



# Rapport

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

**Datum:**

**Rapportnummer: 2012/067**

## Klacht

Verzoeker klaagt er mede namens andere bewoners van zijn wijk over, dat de gemeente Emmen geen concrete oplossing biedt voor de ernstige geluidhinder die zij al jaren ondervinden van het intensieve verkeer op de nabij gelegen verbindingsweg (Rondweg).

## Bevindingen

### 1. Voorgeschiedenis

De wijk waar verzoeker woont is in hoofdzaak bestemd voor wonen. De wijk grenst aan de oostzijde aan de Rondweg (N391), een doorgaande weg voor onder meer verkeer in de richtingen Hoogeveen/Zwolle en Duitsland en voor (interlokaal) verkeer naar de bedrijventerreinen in de gemeente.

De bewoners van de wijk klagen al jaren bij de gemeente over de geluidsoverlast van het verkeer op de Rondweg. Zo is in een ambtelijk advies aan het college van burgemeester en wethouders van 12 januari 1981 in verband met een woning op ongeveer 60 meter afstand van de Rondweg opgemerkt, dat de belasting van de weg ongeveer 6300 voertuigen per etmaal was en de geluidsbelasting op de gevel is geschat op 58 dB(A), bij de op de weg nog toegestane maximum snelheid van 70 km/u. Uit dat advies blijkt dat is uitgegaan van de verwachting dat het verkeer stiller zou worden en dat bij een gemiddelde isolatie van de gevel kon worden voldaan aan de streefnorm voor de wettelijk nog toelaatbare geluidsbelasting.

Op een in het jaar 2000 ingediende klacht over geluidsoverlast in een woning op 57 meter afstand van de weg reageerde de gemeente op 19 oktober 2000 met de mededeling dat de geluidsbelasting op de gevel van die woning was berekend op 52 dB/A, waarbij was uitgegaan van 14.730 voertuigen per etmaal. Deze belasting was volgens de gemeente 2 dB/A hoger dan de voorkeursgrenswaarde in de wet (zie ACHTERGROND).

### 2. Actuele situatie 2011/2012

Verzoeker wendde zich mede namens 36 andere wijkbewoners per brief van 11 oktober 2010 tot het college. Hij wees er op, dat degenen die nabij de Rondweg wonen al jarenlang hun klachten en bezorgdheid uiten over de gevolgen van de toegenomen verkeersintensiteit op de Rondweg door de aansluiting op de autoweg N391. Het lawaai en de stank van het voortdurend langsrazend verkeer is volgens verzoeker in vele opzichten een belemmering van het woongenot en mogelijk ook een gevaar voor de gezondheid. Verzoeker gaf aan teleurgesteld te zijn over het uitblijven van maatregelen. In dit verband wees hij op de aanleg van een grote geluidswal bij een nieuwe woonwijk verderop langs de Rondweg. Hij stelde voor om de geluidswal voor een in nu aanbouw zijnde nabij gelegen woonwijk dan uit te breiden tot langs zijn wijk.

Naar aanleiding van hun brief hadden de bewoners op 6 januari 2011 een gesprek met de wethouder voor verkeer en enkele medewerkers. Volgens verzoeker zegde de wethouder toe dat er op korte termijn een onderzoek zou worden gedaan naar de mogelijkheid om aan hun wensen tegemoet te komen. Omdat hij verder geen bericht kreeg, stuurde verzoeker het college op 18 april 2011 een herinnering aan de gedane toezegging.

Op 23 mei 2011 hadden de bewoners een vervolgesprek met de wethouder voor milieu en de wethouder voor verkeer en enkele medewerkers. De wethouder voor verkeer wees er op, dat zijn toezegging een onderzoek betrof naar vergelijkbare situaties binnen de gemeente, en niet een technisch onderzoek naar de geluidsbelasting in de wijk. De wethouder voor milieu stelde onder meer dat is onderkend dat er geluidsoverlast wordt ervaren en wees er tevens op, dat dit op meerdere locaties het geval is, maar er, anders dan voor nieuwbouw, voor bestaande woonwijken geen wettelijke verplichting bestaat om maatregelen te treffen.

De wethouder voor verkeer deelde verder mee dat er een onderzoek is verricht naar een opwaardering van de Rondweg tot een zgn. stroomweg. De conclusies van dat onderzoek zijn opgenomen in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, dat onder meer betreft de verkeersknelpunten die in de periode 2012-2020 moeten worden opgelost.

De wethouder wilde geen toezegging doen met betrekking tot het nemen van maatregelen, maar verklaarde wel bereid te zijn om indien zich een gelegenheid zou voordoen die op haalbaarheid te beoordelen.

### 3. Standpunt gemeente Emmen

Het college van burgemeester en wethouders wees in zijn reactie op onder meer de resultaten van een akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van wegverkeer op de Rondweg.

In het onderzoeksrapport van 27 juni 2006 staat, dat in 2006 op het weggedeelte langs verzoekers woonwijk per werkdag gemiddeld 13.770 voertuigen zijn geteld, waarvan 6% middelzwaar en 6% zwaar verkeer, bij een maximum snelheid van 70 km/u. De geluidsbelasting op de gevel van de woningen die grenzen aan de Rondweg ligt tussen de 55 en 60 dB (A).

De telling voor 2011 kwam uit op een gemiddelde per werkdag van 13.460 voertuigen.

In 2006 is een nieuwe deklaag op de weg aangebracht, waarmee een einde is gemaakt aan een sinds 2005 bestaande situatie waarin een niet goed hechtende slijtlaag van invloed was op de geluidsbelasting. Om de veiligheid en de bruikbaarheid te kunnen waarborgen is de toegestane maximum snelheid tijdelijk verlaagd van 70 km/u naar 50 km/u en dat was (tijdelijk) van invloed op de geluidsbelasting.

In overleg met de provincie Drenthe is onderzoek gedaan naar het opwaarderen van de Rondweg tot stroomweg met ongelijkvloerse kruispunten, er van uitgaande dat de maximum snelheid van 70 km/u binnen de bebouwde kom behouden blijft. De resultaten van dit onderzoek zijn betrokken bij het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan, dat in het derde kwartaal van 2012 naar verwachting wordt voorgelegd aan de gemeenteraad. Tot dat plan behoort een uitvoeringsprogramma met tijdsplanning.

Tot slot verwees het college naar de Wet geluidhinder, met de constatering dat deze wet niet verplicht tot het treffen van maatregelen voor de wijk waar verzoeker woont. Ook stelde het college dat het de projectontwikkelaar van de naastgelegen nieuwbouwwijk niet kan verplichten om de daar aan te leggen geluidwerende voorziening door te trekken tot voorbij verzoekers wijk.

#### 4. Reactie verzoeker

Het verslag van bevindingen was voor verzoeker aanleiding om namens de buurtbewoners nog eens te benadrukken dat het zware vrachtverkeer de laatste jaren sterk is toegenomen, met een zowel binnen als buitenshuis zeer storende overlast tot gevolg. Wat de bewoners niet kunnen begrijpen is dat de gemeente zich alleen baseert op metingen, maar nooit de moeite heeft genomen om bij de mensen thuis eens te ervaren wat het effect is. Hoewel de bewoners niet over concrete gegevens beschikken kunnen zij uit eigen ervaring als weggebruikers wel vaststellen dat de maximum snelheidslimiet op de Rondweg regelmatig wordt overschreden, ook door zwaar vrachtverkeer, met gevolgen voor de geluidsbelasting. Om die reden pleiten zij voor een strenger handhavingsbeleid, met behulp van digitale fliitspaal.

### **Beoordeling**

Het vereiste van maatwerk houdt in dat de overheid bereid is om in voorkomende gevallen af te wijken van algemeen beleid of voorschriften als dat nodig is om onbedoelde of ongewenste situaties te voorkomen.

De overheid neemt wet- en regelgeving als uitgangspunt, maar houdt steeds oog voor de specifieke omstandigheden waar de burger in terecht kan komen. Ook in haar feitelijk handelen zoekt de overheid steeds naar maatregelen en oplossingen die passen bij de specifieke omstandigheden van de individuele burger.

Verzoeker en andere bewoners van zijn wijk klagen al sinds de jaren '80 over de hinder die zij ondervinden van het verkeer op de nabijgelegen Rondweg. Dat verkeer is sinds de bouw van de wijk alleen maar toegenomen, in een mate die de destijds bestaande verwachtingen inmiddels ruimschoots heeft overtroffen. Weliswaar zijn er door technische verbeteringen stillere motoren, maar die van vrachtverkeer zijn ook zwaarder geworden.

Bij de bouw van woningen begin jaren '80 of daarvoor is gewerkt volgens de toen geldende bouwvereisten, waarin minder strenge vereisten golden ten aanzien van isolatie van de woning zelf dan thans.

Met de inwerkingtreding van de Wet geluidhinder zijn de grenzen van nog toelaatbare geluidhinder vastgesteld. Uit bij herhaling verricht onderzoek is gebleken dat de geluidhinder van het verkeer op de Rondweg voor de nabijgelegen woningen de wettelijke grens voor nog toelaatbare hinder ruim te boven gaat. In een dergelijke situatie dienen dan in beginsel de maatregelen te worden getroffen die nodig zijn om die overlast terug te dringen.

De wetgever heeft voor wat betreft de verplichting van de overheid tot het treffen van geluidwerende voorzieningen een onderscheid willen maken tussen woningen en wegen die in 1982 en daarna zijn gebouwd en de in 1982 al bestaande bouw. Vanaf 1986 geldt, dat ook in bestaande situaties waarin de wettelijke grens voor geluidhinder wordt overschreden maatregelen moeten worden getroffen. Voor de categorie waar de woningen in verzoekers wijk onder vallen is echter niet vastgesteld binnen welke termijn de nodige voorzieningen moeten zijn getroffen.

Het college kan daarom in zoverre in zijn standpunt worden gevolgd, dat er thans inderdaad geen wettelijke verplichting is om te besluiten tot het treffen van geluidwerende voorzieningen.

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

#### Nadere overweging

Gelet op de aard en functie van de Rondweg en de actuele stand van de verkeers- en voertuigtechniek ligt het niet in de lijn der verwachtingen dat de bovenmatige hinder binnen afzienbare tijd zal afnemen. Dat brengt mee dat de gemeente verplicht blijft om maatregelen te treffen, hoewel die verplichting niet aan een termijn is gebonden.

Door de bewoners is aan het college voorgesteld om de geluidswal langs de naastgelegen nieuwe woonwijk te verlengen tot voorbij verzoekers wijk. Een lid van het college heeft ook toegezegd die mogelijkheid te zullen laten onderzoeken. Het ligt dan op de weg van het college om na een afweging van de daarmee gemoeide belangen een besluit te nemen. Het gaat daarbij om onder meer het belang van de wijkbewoners bij een ongestoord woongenot enerzijds, en het belang van de gemeente bij het doen van verantwoorde, doelmatige uitgaven anderzijds. Daarin past dat wordt nagegaan of een uitgave voor het doortrekken van de geplande geluidswal kan leiden tot een besparing op mogelijk veel hogere aanlegkosten op langere termijn.

Deze overweging geeft aanleiding om aan het rapport over deze zaak een aanbeveling te verbinden.

## **Conclusie**

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

## **Aanbeveling**

Het college wordt in overweging gegeven om de haalbaarheid van het doortrekken van de geluidswal langs de wijk die ligt naast verzoekers wijk te laten onderzoeken en na een afweging van de hiermee gemoeide belangen van zowel de bewoners als de gemeente een besluit te nemen.

De Nationale ombudsman,

dr. A.F.M. Brenninkmeijer

## **Achtergrond**

De wet geluidhinder (wet van 16 februari 1979, Stb. 1979, 99)

De wet geluidhinder regelt de bestrijding van geluidsoverlast. De wet richt zich op de bescherming van de burger in zijn woonomgeving. Daarom gaan de geluidsnormen uit van de geluidsbelasting die verschillende geluidsbronnen hebben op omliggende woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zoals ziekenhuizen en scholen.

De geluidsbelasting van een weg of andere geluidsbron op omliggende gebouwen mag in principe niet boven een bepaalde grens uitkomen, de zgn. voorkeursgrenswaarde.

Daarnaast is er een bovengrens vastgesteld, de maximale ontheffingswaarde, waar de geluidsbelasting op een woning niet boven mag komen, ook niet als de overheid ontheffing verleent.

Bij de bouw van woningen is de ondergrens voor de nog toegestane geluidsbelasting voor geluid van binnenstedelijk wegverkeer 48 dB en de bovengrens 63 dB. Voor buitenstedelijk wegverkeer is de ondergrens 48 dB, de bovengrens 53 dB.

Als de wegbeheerder een geluidsbelasting boven de grenswaarde toestaat dient hij als dat mogelijk is maatregelen te nemen, zoals een aanpak van de geluidsbron zelf, bijvoorbeeld door een stiller wegdek aan te leggen, een geluidscherm te plaatsen of de woning te isoleren.

De wet is gefaseerd in werking getreden. Vanaf 1982 is de wet van toepassing op nieuwe situaties en wegen, vanaf 1986 op bestaande situaties. Voor op 1 maart 1986 bestaande

situaties geldt een saneringsregeling, die er op neerkomt dat woningen met een geluidsbelasting van 55 dB (A) of meer in aanmerking komen voor sanering. Vanwege het grote aantal woningen dat voor sanering in aanmerking komt zijn 3 categorieën vastgesteld, waarvan de categorie met de laagste prioriteit is de categorie C, met een belasting van 55 – 60 dB (A). Alleen de hoogste categorie A. komt in aanmerking voor een financiële (rijks)bijdrage in de saneringsmaatregelen.

Voor het treffen van maatregelen tegen geluidhinder in woningen in de categorieën B en C zijn geen (uiterste) termijnen vastgesteld. De categorie C. is na een wijziging van de saneringsregeling per 1 januari 2007 komen te vervallen

Volgens de wetsgeschiedenis is in de uitvoeringspraktijk gebleken dat geluidschermen ten behoeve van woningen in de klasse tussen 55 dB (A) en 60 dB (A) veelal niet doelmatig zijn, tenzij er hoger belaste woningen in de nabijheid staan. Voorts is gebleken dat om aan de vereisten ten aanzien van de geluidsbelasting binnen de woning te voldoen er bij deze categorie woningen vrijwel nooit geluidsmaatregelen aan de gevel nodig zijn.