende vragen gesteld:

"1. Wanneer, en op grond van welke overwegingen is besloten het realiseren van fietsstroken op de Horsterweg op te schorten? Tevens verzoek ik u daarbij aan te geven of deze beslissing is voorgelegd aan de commissie Openbare Werken en zo ja, hoe de beslissing van deze commissie luidde. Daarbij verzoek ik u aan te geven welke

bevoegdheden aan deze commissie zijn toegekend.

2. Uit het verslag van het gesprek dat verzoeker op 25 augustus 1999 heeft gehad met enkele medewerkers van de gemeente Ermelo valt op te maken dat, na het uitbrengen van het rapport (...), het realiseren van de fietsstroken nog enige tijd heeft geduurd, aangezien bezwaren waren ingediend tegen een verkeersbesluit. Kunt u aangeven waar dit verkeersbesluit betrekking op heeft, van welke datum dit besluit dateert en welke bezwaren daartegen zijn ingediend.

3. Uit voornoemd gespreksverslag blijkt tevens dat de gemeente Ermelo gedurende de termijn dat de reconstructie van de Horsterweg (...) niet kon worden afgerond is geconfronteerd met verkeersongevallen. Het beleid van de gemeente is toen steeds geweest de noodzakelijke reparaties of vervangingen steeds zo spoedig mogelijk te doen plaatsvinden. Kunt u aangeven welke maatregelen getroffen zijn ter voorkoming of beperking van verkeersongevallen.

4. In de ambtelijke notitie, welke is opgesteld naar aanleiding van het verkeerskundig rapport en is behandeld in de collegevergadering van 10 november 1998, wordt opgemerkt dat door het parkeerverbod dat ontstaat door het realiseren van fietsstroken, de gevaarlijke situaties op de Horsterweg zullen verdwijnen. Kunt u aangeven wanneer uiteindelijk tot realisering van de fietsstroken is overgegaan."

2. Het college van burgemeester en wethouders reageerde op de klacht van verzoeker en de daarbij gestelde vragen bij brief van 20 maart 2000 onder meer als volgt:

"1. Het besluit tot de aanleg van de fietsstroken aan weerszijden van de Horsterweg is genomen op 12 juni 1998. Hiertegen zijn een aantal bezwaarschriften ingediend. De bezwaren hiertegen zijn deels niet-ontvankelijk, deels ongegrond verklaard. Tijdens deze procedure hebben wij te kennen gegeven te zullen wachten met de aanleg van de stroken tot zes weken na de beslissing op het bezwaarschrift. Voor het geval er beroep zou worden ingesteld, zou worden gewacht met de aanleg tot zes weken nadat de rechter uitspraak heeft gedaan. Na overleg met een tweetal belanghebbenden hebben wij op 15 juni 1999 besloten de fietsstroken in twee fasen aan te leggen: het grootste deel zou meteen worden aangelegd en een klein gedeelte (aan de noordzijde van de Horsterweg, tussen de Stationsstraat en de Berkenlaan), één jaar later. Er is dus geen sprake van dat de gehele aanleg is opgeschort, slechts een zeer klein deel en dat ten behoeve van een tweetal ondernemers. Onlangs is het hoger beroep ter zitting bij de Raad van State behandeld. Het verkeersbesluit is daarbij in stand gebleven.

Gedurende de procedures van bezwaar en (hoger) beroep is de commissie openbare werken niet in de discussie betrokken. Het betreft immers een verkeersbesluit en dat is een bevoegdheid van ons college. In het traject, voorafgaand aan de herinrichting van de Horsterweg, is de commissie wel betrokken, Aan de Horsterweg zijn namelijk diverse

veranderingen aangebracht. Niet alleen is besloten fietsstroken aan te leggen, ook zijn inmiddels andere maatregelen (middengeleiders, extra parkeerruimte en uitritconstructies) getroffen.

De bevoegdheden van de commissie zijn geregeld in de verordening, regelende het aantal, de taak, de samenstelling en de werkwijze van de vaste commissies van advies en bijstand aan burgemeester en wethouders. De commissie heeft als werkterrein openbare werken (civiel techniek, groen en bouwkunde) en verkeer en vervoer. Ons college dient de commissie te raadplegen, alvorens aan de raad een voorstel te doen omtrent een aangelegenheid die de commissie aangaat. De commissie kan ook ongevraagd adviseren.

2. Zoals al onder 1 is aangegeven betrof het besluit van 12 juni 1998 tot aanleg van de fietsstroken. De bezwaren die zijn ingediend hadden samengevat betrekking op de volgende punten. De aanleg van de fietsstroken zou leiden tot een parkeerverbod, hetgeen voor een aantal bedrijven, waaronder de dierenkliniek, bezwaarlijk is. Bovendien zou er parkeeroverlast elders kunnen ontstaan. Er wordt maar op een tweetal plaatsen voor extra parkeerplaatsen gezorgd. De fietsstroken zouden geen verbetering voor de veiligheid van de fietser vormen; de verkeerstechnische noodzaak van de stroken wordt betwist.

3. Al in 1995 is besloten tot herinrichting van de Horsterweg. Op de Horsterweg zijn op een aantal plaatsen verkeersgeleiders geplaatst. De geleiders zijn daar geplaatst met het oog op hun snelheidsremmende effect. De geleider bestaat uit een verhoging in het wegdek, met daarop een zwart/witte zuil. Net zoals (verzoeker; N.o.), zijn ook een aantal anderen tegen een verkeersgeleider en/of zuiltje gereden. In alle gevallen waarin de zuil was vernield en dit aan ons bekend is geworden, is deze zo spoedig mogelijk opnieuw geplaatst. Vrijwel gelijk met de verkeersgeleiders is een onderbroken lijn op de weg aangebracht waarmee de fietssuggestiestrook is aangeduid. De strook is sinds september 1999 rood van kleur. Deze onderbroken lijn loopt tot aan een geleider en loopt daarna weer door. Hierdoor en eveneens door de aanwezigheid van de zwart/

witte paaltjes, zijn de geleiders onzes inziens duidelijk gemarkeerd. Daarbij hebben wij besloten tot een aantal aanvullende maatregelen in de vorm van extra markering en kattenogen. Deze maatregelen zijn eind september 1999 uitgevoerd.

4. De fietssuggestiestroken zijn omgevormd tot fietsstroken door er witte fietsjes in aan te brengen. Dit is eind september 1999 gebeurd.

U heeft verzocht aan te geven of wij onderdelen van de klacht gegrond achten. Wij zijn van mening dat dat niet het geval is. De herinrichting van de Horsterweg heeft, nadat wij hiertoe hebben besloten, geleid tot een aantal protesten van aanwonenden, die meenden dat de situatie er alleen maar onveilig op was geworden. Gelet hierop, hebben wij besloten de geplande herinrichting te laten toetsen door een onafhankelijk adviesbureau (...). Dit bureau heeft een rapport uitgebracht, dat in zijn algemeenheid positief van toon is,

zij het dat er nog een aantal aanbevelingen worden gedaan. De maatregelen als bedoeld onder punt 3 zijn als gevolg hiervan uitgevoerd. Duidelijk wordt ook gesteld dat de meest wenselijke vormgeving uit verkeerstechnisch en uit veiligheidsoogpunt niet altijd haalbaar is, in casu als gevolg van de beschikbare ruimte en particuliere in- en uitgangen.

Wij zijn van mening dat de huidige inrichting van de Horsterweg, onder de gegeven omstandigheden, een goede is. Het feit dat (verzoeker; N.o.), de weg zoekend en daarbij minder op de wegsituatie lettend, tegen een geleider is gereden, kan ons naar onze mening niet worden verweten. Wij zien dan ook geen aanleiding terug te komen op ons besluit waarbij wij de aansprakelijkheid voor de schade hebben afgewezen."

3. Daarnaast gevraagd werd van het college van burgemeester en wethouders een afschrift ontvangen van de uitspraak van de enkelvoudige kamer voor bestuursrechtelijke zaken van de arrondissementsrechtbank te Zutphen van 14 juli 1999. Hieruit blijkt dat door drie belanghebbenden beroep werd ingesteld tegen het besluit van het college van burgemeester en wethouders van 29 september 1998, waarbij het college de bezwaren tegen het verkeersbesluit van 12 juni 1998, inzake de aanleg van fietsstroken, ongegrond had verklaard.

In zijn uitspraak verklaarde de rechtbank de ingediende beroepen deels niet-ontvankelijk, deels ongegrond.

4. Naar aanleiding van deze uitspraak stelde het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo in zijn vergadering van 29 juli 1999 vast dat op 26 augustus 1999 (zes weken nadat door de rechter uitspraak was gedaan en afhankelijk van een eventueel ingesteld hoger beroep) met de aanleg van de fietsstroken kon worden begonnen.

5. Tevens werd van het college van burgemeester en wethouders een afschrift ontvangen van de registratie van de op de Horsterweg opnieuw geplaatste verkeerszuilen. Uit deze registratie valt op te maken dat gedurende de periode 1998 tot en met 21 september 1999 op diverse plaatsen op de Horsterweg in totaal 31 maal verkeerszuilen opnieuw zijn geplaatst of opnieuw zijn gericht.

Naar aanleiding van deze registratie werd het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo gevraagd of hieruit geconcludeerd kon worden dat 24 opnieuw geplaatste of gerichte verkeerszuilen betrekking hadden op de kruising Horsterweg - Hortensialaan - Frederik Hendriklaan. Tevens werd het college van burgemeester en wethouders gevraagd of hij in de registratie herplaatsen verkeerszuilen Horsterweg aanleiding zag het eerdere besluit, waarbij de aansprakelijkheid voor de door verzoeker geleden schade was afgewezen, te heroverwegen.

6. Het college van burgemeester en wethouders reageerde in zijn brief van 7 december 2000 onder meer als volgt op de gestelde vragen:

"Uit de gegevens "herplaatsen verkeerszuilen Horsterweg" kan worden opgemaakt dat tussen de 20 en 24 verkeerszuilen op het betreffende kruispunt opnieuw zijn geplaatst. (...)

Inmiddels is de verkeerszuil waar (verzoeker; N.o.) tegenaan is gereden ongeveer een halve meter teruggeplaatst. Deze maatregel heeft ertoe geleid, dat deze bijna nooit meer wordt aangereden. Overigens willen wij opmerken dat (verzoeker; N.o.) de verkeerszuil niet geheel heeft omgereden. Hij heeft in eerste instantie de opstaande band geraakt en daarna de zuil geraakt, die daardoor enigszins schuin kwam te staan.

(...) Bij verkeersmaatregelen dient de wegbeheerder ook rekening te houden met verkeersdeelnemers die niet steeds even voorzichtig c.q. oplettend zijn. Zoals al in onze brief van 20 maart 2000 (...) is gesteld, is bij het aanbrengen van de verkeers- en fietsgeleiders gekeken hoe de objecten voor automobilisten zo zichtbaar mogelijk konden worden gemaakt. Dit is gebeurd door het aanbrengen van onderbroken strepen en verkeerszuilen van reflecterende materialen op verkeersgeleiders met witte banden. Later zijn extra markeringen, kattenoggen en de rode coating op de fietsstroken aangebracht.

De wijze van uitvoering en gebruikte materialen zijn conform de daarvoor geldende aanbevelingen en richtlijnen. Daarmee wordt naar onze mening elke automobilist voldoende attent gemaakt op diverse geleiders.

Daar komt overigens nog bij, dat (verzoeker; N.o.), komend van de Stationsstraat, reeds drie aangepaste kruisingen was gepasseerd. Weliswaar is de kruising in kwestie de enige met een fietsgeleider aan deze zijde, maar wij zijn van mening dat deze kruising, gelet op de aangepaste weginrichting over de gehele Horsterweg vanaf de Stationsstraat, daardoor niet als een volkomen verrassing kan zijn gekomen. (Verzoeker; N.o.) was een bepaalde straat aan het zoeken, zo stelt hij, en heeft daardoor minder opgelet. Naar onze mening moet echter niet over het hoofd worden gezien dat hij niet alleen in de auto zat. Deze passagier had straatnaamborden en dergelijke kunnen lezen, terwijl (verzoeker; N.o.) zelf zijn aandacht bij het verkeer hield.

Deze feiten in aanmerking nemend, gevoegd bij de omstandigheid dat (verzoeker; N.o.) in een nieuwe auto reed, waaraan hij kennelijk nog niet helemaal was gewend, geven ons geen aanleiding ons besluit tot afwijzing van elke aansprakelijkheid voor de schade te herzien."

## **Achtergrond**

### **1. Wegenverkeerswet 1994 (Wet van 21 april 1994, Stb. 475)**

Artikel 15:

"1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.

2. Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken."

**2. Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990** (RVV 1990; Amvb van 26 juli 1990, Stb. 459)

Artikel 1, aanhef en onder n:

"In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

n. fietsstrook: door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan waarop afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht;"

Artikel 11, eerste en tweede lid:

"1. Inhalen geschiedt links.

2. Bestuurders die links voorgesorteerd hebben en te kennen hebben gegeven dat zij naar links willen afslaan, worden rechts ingehaald."

Artikel 17, eerste lid, aanhef en onder b:

"Bestuurders die willen afslaan, mogen voorsorteren door:

b. indien zij naar links willen afslaan tijdig zoveel mogelijk tegen de wegas te rijden of bij rijbanen bestemd voor bestuurders in één richting daarop zoveel mogelijk links te houden."

Artikel 19:

"De bestuurder moet in staat zijn zijn voertuig tot stilstand te brengen binnen de afstand waarover hij de weg kan overzien en waarover deze vrij is."

3. Door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Ermelo verstrekte overzichtstekening en foto's van het kruispunt Horsterweg - Hortensialaan- Frederik Hendriklaan te Ermelo