



Rapport

klacht van de heer K. over
het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Westvoorne

Dossiernummer: 3953
Datum: 8 juli 2019



Samenvatting

De heer K. vindt dat er rondom de Stationsweg in Oostvoorne veel te hard gereden wordt. Het is een 30-km gebied, maar volgens hem rijden automobilisten daar veel harder dan 30 km. Hij vraagt de gemeente daarom om extra verkeersborden met een aanduiding 30-km zone te plaatsen.

De gemeente besluit niet op het verzoek van de heer K. in te gaan. Volgens de gemeente rijden de automobilisten niet te hard. Een verkeerstelling zou dat uitgewezen hebben.

De ombudsman gaat ter plaatse kijken en vraagt de gemeente uitleg te geven over de verkeerstelling. Het blijkt dat deze verkeerstelling gehouden is op de Noordweg en dat de interpretatie van de resultaten van deze telling anders zijn dan de richtlijn van het Openbaar Ministerie voor de handhaving van 30-km zones voorschrijven.

Volgens de Wegenverkeerswet moeten 30-km zones 'zelfhandhaafbaar' zijn. Dat wil zeggen dat de inrichting van de weg zo moet zijn, dat automobilisten gedwongen worden om hun snelheid naar 30-km te verlagen. De 'V 85' is daarvoor de maatstaf. De V 85 is de gemiddeld gemeten snelheid van 85% van de voertuigen over een bepaalde periode. De 7,5% langzaamst en 7,5% snelst rijdende voertuigen tellen niet mee voor de V 85. De inrichting van de weg is voldoende zelfhandhavend als de gemiddelde snelheid van 85% van de weggebruikers niet boven de verbaliseringsnorm van 37 km ligt.

De ombudsman vindt de klacht van de heer K. gegrond. De gemeente heeft haar besluit niet goed gemotiveerd. De metingen gaan niet over de Stationsweg en de V 85 van die snelheidsmeting is veel hoger dan 37 km per uur. Aan zijn oordeel verbindt de ombudsman een aanbeveling om alsnog snelheidsmetingen rondom de Stationsweg te doen en als daartoe aanleiding blijkt, te overwegen om aanvullende maatregelen te nemen.

In reactie op de bevindingen van de ombudsman laat de gemeente weten dat zij opdracht heeft gegeven voor het houden van snelheidsmetingen. Aan de hand van de resultaten van deze metingen, zal zij de situatie opnieuw beoordelen.

De ombudsman heeft met instemming kennis genomen van deze reactie van de gemeente. De ombudsman zal het verloop van de besluitvorming over de 30-km zone volgen en heeft de gemeente gevraagd de heer K. en de ombudsman over de voortgang te informeren.



Inleiding

De heer K. woont in Oostvoorne en ergert zich aan de snelheden van zijn medeweggebruikers in het centrum. Volgens hem komt dat omdat er te weinig borden met de aanduiding 30-km zone zijn. Hij schrijft de gemeente: *“we komen alleen bij het begin van de Noordweg een bord van 30 km tegen en 200 meter verderop de weg staat er een afbeelding met 30km op het asfalt. Daarna komen we niks meer tegen. “*



Afbeelding 2



Afbeelding 3

Afbeelding 1

De gemeente wil niet meer borden plaatsen. Er staan er volgens de gemeente genoeg én het beleid is om zo min mogelijk borden te plaatsen. Anders verliezen automobilisten het overzicht. Uit snelheidsmetingen van mei 2015 zou bovendien blijken dat er helemaal niet te hard gereden wordt.

De heer K. is niet tevreden met dit standpunt van de gemeente. De ombudsman besluit op 11 december 2017 een onderzoek naar zijn klacht in te stellen.

Klacht

Klacht Er staan te weinig borden met de maximale snelheid in de 30 km-zone van Oostvoorne. Volgens de gemeente is uit snelheidsmetingen gebleken dat men zich aan de maximale snelheid houdt. Ik ben benieuwd hoe die is gemeten, want mijn ervaring is het tegenovergestelde. Er wordt wel degelijk te hard gereden.

De heer K. wil bereiken dat de gemeente in de 30-km zone meer verkeersborden met de aanduiding 30-km zone plaatst.

Onderzoek ombudsman



De ombudsman heeft de gemeente en de heer K. in de gelegenheid gegeven op de klacht en elkaars reacties te reageren. Ten behoeve van het onderzoek naar de klacht heeft de ombudsman op 23 februari 2018 een bezoek gebracht aan de 30 km-zone in Oostvoorne. Daarnaast heeft hij bij de gemeente een plattegrond met de plaatsen van alle 30-km zone borden in het centrum van Oostvoorne opgevraagd. Ook vroeg hij het rapport naar aanleiding van de resultaten van de snelheidsmeting van mei 2015 op. Op dat rapport baseert de gemeente haar reactie op de klacht van de heer K.

Vervolgens heeft de ombudsman zijn voorlopige bevindingen aan de heer K. en de gemeente toegestuurd. De gemeente reageerde op 20 mei 2019 en de heer K. op 3 juni 2019. Aan de hand van deze reacties heeft de ombudsman zijn bevindingen vastgesteld en geeft hij zijn definitieve oordeel.

Bevindingen

De ombudsman komt tot de volgende bevindingen.

- 1.** De gemeente Westvoorne is de wegbeheerder in Oostvoorne, Tinte en Rockanje. De gemeenteraad van Westvoorne heeft op 31 maart 1998 besloten het beleid van de gemeente af te stemmen op de uitgangspunten van het (landelijk) Startprogramma Duurzaam Veilig en deze zoveel mogelijk te volgen. Voor dit doel is in de gemeenteraadsvergadering van 15 december 1998 besloten om grote delen van de bebouwde kom van Oostvoorne te categoriseren als erftoegangsweg B en tot verblijfsgebied te bestemmen. Het college van burgemeesters en wethouders van Westvoorne besluit op 22 januari 2013 een 30-km zone in te stellen op de Stationsweg, Donselaer, Kerkplein, Hoflaan, Mildenburglaan, de Burgemeester Letteweg en het Dorpsplein.
- 2.** Op grond van paragraaf 4.1 van de Uitvoeringsvoorschriften BABW¹ inzake verkeerstekens moet de in te stellen maximale snelheid in overeenstemming zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dat betekent dat de weg zo ingericht moet zijn dat weggebruikers door de inrichting van de weg als het ware gedwongen worden niet harder te rijden dan de voorgeschreven snelheid. Een 30-km zone moet 'zelfhandhavend' zijn.
- 3.** Drempels, slingers, versmallingen, enveloppen etc. moeten er bij 30 km-zones voor zorgen dat de weggebruikers ook inderdaad niet harder dan 30 km rijden. De 'V 85' is daarvoor de maatstaf. De V 85 is de gemiddelde gemeten snelheid van 85% van de voertuigen over

1 Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens Paragraaf 4 1, zie bijlage.



een bepaalde periode, waarbij de 7,5% langzaamst en 7,5% snelst rijdende voertuigen niet meegeteld worden. De inrichting van de weg wordt als voldoende zelfhandhavend gezien als de gemiddelde snelheid van 85% van de weggebruikers niet boven de verbaliseringsnorm van 37 km ligt.²

- 4.** Bij het begin en het eind van de 30-km zone in Oostvoorne staan borden A01-30³ die aangeven dat er sprake is van een zone waar maximaal 30 km/h gereden mag worden. Uit de door de gemeente geleverde plattegrond concludeert de ombudsman dat deze borden planmatig bij alle toe- en uitgangen van de 30-km zone staan. Daarnaast is de inrichting van de weg aangepast. Met wegversmallingen, slingers, drempels, bijzondere indelingen van het wegdek zoals bij de Albert Heijn, een figuur 30 km op het asfalt van de weg, paaltjes en herhalingsborden duidt het college de 30-km zone aan.
- 5.** In mei 2015 houdt de gemeente Westvoorne op de Noordweg een snelheidsmeting. De resultaten daarvan zijn dat de gemiddelde snelheid van alle voertuigen 36,2 km per uur is. De 'V 85' is echter 43,9 km/h.
- 6.** Tijdens het bezoek op 28 februari 2018 constateert de ombudsman dat ondanks de borden en verkeersremmende maatregelen het niet op alle punten duidelijk is dat er sprake is van een 30-km zone. Automobilisten zouden op die punten vrij ongehinderd harder dan 30 km kunnen rijden.

² Brief Openbaar Ministerie College van procureurs-generaal van 11 februari 1999 en de voorzitter van het College van procureurs-generaal van 9 maart 2006

³ Zie afbeelding 2



Afbeelding 4

Afbeelding 5

Standpunt klager

7. De heer K. vindt dat er veel te hard gereden wordt. Volgens hem is het probleem opgelost met het plaatsen van een verkeersbord op de kruising van de Van der Meerweg en de Stationsweg.

Standpunt gemeente

8. 250 meter voor de plaats waar de heer K. een extra verkeersbord met de aanduiding 30 km-zone wil, staat ook al een bord. Ons beleid is dat er niet teveel borden geplaatst mogen worden. Anders raken automobilisten het overzicht kwijt. Bovendien laat de inrichting van de weg zien dat het gaat om een 30-km zone en de snelheidsmetingen geven aan dat dit genoeg is.

Behoorlijkheidsvereisten

Goede motivering

De overheid legt haar handelen en haar besluiten duidelijk aan de burger uit. Daarbij geeft zij aan op welke wettelijke bepalingen de handeling of het besluit is gebaseerd, van welke feiten zij is uitgegaan en hoe zij rekening heeft gehouden met de belangen van de burgers. Deze motivering moet voor de burger begrijpelijk zijn.

De overheid motiveert haar besluiten en handelingen steeds goed. Zij handelt niet alleen naar wat haar goed uitkomt of op basis van willekeur. Drie bouwstenen zijn voor een goede motivering van belang: de wettelijke voorschriften, de feiten en belangen en een heldere redenering.



Overwegingen

- 9.** Het enkel plaatsen van een bord in een 30-km zone is op grond van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer onvoldoende invulling van de inrichting van een 30-km zone. De zone moet zo ingericht zijn met drempels, obstakels, slingers etc. dat bestuurders niet harder kunnen rijden dan gemiddeld 30 km. De ombudsman constateert dat de gemeente Westvoorne allerlei fysieke maatregelen heeft genomen om invulling te geven aan de 30-km zone.
- 10.** De ombudsman stelt vast dat uit de snelheidsmetingen van de gemeente blijkt dat de V 85 op de Noordweg 43,9 km is. Dat betekent dat de inrichting van de 30-km zone op dit stuk weg niet voldoende zelfhandhavend is.
- 11.** Daarnaast is de Noordweg niet de Stationsweg en ziet de ombudsman dat het ook een heel ander soort weg is dan de Stationsweg. De gemeente heeft geen recente snelheidsmetingen of informatie over de V 85 op de Stationsweg overgelegd.
- 12.** Op grond van het bovenstaande komt de ombudsman tot de conclusie dat de gemeente haar standpunt dat de 30-km zone op de Stationsweg overeenkomstig het Besluit Algemene Bepalingen Wegverkeer is ingericht onvoldoende heeft gemotiveerd. Het is tenslotte niet zeker dat de V 85 op de Stationsweg onder de 37 km ligt.
- 13.** De ombudsman vindt de klacht van de heer K. op dit punt gegrond. De gemeente heeft haar besluit om geen aanvullende maatregelen te nemen onvoldoende gemotiveerd.
- 14.** De gemeente had eerst moeten bepalen wat de V 85 op de Stationsweg was en aan de hand daarvan af moeten wegen of er aanvullende maatregelen nodig waren om de inrichting van de weg aan te passen.



Oordeel

- 15.** Het oordeel van de ombudsman ziet op de gedraging van de gemeente ten aanzien van haar plicht om deugdelijk onderzoek te doen naar de snelheid op de Stationsweg.
- 16.** Zij had door middel van een snelheidsmeting de V 85 moeten bepalen om daarna een gemotiveerde beslissing te kunnen nemen over het wel of niet inzetten van maatregelen.
- 17.** Aan die plicht heeft de gemeente niet voldaan. De klacht van de heer K. is gegrond, de gemeente heeft haar reactie op de klacht onvoldoende gemotiveerd. De gemeente heeft in strijd met het behoorlijkheidsvereiste Goede Motivering gehandeld.

Aanbevelingen

Naar aanleiding van de concept-bevindingen en het voorlopig oordeel zag de ombudsman aanleiding om aan zijn oordeel een aanbeveling te verbinden:

De ombudsman beveelt het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Westvoorne aan om ter plaatse van de 30-km zone rondom de Stationsweg in Oostvoorne snelheidsmetingen te houden en aan de hand van de resultaten van deze metingen, de V 85 te bepalen en als daartoe aanleiding is te overwegen om aanvullende maatregelen te nemen.

Op 20 mei 2019 reageert de gemeente op de concept-bevindingen en het voorlopig oordeel van de ombudsman. De gemeente informeert de ombudsman dat zij opdracht heeft gegeven om rondom de Stationsweg metingen uit te voeren. Zodra zij de resultaten van de metingen ontvangt, zal zij zich opnieuw beraden over de situatie.

De ombudsman heeft er met instemming kennis van genomen dat de gemeente zijn aanbeveling overneemt.



Bijlage wet- en regelgeving

Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens Paragraaf 4 1.

De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.

Instructie snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers

(2015I001): “(...) In deze instructie worden regels gegeven voor de opsporing en vervolging van snelheidsoverschrijdingen en overtredingen van regels met betrekking tot de snelheidsbegrenzers in bedrijfsauto’s en bussen (...)”

3.1 Maximale fout (Mobiele) radarsnelheidsmeter, lasersnelheidsmeter, detectorsnelheidsmeter, (mobiele) trajectnelheidsmeter (...) Een ten laste gelegde snelheid is slechts bewezen, als van de gemeten snelheid de maximaal toelaatbaar geoordeelde meetfout van de meetapparatuur is afgetrokken (...) Om te voorkomen dat de gemeten snelheid na aftrek van de meetcorrectie te dicht bij de toegestane maximumsnelheid ligt, wordt pas opgetreden als de gemeten snelheid verminderd met de voorgeschreven correctie van 3 km/h c.q. 3 procent, de toegestane maximumsnelheid met 4 km/h of meer overschrijdt (...)

De snelheidsmeters zoals genoemd onder 3.1 van deze instructie moeten dus als volgt worden ingesteld:

<i>Maximumsnelheid</i>	<i>Snelheidsmeter instellen op Correctie</i>		
<i>Beschikking</i>			
<i>30 km/h</i>	<i>37 km/h</i>	<i>-3</i>	<i>34 km/h</i>
<i>50 km/h</i>	<i>57 km/h</i>	<i>-3</i>	<i>54 km/h</i>
<i>80 km/h</i>	<i>87 km/h</i>	<i>-3</i>	<i>84 km/h (...)</i>