



Rapport

Datum: 8 juni 1998

Rapportnummer: 1998/220

Klacht

Op 9 februari 1998 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw N. te Gorinchem, met een klacht over een gedraging van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden te Gorinchem. Naar deze gedraging, die wordt aangemerkt als een gedraging van het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden te Gorinchem, werd een onderzoek ingesteld. Op grond van de door verzoekster verstrekte gegevens werd de klacht als volgt geformuleerd:

Verzoekster klaagt erover dat het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden niet voor de periode 2000-2005 wil overgaan tot het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen in de vorm van snelheidsremmende maatregelen op de Arkelse Onderweg in Gorinchem.

Onderzoek

In het kader van het onderzoek werd het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden verzocht op de klacht te reageren en een afschrift toe te sturen van de stukken die op de klacht betrekking hebben. Het resultaat van het onderzoek werd als verslag van bevindingen gestuurd aan betrokkenen. Het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden deelde mee zich met de inhoud van het verslag te kunnen verenigen. De reactie van verzoekster gaf aanleiding het verslag aan te vullen.

Bevindingen

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

1. Feiten

1.1. Bij brief van 14 mei 1996 deelde verzoeksters toenmalige gemachtigde het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden (hierna: het hoogheemraadschap) het volgende mee:

"...inzake: verkeerssituatie Haarweg/ Arkelse Onderweg/ Onderweg-Papland In opgemelde zaak wenden zich tot mij 34 cliënten, bijna allen woonachtig aan de Haarweg, Arkelse Onderweg c.q. Onderweg in Papland met het verzoek hun belangen te behartigen. (...) Cliënten verzoeken mij het volgende onder uw aandacht te brengen. De laatste jaren is het verkeersaanbod voor de hierboven genoemde wegen in Papland substantieel gegroeid. Dit zal ongetwijfeld blijken uit cijfermateriaal dat bij u voorhanden moet zijn. De betreffende wegen worden door gemotoriseerd verkeer, waaronder vrachtauto's en autobussen,

gebruikt als sluiproute met als gevolg dat voor cliënten de overlast ter plaatse enorm is toegenomen. Die overlast bestaat uit:

- geluidsoverlast ten gevolge van de verkeerstoename; - trillingsoverlast in de woningen veroorzaakt door zwaar verkeer en de slechte staat waarin het wegdek zich bevindt; - zware tractoren die vrijwel dagelijks intensief met grote bakwagens grond, zand en puin transporteren; - het stukrijden van inritansluitingen en erfafscheidingen; - het ontstaan van scheuren in de woningen ten gevolge van zware trillingen; - verkeersgevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers, veroorzaakt door het rijden met te hoge snelheden door zowel vrachtauto's als personenauto's. Het gebruik van de Haarweg / Arkelse Onderweg / Onderweg als sluiproute dient, zo menen cliënten, te worden tegengegaan en de overlast dient te worden teruggedrongen, door het nemen van verkeersremmende maatregelen, waardoor het voor sluihverkeer onaantrekkelijk wordt gemaakt om van genoemde wegen gebruik te maken. Daarnaast dienen deze maatregelen te worden getroffen teneinde verkeersgevaarlijke situaties ter plaatse op te lossen. Cliënten weten, dat u voor het buitengebied bezig bent met de ontwikkeling van een verkeersveiligheidsplan en verzoeken u dan ook daarin aandacht te schenken aan het bovenstaande. Namens cliënten moge ik u verzoeken van het bovenstaande nota te nemen en mij te berichten welke maatregelen u, als eigenaar en beheerder van de betreffende wegen, zult treffen..."

1.2. Het hoogheemraadschap antwoordde de gemachtigde bij brief van 16 juli 1996 het volgende:

"...Uit vrij recente verkeerstellingen blijken vooral op de Haarweg en het ten zuiden daarvan gelegen gedeelte van de Arkelse Onderweg vrij hoge intensiteiten, namelijk respectievelijk circa 1600 mvt/werkdag (motorvoertuigen; N.o.) en ruim 2100 mvt/werkdag. Ten opzichte van de cijfers uit 1990 is er op de Haarweg eerder sprake van een afname (circa 500 mvt), dan van een toename, terwijl het verkeer op de Arkelse Onderweg sindsdien met circa 250 mvt is toegenomen. Hoewel er geen kentekenonderzoek heeft plaatsgevonden, willen wij met u aannemen dat het overgrote deel niet langs de genoemde wegen hun herkomst of bestemming hebben. Verkeersmaatregelen in de vorm van afsluitingen of iets dergelijks staan wij echter niet voor. De verkeerstellingen op de Onderweg tussen de Haarweg en de Schoolstraat, geven een vrij rustig verkeersbeeld te zien (circa 750 mvt/werkdag). Ten aanzien van het door u genoemde verkeersveiligheidsplan dat het hoogheemraadschap in voorbereiding heeft, kunnen wij u mededelen dat voor de 1e fase daarvan een aanzet is gegeven en met de gemeenten hierover in overleg getreden wordt. Het "buitengebied" tussen Gorinchem en Arkel wordt daarin als relatief onveilig genoemd. Gebleken is dat veel ongevallen vooral plaatsvinden ter hoogte van de kruising Haarweg/Kanaaldijk (bromfietsongevallen). Het hoogheemraadschap heeft momenteel maatregelen in voorbereiding die moeten leiden tot het verbeteren van de veiligheid. Ter nadere informatie willen wij opmerken dat het wegdek en vooral de fundering van veel plattelandswegen nauwelijks berekend zijn op het huidige verkeer en aslasten. Volgens een meerjarenprogramma worden de meest slechte wegen gereconstrueerd. Andere wegen, waaronder de Haarweg en Arkelse Onderweg, worden met normaal en/of klein onderhoud in redelijke staat gehouden. Wij kunnen u toezeggen

dat het wegdek en onvlakheden op genoemde wegen onze aandacht heeft..."

1.3. Verzoeksters dochter, woonachtig op hetzelfde adres als verzoekster, wendde zich vervolgens op 25 september 1997 tot het gemeentebestuur van Gorinchem. In haar brief merkte zij het volgende op:

"...Ik schrijf deze brief omdat ik op de Arkelse Onderweg (...) woon. Een paar dagen geleden is de tweede kat in 3 maanden overreden (ze hadden dezelfde eigenaar). Ook als ik de hond 's middags uitlaat om + 16.30 uur kan ik niet (eens) rustig langs de weg lopen, want daar scheuren de auto's langs als gekken, ik moet de hele tijd opletten dat de hond niet langs de weg gaat lopen maar aan de slootkant blijft. Even rustig de hond uitlaten kan ik dus wel vergeten. Ik (en niet alleen ik, maar de burens ook denk ik) zouden willen dat er iets gedaan zou worden aan dat racen hier op de Arkelse Onderweg. Het lijkt hier soms wel een racebaan terwijl er in Arkel een motorcrossbaan is waar ze zich naar hartelust kunnen uitleven..." Het college van burgemeester en wethouders van Gorinchem verzocht het hoogheemraadschap, als beheerder van de Arkelse Onderweg, op 15 oktober 1997 de brief van verzoeksters dochter van 25 september 1997 te behandelen.

1.4. Het hoogheemraadschap liet verzoeksters dochter schriftelijk op 13 januari 1998 het volgende weten:

"...Via de gemeente Gorinchem zijn wij op 22 oktober 1997 in het bezit gekomen van uw bovengenoemde brief. Met betrekking tot uw verzoek om op de Arkelse Onderweg snelheidsremmende maatregelen te treffen het volgende. Het hoogheemraadschap heeft op 25 juni 1997 een rapport over Verkeersveiligheid opgesteld. Het rapport bevat een visie voor een veiliger wegennet in het buitengebied. Het hoogheemraadschap is beheerder van 575 kilometer weg. Het streven is er op gericht het aantal letselongevallen en het aantal doden terug te dringen. In het Verkeersveiligheidsplan is het gebied tussen Gorinchem en Arkel als relatief onveilig aangemerkt. Gebleken is dat veel ongevallen vooral plaatsvonden ter hoogte van de kruising Haarweg/Kanaaldijk (bromfietsongevallen). Door de aanleg van een zogenoemde bromfietsdrempel is het aantal ongevallen gereduceerd tot nul. Onlangs hebben de wegbeherende waterschappen zich door ondertekening van een intentieverklaring akkoord verklaard met het sober inrichten van in totaal 3.000 km weg als 60 km-zone, in de jaren 1998, 1999 en 2000. Voor het hoogheemraadschap gaat het in totaal om 200 km weg. Sobere inrichting houdt in ieder geval in dat de ingangen van een 60 km-gebied gemarkeerd worden en dat bij knelpunten infrastructurele maatregelen worden getroffen (bijvoorbeeld plateaus of drempels). Gelet op de met het sober inrichten van de wegen gemoeid zijnde kosten (circa f 13.400 per kilometer), moeten er keuzes gemaakt worden. In 1998 wordt begonnen met de aanpak van onveilige weggedeelten met lintbebouwing langs de Alblas, Graafstroom en Goudriaan. Voor 1999 staan de wegen langs de Giessen op het actieprogramma. De definitieve keuze/locaties van het overige 1/3 deel zal eind 1999 plaatsvinden. Naar verwachting bestaat tegen die tijd ook meer duidelijkheid over de uitkomsten van een aantal proefprojecten met betrekking tot verkeersveiligheidsmaatregelen die momenteel in Zeeuws-Vlaanderen aan de gang zijn. U zult begrijpen dat wij op dit moment nog niet kunnen zeggen of en wanneer op de Arkelse

Onderweg snelheidsremmende maatregelen worden aangebracht. De aanpak van snelheidsovertreders is en blijft vooralsnog een zaak van de politie. Wij adviseren u medio 1999 nog eens bij ons te informeren of er meer duidelijkheid bestaat over de uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen gedurende de periode 2000-2005..."

2. Standpunt van verzoekster Voor het standpunt van verzoekster wordt verwezen naar de klachtformulering onder **KLACHT** en naar de hiervoor onder **1. Feiten** opgenomen brieven van verzoekster en haar dochter. Voorts merkte verzoekster in haar klachtbrief aan de Nationale ombudsman op:

"...Onze dochter schreef een brief over de verkeersoverlast op de Arkelse Onderweg in Gorinchem bij het Papland gedeelte. Het antwoord van het hoogheemraadschap (...) is voor ons alles behalve geruststellend, temeer daar deze klacht al vele jaren bij het hoogheemraadschap bekend is. De enige actie die tot nu toe genomen is, was het plaatsen van 50 km borden. Deze borden werden echter al weer snel verwijderd want "Men houdt zich hier toch niet aan". Inmiddels is elders in Gorinchem een belangrijke doorgaande weg veranderd in een éénrichtingsweg, met het gevolg dat veel mensen de sluiproute via de Arkelse Onderweg nemen. Kortom op deze smalle weg waar twee auto's elkaar ternauwernood kunnen passeren waar ook voetgangers en fietsers (met name heel veel schoolkinderen), bromfietzers, vrachtauto's enz. gebruik van moeten maken lijkt het geen overbodige luxe om snelheidsremmende en ook verkeersontmoedigende maatregelen te treffen en liefst zo snel mogelijk..."

3. Standpunt van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden

In reactie op de klacht deelde het hoogheemraadschap het volgende mee:

"...Zoals wij in onze brief van 13 januari 1998, (...), reeds aan (de dochter van verzoekster; N.o.) geschreven hebben worden in de jaren 1998, 1999 en 2000 in totaal 200 km weg in ons beheersgebied ingericht als 60-km zone. Van deze 200 km is momenteel 135 km ingepland in een actieprogramma. Over de resterende 65 km zal aan het einde van het jaar 1999 besluitvorming plaatsvinden. Gelet op de formulering van de klacht benadrukken wij daarbij dat het zeker niet is uitgesloten dat reeds in het jaar 2000 de Arkelse Onderweg als 60 km-zone wordt ingericht. Bij onze definitieve keuze/locatie zullen de meest recente ongevallen-gegevens betrokken worden. (Verzoeksters dochter; N.o.) hebben wij dan ook geadviseerd om medio 1999 nog eens bij ons te informeren over de uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen gedurende de periode 2000-2005. Voor wat betreft de uitvoering van de diverse verkeersveiligheidsprojecten op basis van het Verkeersveiligheidsplan voor de jaren 1998, 1999 en 2000, en de belangenafweging die daarbij is gehanteerd, merken wij gaarne het volgende op. De Rijksoverheid heeft in de Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) gekozen voor een beleid waarin het aantal doden in het verkeer met 50% en het aantal gewonden in het verkeer met 40% moet zijn afgenomen in de periode 1986-2010. Alhoewel vanaf 1991 al veel is gebeurd op zowel het gebied van kennisontwikkeling en planvorming, worden er desalniettemin belemmeringen ervaren bij het realiseren van een duurzaam veilig verkeer. Om deze

reden is een landelijk Startprogramma opgesteld om een sterke impuls te geven aan de uitvoering van een duurzaam veilig verkeers- en vervoerssysteem. De waterschappen hebben zich, via de Unie van Waterschappen, akkoord verklaard met de in dat kader opgestelde intentieverklaring. Voor de gezamenlijke waterschappen betekent dit dat in de jaren 1998, 1999 en 2000 3.000 km weg als 60 km-zone moet worden ingericht. Voor het hoogheemraadschap gaat het om 200 km weg. Aangezien het door het hoogheemraadschap vastgestelde Verkeersveiligheidsplan (VVP) ook ontwikkeld is volgens de gedachte achter een Duurzaam Veilig verkeers- en vervoerssysteem, kan bij het uitvoeren van verkeersveiligheidsprojecten op basis van het VVP aangesloten worden bij het landelijke Startprogramma Duurzaam Veilig. Naast het inrichten van 60 km-zones wordt binnen de financiële mogelijkheden aandacht besteed aan verkeersonveilige punten met veel letselgevallen. Voor de volledigheid willen wij nog opmerken dat bij brief van 14 mei 1996 ook een brief is ontvangen over de verkeerssituatie op o.a. De Arkelse Onderweg te Gorinchem (...). Korthedshalve verwijzen wij u naar hun brief en onze reactie erop. Uit het vorenstaande moge duidelijk zijn dat verkeersveiligheid in het algemeen en ook de situatie aan de Arkelse Onderweg zeker onze aandacht heeft. Gelet op de ongevallencijfers en de beschikbare financiële middelen moeten er evenwel keuzes gemaakt worden. Daarbij speelt nog dat de prioritering plaats heeft gevonden en plaatsvindt op basis van meerjarige onderzoeksresultaten. Tevens wordt er gekeken naar de ontwikkelingen in een bepaald gebied en niet alleen naar een concrete weg of straat. Gelet daarop heeft de Arkelse Onderweg wel onze aandacht maar niet de hoogste prioriteit om aangepakt te worden. Dit zou ten koste gaan van verkeersveiligheidsprojecten elders in het gebied waar de noodzaak, op voornoemde uitgangspunten, groter is. Zoals u in de brief gericht aan (de toenmalige gemachtigde van verzoekster; N.o.) op kunt maken, is vastgesteld dat op het kruispunt Haarweg/Kanaaldijk veel bromfietsongevallen plaatsvinden. In juni/juli 1997 is door ons een maatregel getroffen, namelijk

het op het fietspad plaatsen van een zogenoemde bromfietsdrempel. Daarna hebben zich aldaar geen ongevallen meer voorgedaan..."

4. Reactie van verzoekster

Verzoekster deelde de Nationale ombudsman in haar reactie op het verslag van bevindingen het volgende mee:

"...Het is mij bekend dat er al het een en ander aan correspondentie over dit onderwerp bestaat. Het gaat mij juist om het feit dat de antwoorden zo vaag blijven. De tijdslimiet die gesteld wordt is gewoon veel te lang, zeker omdat deze kwestie al jaren speelt. Verder lijkt mij ook van belang dat ongevallen beter voorkomen kunnen worden en zoals de situatie nu is kan je er op wachten tot het een keer mis gaat. Wat mij bovendien erg opvalt is de uitslag van de metingen wat betreft het verkeer zowel op de Haarweg als de Arkelse Onderweg. Daaruit blijkt dat het verkeer op de Haarweg verminderd zou zijn terwijl het op de Arkelse Onderweg juist toegenomen is. Dit lijkt mij bijna onmogelijk. Waar komt het verkeer op de A. Onderweg vandaan of waar gaat het heen? Er zijn maar twee mogelijkheden: of de Haarweg of de Arkelsedijk (deze weg loopt parallel aan de A.

Onderweg en de Onderweg). Deze laatst genoemde weg geeft de beste en tevens snelste verbinding alle kanten op en er is nooit sprake van file vorming. Ik kan me dus slecht voorstellen dat de huidige automobilist voor de meer toeristische route kiest..."

BEOORDELING

1. Verzoekster klaagt erover dat het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden niet voor de periode 2000-2005 wil overgaan tot het nemen van verkeersveiligheidsmaatregelen in de vorm van snelheidsremmende maatregelen op de Arkelse Onderweg in Gorinchem. Volgens verzoekster is het geen overbodige luxe om tot het nemen van deze snelheidsbeperkende maatregelen over te gaan aangezien de Arkelse Onderweg door veel verkeer als sluiproute wordt gebruikt, terwijl het bovendien een smalle weg betreft waar twee auto's elkaar nauwelijks kunnen passeren en waar ook veel schoolgaande kinderen overheen fietsen.
2. Het hoogheemraadschap merkte in dit verband het volgende op. De wegbeherende waterschappen hebben zich, via de Unie van Waterschappen, door ondertekening van een intentieverklaring akkoord

verklaard met het sober inrichten van in totaal 3.000 kilometer weg als 60 km-zone, in de jaren 1998, 1999 en 2000. Voor het hoogheemraadschap gaat het in totaal om 200 kilometer weg. Sobere inrichting houdt in ieder geval in dat de ingangen van een 60 km-gebied worden gemarkeerd en dat bij knelpunten infrastructurele maatregelen worden getroffen, bijvoorbeeld in de vorm van plateaus of drempels. De kosten die gemoeid zijn met het sober inrichten van de wegen bedragen circa f 13.400 per kilometer. Gelet op de ongevallencijfers en de beschikbare financiële middelen moeten er keuzes worden gemaakt. Daarbij speelt nog dat de prioriteitstelling plaatsvindt en plaats had gevonden op basis van meerjarige onderzoeksresultaten. Tevens wordt er gekeken naar de ontwikkelingen in een bepaald gebied, en niet alleen naar een concrete weg of straat. Om die redenen heeft de Arkelse Onderweg wel de aandacht van het hoogheemraadschap, maar niet de hoogste prioriteit om aangepakt te worden. Dit zou ten koste gaan van verkeersveiligheidsprojecten elders in het gebied waar de noodzaak, op voornoemde uitgangspunten, groter is. Het hoogheemraadschap wees in dit verband op het kruispunt Haarweg/Kanaaldijk, waar veel bromfietsongevallen plaatsvonden. Nadat het hoogheemraadschap in juni/juli 1997 op het fietspad een zogenoemde bromfietsdrempel had geplaatst, hadden zich daar geen ongelukken meer voorgedaan. Voorts benadrukte het hoogheemraadschap dat het niet was uitgesloten dat al in het jaar 2000 de Arkelse Onderweg als 60 km-zone zou worden ingericht, met dien verstande dat bij de definitieve keuze zal worden uitgegaan van de meest recente ongevalgegevens.

3. Gelet op het vorenstaande kan worden geoordeeld dat het hoogheemraadschap in redelijkheid de beslissing heeft kunnen nemen dat het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen op de Arkelse Onderweg in de periode 1998, 1999 en 2000 niet de hoogste prioriteit had. Immers, duidelijk is dat het hoogheemraadschap bij het nemen van zijn beslissing tot het aanbrengen van snelheidsbeperkende maatregelen, gelet op het totale aantal kilometers dat het hoogheemraadschap in beheer heeft en de

beperkingen op het punt van de financiële middelen, keuzes moet maken. Het is niet onjuist dat het hoogheemraadschap bij het nemen van een dergelijke keuze streeft naar het terugdringen van het aantal letselongevallen en doden en daarbij de ongevallencijfers als leidraad neemt. Niet is gebleken dat het aantal ongevallen op de Arkelse Onderweg van een zodanige omvang is dat het hoogheemraadschap bij het nemen van zijn beslissing geen juiste afweging zou hebben gemaakt. De onderzochte gedraging is behoorlijk.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden te Gorinchem, die wordt

aangemerkt als een gedraging van het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden te Gorinchem, is niet gegrond.