

Rapport

Klacht

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Beoordeling

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Conclusie

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Onderzoek

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Bevindingen Klacht

Verzoekster klaagt over de wijze waarop Rijkswaterstaat (RWS):

1. voorafgaand aan haar ongeluk op donderdag 22 oktober 2009 rond 8.30 uur automobilisten heeft gewaarschuwd voor het gladde wegdek van de afrit A7 Hoorn Noord;
2. heeft gereageerd op haar verzoek om schadevergoeding.

Feiten

1. Verzoekster reed op donderdagochtend 22 oktober 2009 rond 8.30 uur met 120 kilometer per uur op de A7. Bij de afrit Hoorn Noord ging ze de uitvoegstrook op. Hierbij verminderde zij vaart. Op een gegeven moment slipte verzoeksters auto en belandde tegen de vangrail.
2. Op 6 november 2009 stelde verzoekster RWS voor deze aanrijding aansprakelijk wegens nalatigheid van RWS en diende zij een verzoek om schadevergoeding in. Verzoekster gaf onder meer aan dat zij door het gladde wegdek naar rechts glipte en daardoor de vangrail raakte met de voor- en de achterkant van haar auto. Op 18 en 26 november 2009 onderbouwde verzoekster haar schadeclaim met een getuigenverklaring, zij vermeldde ook dat er meer ongelukken waren gebeurd op deze afrit.
3. Op 18 december 2009 wees RWS verzoeksters schadeclaim af. Uit de informatie die RWS van het wegendistrict had ontvangen, was gebleken dat er een jaar geleden een bord met slipgevaar en een bord met maximumsnelheid van 70 kilometer per uur waren

geplaatst op het betreffende wegdek. Uit de getuigenverklaring was gebleken dat verzoekster met ongeveer 85 kilometer per uur reed, aldus RWS. Dit was harder dan de geadviseerde snelheid en daardoor had verzoekster zelf de kans vergroot om van de weg te raken. Verder was uit onderzoek gebleken dat de toplaag van het asfalt toe was aan vervanging. Er kon sprake zijn van slipgevaar, afhankelijk van de weersomstandigheden en eventuele aanwezigheid van olie op het wegdek. Daarom waren er ook waarschuwborden geplaatst.

4. Verzoekster berichtte op 22 december 2009 vervolgens nog aan RWS dat zij naar aanleiding van informatie van de Landelijke Informatielijn van RWS had begrepen dat het wegdek niet voldeed aan de richtlijnen voor stroefheid.

5. RWS reageerde hierop per e-mail van 31 december 2009 en gaf aan dat de mensen die werkzaam zijn bij de Landelijke Informatielijn niet degenen zijn die een schadeclaim mogen en kunnen beoordelen. Ook werd aangegeven dat wanneer een weg niet aan de eisen van stroefheid van RWS voldoet, dit niet betekent dat deze ook direct verkeersonveilig is.

Verder gaf RWS in dit e-mailbericht aan dat ook aan verzoekster was verteld dat aangezien overige automobilisten wel op een correcte wijze de afrit konden nemen er geen aanleiding was voor RWS om aan te nemen dat slijtage van de toplaag van het asfalt het directe en enige gevolg was van het haar overkomen ongeval. Nu zij de enige was geweest die onder deze omstandigheden op het betreffende tijdstip van de weg was geraakt, was er voor RWS geen reden om aan te nemen dat er met het asfalt iets mis was, althans niet op het gebied van verkeersveiligheid.

Visie verzoekster

1. Verzoekster is het niet eens met de afwijzing van haar schadeclaim door RWS. Volgens verzoekster reed zij niet te hard. Bij het uitvoegen van de A7 verminderde zij vaart van 120 kilometer per uur naar 85 kilometer per uur op de uitvoegstrook. Vervolgens remde zij voor de bocht, waar het bord stond met de snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur. In de bocht waar het bord van 70 kilometer per uur stond, reed zij ook 70 kilometer per uur, aldus verzoekster.

2. Verder is verzoekster van mening dat er heel veel ongelukken op de betreffende afrit zijn gebeurd, ook voordat RWS extra waarschuwborden en een lichtbak had geplaatst op het betreffende wegdek.

3. Het feit dat het wegdek in december 2009 opnieuw is geasfalteerd, omdat het wegdek niet voldeed aan de eisen van stroefheid, is voor verzoekster ook een bevestiging dat de afwijzing van de schadeclaim onterecht is.

Visie Rijkswaterstaat

1. Het e-mailbericht van RWS van 8 december 2009 waarin stond dat het wegdek niet voldeed aan de stroefheideisen van RWS was afkomstig van een medewerker van de Landelijke Informatiedienst van RWS. Deze afdeling is echter niet belast met de juridische beoordeling van schadeclaims, maar heeft een (adviserende) en voorlichtende functie voor burgers en belanghebbenden. Door de uitspraak van de Informatiedienst is naar de mening van RWS ten onrechte de indruk gewekt dat haar schade werd vergoed, wat RWS betreurt.

2. Volgens de Landelijke Informatiedienst van RWS was de ondergrens van de stroefheidnorm bereikt en was er onderhoud ingepland aan het weggedeelte waar het ongeval van verzoekster had plaatsgevonden. Hierbij is echter niet door de Informatiedienst aan verzoekster verteld dat er door RWS tijdig waarschuwborden zijn geplaatst in combinatie met een verlaging van de maximumsnelheid naar 70 kilometer per uur. Met deze maatregelen is gewaarschuwd voor het mogelijke gevaar als gevolg van een afnemende stroefheid van het wegdek. Als weggebruikers gehoor geven aan deze waarschuwingen en de snelheid verlagen tot maximaal 70 kilometer per uur dan is het gevaar van het van de weg raken uitgesloten. De waarschuwborden compenseerden dus de afnemende stroefheid van het betreffende wegdek, aldus RWS.

3. RWS heeft, in tegenstelling tot wat verzoekster beweert, in november 2008 waarschuwborden geplaatst met een snelheidsbeperking en slipgevaar, dus vóór het ongeval van verzoekster. De eerste waarschuwborden zijn voor de afrit geplaatst (ter hoogte van hectometerpaal 33,5) en de tweede waarschuwborden staan ter hoogte van hectometerpaal 33,8.

Ná haar ongeval heeft RWS ook nog een tekstkar geplaatst met de mededeling "matig uw snelheid, afrit slecht wegdek" (ter hoogte van hectometerpaal 33,2). Een slecht wegdek staat overigens niet gelijk aan een gevaarlijk of een glad wegdek. Een slecht wegdek kan oncomfortabel zijn voor de weggebruiker, maar van gevaar is in dat stadium nog (lang) geen sprake. In dat geval zou de weg zijn afgesloten en dat is niet gebeurd, aldus RWS.

4. Verzoekster is van mening dat er "ontzettend veel ongelukken" zijn gebeurd in korte tijd op deze afrit. Er is echter door verzoekster niets aangedragen waarmee zij deze stelling onderbouwt.

Op de vraag van de Nationale ombudsman aan RWS of er meerdere ongelukken hebben plaatsgevonden in de periode van oktober 2009 tot en met december 2009, reageerde RWS dat haar twee andere ongelukken bekend zijn op deze locatie. Deze vonden plaats op 8 en 24 november 2009. Ook deze weggebruikers hebben een schadeclaim ingediend en deze claims zijn allebei afgewezen.

5. De Nationale ombudsman stelde ook nog vragen over de stroefheid van de weg en welke acties RWS onderneemt wanneer haar bekend is dat het wegdek niet voldoet aan

de richtlijnen van stroefheid. Hierop reageerde RWS onder meer als volgt:

"Op 17 januari 2007 is het weggedeelte op stroefheid getest, het wegdek voldeed ruim aan de stroefheidnorm. In 2009 is er een nieuwe meting gedaan en hieruit bleek dat de ondergrens was bereikt van 0,38. In algemene zin wordt onderhoud ingepland als de ondergrens voor stroefheid is bereikt of overschreden. Daarnaast worden er waarschuwborden geplaatst met een maximumsnelheid en de vermelding 'slipgevaar'. In dit specifieke geval is besloten in november 2009 de afrit opnieuw te asfalteren. Vanwege weersomstandigheden kon dit niet eerder dan 18 december 2009".

In de bijlage 'Harde normen voor spoorvorming of stroefheid' van RWS staat vermeld:

"Na plaatsing van de borden zo snel mogelijk onderhoud inplannen".

Beoordeling

I. Ten aanzien van het eerste klachtonderdeel

1. Verzoekster klaagt over de wijze waarop RWS voorafgaand aan haar ongeluk op donderdag 22 oktober 2009 rond 8.30 uur automobilisten heeft gewaarschuwd voor het gladde wegdek van de afrit A7 Hoorn Noord.
2. Het vereiste van actieve en adequate informatieverstrekking houdt in dat overheidsinstanties burgers met het oog op de behartiging van hun belangen actief en desgevraagd van adequate informatie voorzien.
3. RWS heeft in dit geval conform haar algemene werkwijze waarschuwborden (met maximumsnelheid en met 'slipgevaar') geplaatst. Deze borden zijn vóór en op de afrit geplaatst. Ook is er onderhoud ingepland om het wegdek te vervangen. In de bijlage 'harde normen voor spoorvorming of stroefheid' staat vermeld: "na plaatsing van de borden zo snel mogelijk onderhoud inplannen". De borden zijn in november 2008 geplaatst, aldus RWS. In november 2009, een jaar na het plaatsen van de borden, is besloten de betreffende afrit opnieuw te asfalteren.
4. Nu er door RWS al in november 2008 vóór en op de betreffende afrit waarschuwborden zijn geplaatst en deze voldoende informatie bevatten (namelijk over het slipgevaar en over de maximale toegestane snelheid in verband daarmee), zijn de weggebruikers naar het oordeel van de Nationale ombudsman voldoende adequaat geïnformeerd. RWS heeft niet in strijd met het vereiste van actieve en adequate informatieverstrekking gehandeld.

De onderzochte gedraging is behoorlijk.

Overigens merkt de Nationale ombudsman wel op dat hij betwijfelt of het één jaar na plaatsing van de waarschuwborden beslissen over het opnieuw asfalteren, valt binnen het zo snel mogelijk inplannen van onderhoud zoals het beleid dient te zijn volgens RWS.

II. Ten aanzien van het tweede klachtonderdeel

1. Verzoekster klaagt over de wijze waarop RWS op haar verzoek tot schadevergoeding heeft gereageerd. Alleen de rechtbank is bevoegd om te beslissen of een schadeclaim gegrond is. Indien een klacht over afwijzing van een schadeclaim bij de Nationale ombudsman wordt ingediend, beoordeelt de Nationale ombudsman of de overheid behoorlijk heeft gehandeld. Daarbij beoordeelt hij onder meer of de beslissing behoorlijk is gemotiveerd en of de afwijzing in strijd is met het redelijkheidsvereiste.

2. Het motiveringsvereiste houdt in dat het handelen van een overheidsinstantie feitelijk en logisch wordt gedragen door een kenbare motivering. Het redelijkheidsvereiste houdt in dat overheidsinstanties de in het geding zijnde belangen tegen elkaar afwegen en dat de uitkomst hiervan niet onredelijk is.

3. RWS is in haar afwijzingsbrief onder meer ingegaan op de staat van de weg en heeft informatie opgevraagd bij het wegendistrict. Uit onderzoek is gebleken dat de toplaag van het asfalt aan vervanging toe was. RWS heeft waarschuwborden geplaatst, omdat afhankelijk van de weersomstandigheden en de eventuele aanwezigheid van olie op de rijbaan er sprake kon zijn van slipgevaar. Deze borden zijn een jaar voor het ongeval van verzoekster geplaatst. Verder was het RWS uit de getuigenverklaring gebleken dat verzoekster reed met 85 kilometer per uur, dit was harder dan de maximumsnelheid.

4. Het oordeel van de Nationale ombudsman is dat de motivering van RWS om de schade van verzoekster af te wijzen voldoende is. Enerzijds wees RWS op de (waarschuwing)maatregelen die RWS had genomen om ongelukken te voorkomen, en anderzijds wees RWS op de kennelijke te hoge snelheid van verzoekster. Gelet op deze motivering kan niet gezegd worden dat de afwijzing op voorhand onjuist is.

RWS heeft niet gehandeld in strijd met het motiveringsvereiste en evenmin in strijd met het redelijkheidsvereiste.

De onderzochte gedraging van RWS is behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van de minister van Verkeer en Waterstaat uit Den Haag, is niet gegrond.

Onderzoek

Op 16 december 2009 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw B. te Amsterdam met een klacht over een gedraging van de minister van Verkeer en Waterstaat (Rijkswaterstaat).

Naar deze gedraging werd een onderzoek ingesteld.

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

In het kader van het onderzoek werd betrokkenen verzocht op de bevindingen te reageren.

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

De minister van Verkeer en Waterstaat deelde mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen.

Verzoekster gaf binnen de gestelde termijn geen reactie.

Informatieoverzicht

De bevindingen van het onderzoek zijn gebaseerd op de volgende informatie.

Aansprakelijkheidsstelling van 18 november 2009.

Getuigenverklaring van 26 november 2009.

Verzoekschrift aan de Nationale ombudsman van 16 december 2009.

Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 18 december 2009.

E-mailwisseling tussen verzoeker en medewerkers van VWS van 8 december en 29 - 31 december 2009.

Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 24 maart 2010.

Achtergrond

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.