



# Rapport

Rapport over een klacht over het college van burgemeester en wethouders van Ermelo.

**Datum: 24 juni 2011**

**Rapportnummer: 2011/196**

## Klacht

Verzoeker klaagt erover dat het college van burgemeester en wethouders van Ermelo een verkeersremmende maatregel heeft getroffen als gevolg waarvan hij ernstige geluids- en trillingsoverlast ondervindt, en het nu aan hem overlaat om aannemelijk te maken dat zijn overlast het oorzakelijk gevolg is van die maatregel.

## Bevindingen en beoordeling

### Bevindingen

1. Verzoeker woont nabij een verhoogde kruising op een doorgaande weg in de bebouwde kom van Ermelo. Deze weg maakt deel uit van een gebied waar een maximum snelheid van 30 km/u is toegestaan. Om de naleving daarvan af te dwingen zijn verkeersremmende maatregelen (verkeersdrempels en - plateaus) getroffen.

Verzoeker schreef het college van burgemeester en wethouders van Ermelo op 7 april 2008 dat hij en zijn burens sinds de aanleg van de verhoogde kruising in februari 2008 ernstige geluids- en trillingsoverlast ondervinden, en dat daarvan voordien geen sprake was. Verzoeker weet dat aan het zware vrachtverkeer dat met name in de vroege ochtenduren met een veel hogere dan de toegestane snelheid de verhoogde kruising passeert, en deed een verzoek aan het college om de aanvullende maatregelen te nemen die nodig zijn om de snelheid van het verkeer te beperken. Het college deelde verzoeker per brief van 20 maart 2009 onder meer mee, dat was gebleken dat het plateau en het wegdek niet goed op elkaar aansloten en dat het herstel naar verwachting ertoe zou leiden dat de overlast zou worden beperkt.

2. Verzoeker herhaalde zijn verzoeken aan het college op 14 januari en 27 mei 2010, omdat hij niet tevreden was met de reactie op zijn klachten.

Het college deelde verzoeker op 18 mei 2010 mee, dat zou worden nagegaan of de aansluiting van de drempel op het wegdek mogelijk verzakt was en dat er verder geen mogelijkheden waren om de overlast te verminderen. Verder wees het college verzoeker op de mogelijkheid om metingen te laten uitvoeren en op basis daarvan te beoordelen of de overlast de zgn. SBR-normen overschrijdt. Zo ja, dan verklaarde het college zich bereid hem tegemoet te komen in de kosten van zo'n onderzoek.

3. Verzoeker wendde zich vervolgens tot de Nationale ombudsman, met een verwijzing naar zijn rapporten naar aanleiding van vergelijkbare klachten over overlast. De Nationale ombudsman legde het college daarop het volgende voorlopige standpunt voor, met het verzoek om daarop te reageren.

3.1. Een overheidsinstantie dient alvorens een fysieke verkeersmaatregel te treffen zich ervan te vergewissen of daardoor anderen niet worden benadeeld.

Het verkeersplateau nabij de woning van de heer A. is volgens het college aangelegd conform de richtlijnen van het CROW (een landelijke adviesinstantie voor overheid en bedrijfsleven op het gebied van verkeerstechniek). Dat zou dan moeten inhouden dat alvorens tot aanleg is overgegaan een onderzoek is verricht naar de mogelijke nadelige effecten, en dat het plateau zodanig is geconstrueerd, dat door passerend verkeer veroorzaakte trillingen en geluid de door alle wegbeheerders aanvaarde en gehanteerde richtlijnen (de zgn. SBR-normen) niet overschrijden.

3.2. Volgens de heer A. ondervindt hij sinds de aanleg van het verkeersplateau in zijn woning ernstige trillingsoverlast, waarvan vóór de aanleg van het plateau geen enkele sprake was.

Of in de woning sprake is van trillingen als gevolg van verkeer dat het plateau passeert en of en zo ja, in hoeverre die trillingen de nog aanvaardbare hinder te boven gaan is door het college niet onderzocht. Het ontbreekt dus tot op heden aan relevante informatie over de werkelijke sterkte van die trillingen.

3.3. Volgens de brief van de heer A. van 27 mei 2010 is het mogelijk om het plateau met een hogere snelheid dan de ter plaatse nog toegestane snelheid van 30 km/u te passeren. Uit onderzoek van de Nationale ombudsman naar vergelijkbare kwesties is bekend, dat het goed mogelijk is om een conform de geldende richtlijnen geconstrueerde drempel of plateau met een hogere dan de toegestane snelheid te passeren en dat als gevolg daarvan de nog aanvaardbare normen voor hinder kunnen worden overschreden.

3.4. Een bestuursorgaan dient een beslissing te nemen die steun vindt in de resultaten van een deugdelijk onderzoek. De klacht van de heer A. geeft reden tot twijfel aan de juistheid van de gegevens op basis waarvan tot een verkeersremmende maatregel is besloten. Het besluit tot uitvoering van die maatregel is mede gebaseerd op de omstandigheid dat de uitvoering daarvan geen onaanvaardbare hinder meebrengt, maar er is, nadat die maatregel is getroffen, niet nagegaan of er daadwerkelijk geen onaanvaardbare gevolgen zijn.

3.5. In het geval dat een burger is geconfronteerd met de voor hem nadelige gevolgen van een voorziening waar hij niet om heeft gevraagd, gaat het naar het oordeel van de Nationale ombudsman niet aan om hem onevenredig te belasten door de kosten van een onderzoek naar die gevolgen voor zijn rekening te laten. Het resultaat van dat onderzoek, het antwoord op de vraag of er een oorzakelijk verband is tussen de gestelde overlast en de getroffen maatregel, dient er in de eerste plaats toe om het standpunt met betrekking tot de klacht van de heer A. deugdelijk te kunnen motiveren. Afhankelijk van de uitkomst van dat onderzoek moet de vraag worden beantwoord of, en zo ja, welke, maatregelen nodig

zijn om die hinder voor betrokkene weg te nemen of althans tot binnen de grenzen van nog aanvaardbare hinder terug te brengen.

4. In reactie op de brief van de Nationale ombudsman deelde het college mee bereid te zijn tot het treffen van maatregelen, mits objectief is vastgesteld dat de normen worden overschreden. Het college verklaarde dat bij de voorbereiding op de genomen verkeersmaatregelen in het centrum alle belanghebbenden zijn uitgenodigd hun zienswijze te geven. Om de bereikbaarheid van onder meer hulpdiensten, leveranciers en bezoekers te vergemakkelijken is gekozen voor plateaus met een hoogte van acht centimeter in plaats van de gebruikelijke twaalf centimeter hoogte die wordt toegepast in woonbuurten. Een hoogte van acht centimeter dwingt al een voldoende lagere snelheid af, zodat de verkeersveiligheid wordt gediend, zonder de bereikbaarheid te beperken.

Ook elders in de gemeente zijn vergelijkbare drempels aangelegd, ook op plaatsen waar vrachtverkeer rijdt, en bij geen van die maatregelen wordt overlast ervaren. Voor de gemeente was er daarom geen reden of noodzaak of wettelijke verplichting om vooraf metingen te doen.

Het standpunt van de Nationale ombudsman dat voor rekening van de gemeente een onderzoek naar de mate van verzoekers overlast zou moeten worden verricht deelde het college dan ook niet. Met de invoering van verkeersmaatregelen en de uitvoering daarvan is volgens het college alle mogelijke zorgvuldigheid betracht en is voldaan aan de regels.

Tot slot deelde het college mee van mening te zijn dat een burger moet aantonen dat hij overlast ondervindt en in welke mate. Indien blijkt dat verzoeker overlast ondervindt die de grenzen overschrijdt zullen maatregelen worden genomen om die overlast te beperken en worden de kosten voor het onderzoek vergoed. Deze aanpak is erop gericht om precedentwerking te voorkomen.

5. Naar aanleiding van het verslag van bevindingen deelde verzoeker onder meer mee, dat het college in zijn reacties steeds niet ingaat op zijn klachten en voorstellen om die te verminderen. Van overleg met hem over het voornemen tot aanleg van een verhoogde kruising nabij zijn woning is geen sprake geweest. Volgens verzoeker kan hij nu uit eigen ervaring vaststellen dat dat de verhoogde kruising niet effectief is en het verkeer op de weg, waar een snelheid van maximaal 30 km/u is toegestaan, de kruising met een snelheid van 50 km/u of hoger kan passeren en met name door zwaar vrachtverkeer dan ernstige trillingshinder ontstaat. De bewering dat elders in de gemeente geen klachten over drempels en verhoogde kruisingen zijn is aantoonbaar onjuist, gelet op de ingezonden brieven over dit onderwerp in de lokale pers. Bovendien gaat de vergelijking van het college mank, omdat de weg nabij verzoekers woning verreweg de intensiefst door vrachtverkeer gebruikte weg is.

## **II Beoordeling**

6. Het vereiste van actieve en adequate informatieverwerking houdt in dat een bestuursorgaan bij de voorbereiding van zijn handelingen de relevante informatie verwerft en bij de voorbereiding van zijn beslissing onderzoekt wat de effecten van zijn handelen zullen zijn. Vervolgens moet een afweging worden gemaakt van de belangen die daarmee zijn gemoeid. In een situatie zoals deze gaat het dan om het algemeen belang van de verkeersveiligheid bij snelheidsmatiging enerzijds, en het belang van een burger bij een zoveel mogelijk ongestoord woongenot anderzijds.

7. In de situatie van verzoeker zijn maatregelen getroffen die onmiskenbaar van groot belang zijn voor de verkeersveiligheid. De uitvoering van dergelijke maatregelen kan echter meebrengen dat overlast ontstaat voor een of meer burgers. Het is aan de overheid om zodanige maatregelen te nemen dat die overlast tot een minimum wordt beperkt en ieder geval de grenzen van het nog toelaatbare niet overschrijdt.

8. Totdat het college overging tot aanleg van een verkeersplateau nabij verzoekers woning ondervond hij naar zijn zeggen geen overlast van passerend verkeer, daarna wel. Volgens het college is de drempel aangelegd conform de geldende maatstaven en hebben andere vergelijkbare drempels binnen de gemeente nimmer tot klachten over overlast aanleiding gegeven.

Het college gaat daarmee echter voorbij aan de omstandigheid dat verzoekers overlast mogelijk het gevolg is van het geluid en de trillingen die worden veroorzaakt door met name zwaar verkeer dat die drempel met een hoger dan de te plaatse nog toegestane maximum snelheid van 30 km/u passeert. Indien dat zo is, dan voldoet die drempel dus niet of niet voldoende als verkeersremmende maatregel.

9. Het college heeft voorts geen onderzoek gedaan naar de mogelijke geluids-of trillingsoverlast, vóór noch ná de aanleg van de drempel. Weliswaar is nagegaan of het wegdek wel goed aansloot op die drempel, maar dat onderzoek betrof alleen de mogelijke oorzaak, en niet de vraag of dat herstel ook afdoende was om de overlast van verzoeker en zijn burens weg te nemen.

Verder stelde het college dat belanghebbenden de gelegenheid hebben gehad om vooraf hun zienswijze te geven op de maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid in hun woonomgeving. Het is dan echter niet redelijk om belanghebbenden tegen te werpen dat zij in hun zienswijze niet zijn ingegaan op een voor hen niet voorzienbaar en door het college kennelijk ook niet voorzien effect van dat verkeersplateau.

10. Zoals hiervoor, onder 3.5. is gesteld, gaat het naar het oordeel van de Nationale ombudsman niet aan om een burger die is geconfronteerd met de voor hem nadelige gevolgen van een maatregel waar hij niet om heeft gevraagd te belasten met de kosten van een onderzoek naar de oorzaken van zijn overlast.

Hier gaat het om overlast van een burger als gevolg van kennelijk ook door het college niet voorziene gevolgen van zijn besluit. In dat geval is het aan het college om door nader onderzoek te achterhalen hoe die nadelige gevolgen zoveel mogelijk ongedaan gemaakt kunnen worden.

Het college is op dit punt tegenover verzoeker tekort geschoten door het aan hem over te laten een onderzoek naar die onvoorziene gevolgen van zijn beslissing te doen.

Overigens wordt nog opgemerkt dat de Nationale ombudsman het standpunt van het college dat (ook) vanwege de precedentwerking geen onderzoek wordt gedaan niet begrijpt. Het enkele feit dat er mogelijk andere vergelijkbare gevallen zijn mag geen reden zijn om de bewijslast van de onvoorziene gevolgen van een door de gemeente genomen verkeersmaatregel bij de burger te leggen.

De onderzochte gedraging van het college van burgemeester en wethouders van Ermelo is niet behoorlijk. Het voorgaande geeft aanleiding tot het doen van een aanbeveling.

## **Conclusie**

De klacht over de onderzochte gedraging van het college van burgemeester en wethouders van Ermelo uit Ermelo, is gegrond, wegens strijd met het vereiste van actieve en adequate informatieverwerving.

## **Aanbeveling**

Het college wordt in overweging gegeven om op kosten van de gemeente onderzoek te laten verrichten naar de geluid- en trillingshinder die verzoeker ondervindt tengevolge van de verkeersremmende maatregel en naar aanleiding van de uitkomst daarvan zonodig nadere maatregelen te nemen.