



# Rapport

Onderzoek naar een klacht over het college van burgemeester en wethouders van Heerlen.

**Datum: 31 augustus 2016**

**Rapportnummer : 2016/080**

## Wat is de klacht?

Verzoeker klaagt, mede namens andere bewoners van de straat waar hij woont, over de hinder die zij ondervinden van het zwaar verkeer op de weg en over het feit dat het college van burgemeester en wethouders van Heerlen geen maatregelen neemt om die hinder tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

## Welke hinder ondervinden verzoeker en anderen?

Verzoeker en andere bewoners stellen dat zij al jaren trilling- en geluidhinder ondervinden van het zwaar verkeer op de weg waaraan zij wonen. Die hinder wordt met name veroorzaakt bij het passeren van de verkeersdrempel aan het begin van de straat. Het (zwaar) verkeer moet afremmen als het de straat inslaat en trekt na het passeren van de drempel weer op. De nog toegestane maximum snelheid op de weg is 30 km/u.

Sinds 2009 zijn bij de gemeente Heerlen klachten ingediend en meldingen over overlast gedaan, maar die leidden niet tot maatregelen om die hinder tegen te gaan.

De rechtsbijstandsverzekeraar van verzoeker liet in 2012 een onderzoek doen door een onafhankelijk technisch onderzoeksbureau. De conclusie in het rapport was dat in de woningen voelbare trillingen kunnen optreden maar dat de kans op schade aanvaardbaar gering is (< 1%). Het onderzoek is conform de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR) uitgevoerd.

## Hoe wordt hinder gemeten of vastgesteld?

Nederland kent geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. In de praktijk is daarin voorzien met de richtlijnen van de SBR. Deze worden door de overheid, onafhankelijke instituten en in de rechtspraak als maatstaf gebruikt.

De grenswaarden voor trillinghinder kunnen niet scherp gedefinieerd worden. Daarom worden in de richtlijnen streefwaarden gehanteerd. SBR-Richtlijn deel B betreft de hinder voor personen in gebouwen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende omstandigheden waaronder trillingen kunnen voorkomen en waarbij verschillende trillingsterkten worden toegelaten. Daarbij wordt rekening gehouden met nieuwe, bestaande of gewijzigde situaties, met de locatie in relatie tot zijn omgeving en met het tijdstip en de duur van de trillingen. De toetsingswaarden zijn opgenomen in tabellen, waarin een bestaande situatie wordt onderscheiden van een nieuwe situatie. In het kort komt het er op neer dat de toetsingswaarden voor een bestaande situatie tweemaal hoger zijn dan die voor een nieuwe situatie. Indien de trillingsterkte onder deze streefwaarden blijft, mag worden verwacht dat in de meeste situaties geen hinder zal optreden.

In de praktijk is gebleken dat overlast van trillingen ten gevolge van een drempel vrijwel uitsluitend optreedt bij het passeren van zware voertuigen. Bouwwerken binnen een straal van 30 meter van de drempel lopen potentieel risico op overlast bij het passeren van zware voertuigen. Het type verkeersdrempel is niet altijd doorslaggevend voor het optreden van overlast. Ernstige oneffenheden in de weg of een slechte aansluiting van de drempel op de wegverharding kunnen ook aanleiding zijn tot sterke trillingen. Er zijn

aanwijzingen dat sinusvormige drempels (in een vloeiende lijn omhoog en omlaag) minder overlast veroorzaken dan drempels met een schuine oprit.

### Wat is de staat en de functie van de drempel?

De verkeersdrempel is volgens de gemeente aangelegd in 1991, conform de toen geldende normen van het CROW (een onafhankelijk instituut voor verkeersadviezen aan overheid en wegenbouw). De gemeente wees er verder op dat de drempel noodzakelijk is in het belang van de verkeersveiligheid teneinde af te dwingen dat er niet harder dan 30 km/u wordt gereden en omdat een alternatief, zoals een bus-sluis niet voorhanden is.

De bewoners erkennen het belang van de drempel voor de verkeersveiligheid, maar volgens hen is de hinder het gevolg van het in de loop der jaren toegenomen zwaar verkeer. Het gaat om vrachtverkeer voor de bevoorrading van een pas later gebouwd winkelcentrum en een supermarkt die zeven dagen per week open is.

De gemeente liet in 2010 en eind 2014 verkeerstellingen uitvoeren in de straat die is ingericht en berekend op een nog wenselijk geacht aantal voertuigen van maximaal 3.000 per dag. Het resultaat van de tellingen in 2010 kwam neer op gemiddeld 1.800 passerende voertuigen per dag. In 2014 zijn een week lang de kentekens van passerende voertuigen geregistreerd op een meetlocatie in de straat waar verzoeker woont en een andere meetlocatie elders. Daarbij is het doorgaand verkeer en het verkeer dat een bestemming heeft in de wijk in beeld gebracht. Uit deze meting bleek dat van de 35 getelde vrachtauto's zes konden worden aangemerkt als doorgaand verkeer. Het overige had een bestemming in de wijk. Doorgaand verkeer is verkeer dat van de ene meetlocatie naar de andere meetlocatie rijdt zonder een tussenstop te maken. Voertuigen die langer dan vier minuten over deze rit doen hebben hoogstwaarschijnlijk een tussenstop gemaakt. Alleen voertuigen die binnen vier minuten op beide meetlocaties geregistreerd zijn, worden dan als doorgaand verkeer aangemerkt.

### Wat is het standpunt van het college?

Naar aanleiding van het in 2012 uitgebrachte onderzoeksrapport, deelde het college van burgemeester en wethouders de rechtsbijstandsverzekeraar op 31 mei 2012 mee dat volgens dat rapport de trillingen niet dusdanig sterk zijn dat er een kans op schade is, zoals de bewoners wel eens hebben geopperd. Anderzijds is ook geconcludeerd dat de trillingen overlast kunnen veroorzaken. Die conclusie is gebaseerd op de waarden van deel B, tabel 10.5.2. in SBS-richtlijn 'Hinder voor personen in gebouwen'. Die waarden mogen volgens het college echter alleen worden gehanteerd bij hinder van verkeer in nieuwe situaties. De drempels in de straat zijn aangelegd vóór 1995 en de mogelijke toename van het verkeer in de straat kan het gevolg zijn van de afsluiting van een naburige straat voor alle verkeer. Die afsluiting was echter vóór 1999 en de eerste klacht over de drempel bij verzoekers woning is van september 2009. Volgens het college kan dan ook geen sprake zijn van een nieuwe situatie. Het college concludeerde dat de waarden in tabel 10.5.3. van de SBR-richtlijn van toepassing zijn en dat de situatie, gelet op de gemeten waarden, daaraan voldoet.

De stadsdeelcoördinator stuurde verzoeker op 4 februari 2105 een bevestiging van zijn gesprek met de verkeerskundige. Deze had verzoeker meegedeeld dat de gemeente niet van plan was om de situatie aan te passen. De coördinator lichtte toe dat verzoekers' voordeel bij het wegnemen van de drempel niet opweegt tegen de nadelen, zoals de kosten en - afhankelijk van de gekozen oplossing - de onduidelijkheid voor de weggebruikers. Ook de moeilijke handhaafbaarheid, de toegenomen snelheid van het verkeer of zelfs de totale onbereikbaarheid van de straat voor vrachtverkeer spelen een rol. Met verwijzing naar de week van de verkeerstelling in 2014 concludeerde de coördinator dat het dus ging om zes als doorgaand verkeer te beschouwen vrachtauto's, dat is gemiddeld minder dan één vrachtauto per dag die daar onnodig reed.

## Wat is het oordeel van de Nationale ombudsman?

Het redelijkheidsvereiste houdt in dat overheidsinstanties de verschillende belangen tegen elkaar afwegen en dat de uitkomst hiervan niet onredelijk is.

Dit impliceert dat een bestuursorgaan bij zijn handelen de relevante feiten en omstandigheden moet achterhalen om die vervolgens te vertalen in belangen. De eis van een niet onredelijke uitkomst van de afweging van de verschillende belangen, waaronder het algemeen belang, brengt mee dat bestuursorganen een zekere beleids- en beoordelingsvrijheid hebben.

Een gemeente heeft onder meer tot taak om de door haar beheerde wegen in goede staat te onderhouden en die maatregelen te treffen die nodig zijn om de risico's voor de verkeersdeelnemers op de weg tot een minimum te beperken. Daarmee is niet alleen het algemeen belang, waaronder het belang van de verkeersveiligheid, gemeid maar ook het eventuele belang van één of meer aanwonenden van de weg.

De Nationale ombudsman is in de afgelopen jaren met regelmaat gevraagd om een onderzoek in te stellen naar de reactie van een overheidsinstantie op klachten over geluid- en trillinghinder en soms ook over schade als gevolg van (zwaar) verkeer dat een verkeersdrempel passeert. In zo'n geval gaat de Nationale ombudsman na of die overheidsinstantie de aard en oorzaken van de klachten heeft onderzocht en of is nagegaan of de drempel voldoet aan de eisen die daaraan mogen worden gesteld. Evenals in de rechtspraak hanteert de Nationale ombudsman de richtlijnen van de SBR als criterium. Vervolgens moet de vraag worden beantwoord of het standpunt van de desbetreffende overheidsinstantie niet onredelijk is.

In dit geval gaat het om een situatie waarin aanwonenden in hun woning trillinghinder ondervinden van zwaar verkeer bij het passeren van de verkeersdrempel nabij hun woningen. Er is geen verschil van mening over de noodzaak om de snelheid van het verkeer om redenen van veiligheid te beperken tot maximaal 30 km/u. Evenmin is er een verschil van mening over de noodzaak om dat door aanvullende maatregelen af te dwingen. Een algemeen gebruikt middel daartoe is de zogeheten verkeersdrempel, een verhoging op het wegdek die het gemotoriseerd verkeer - zonder een aanzienlijke kans op schade - alleen kan passeren door de rijsnelheid bij het passeren aan te passen.

Vast staat dat er in dit geval op grond van de SBR-Richtlijnen voor hinder voor personen in gebouwen geen reden is om maatregelen te treffen om de ondervonden hinder te beperken of weg te nemen. Er is geen reden tot twijfel of de trillingen van met name zwaar verkeer bij het passeren van de drempel voelbaar zijn in de nabij gelegen woningen, maar op basis van de feiten en omstandigheden is voldoende aannemelijk dat die trillingen de nog aanvaardbaar geachte sterkten vrijwel nooit te boven gaan. Daarnaast heeft de gemeente zowel in 2010 als in 2014 verkeerstellingen laten uitvoeren waaruit bleek dat het aantal voertuigen ruim onder het, gelet op de inrichting van de straat, nog wenselijk geacht aantal voertuigen van maximaal 3.000 per dag bleef.

Gelet op het vorenstaande komt de Nationale ombudsman tot de conclusie dat het college in redelijkheid heeft kunnen besluiten om de bestaande situatie niet te wijzigen.

De onderzochte gedraging van het college van burgemeester en wethouders van Heerlen is behoorlijk.

## Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van het college van burgemeester en wethouders van Heerlen, is niet gegrond.

De Nationale ombudsman,

Reinier van Zutphen