



# Rapport

**Datum: 24 maart 2005**

**Rapportnummer: 2005/085**

## Klacht

Verzoekers klagen erover dat het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hun klacht met betrekking tot de door hen ondervonden overlast van het op het wegdek ter hoogte van hun woning aangebrachte verkeersplateau onvoldoende zorgvuldig heeft behandeld.

## Beoordeling

1. De woning van verzoekers is gelegen aan een weg, nabij een T-kruising waar die weg aansluit op een doorgaande weg, buiten de bebouwde kom van hun woonplaats. Het beheer van deze wegen is opgedragen aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. In het beheersgebied van het hoogheemraadschap zijn in het kader van het landelijke project "Duurzaam Veilig" voorzieningen ter verbetering van de verkeersveiligheid getroffen, waaronder een verhoging van het wegdek - een zogenaamd verkeersplateau - op de T-kruising nabij verzoekers' woning.
2. Verzoekers en hun naaste burens hebben zich diverse keren tot het hoogheemraadschap gewend met een klacht over de overlast die zij ondervinden als gevolg van het verkeersplateau. Het gaat om trillings- en vooral geluidsoverlast van, dag en nacht passerende, ongeladen vrachtauto's en personenauto's met aanhanger, die het plateau passeren, waarbij het "klappen" van het voertuig op het op- en afrijgedeelte van het plateau tot hoge geluidspieken leidt. Die geluidspieken doen zich niet alleen voor in het geval van een overschrijding van de ter plaatse toegestane maximum snelheid, maar ook bij een lagere dan de toegestane maximum snelheid. Volgens verzoekers doet het, steeds op onverwachte momenten hun huis binnendringende, geluid denken aan onweer of ontploffingen, en heeft hun nachtrust daar ernstig onder te lijden.
3. Het hoogheemraadschap wees er op, dat naar aanleiding van de klachten van verzoekers en hun burens een onderzoek is gedaan, maar daarbij is niet gebleken van een overschrijding van de wettelijke normen. Er is weliswaar een geringe toename van de geluidsoverlast als gevolg van het verkeersplateau passerend vrachtverkeer gemeten, maar van een overschrijding van wettelijke normen is geen sprake en bovendien stelt de wet geen eisen met betrekking tot een nog toelaatbare geluidspiek van wegverkeer, aldus het hoogheemraadschap.

Het hoogheemraadschap achtte verzoekers' klacht ongegrond, ook al omdat voor zover de klachten worden veroorzaakt door ontoelaatbaar rijgedrag van weggebruikers, het niet aan het hoogheemraadschap, maar aan de politie is om daar iets aan te veranderen.

4. Verzoekers klagen erover, dat het hoogheemraadschap hun klacht met betrekking tot de door hen ondervonden geluidsoverlast onvoldoende zorgvuldig heeft behandeld. Zij stelden dat zij in hun woning de nodige geluidwerende maatregelen hebben getroffen, die

echter geen wezenlijke verbetering hebben gebracht. Verder wezen zij erop, dat het verkeersremmende effect van het plateau onvoldoende is, en de politie, juist omdat er een verkeersremmende maatregel is getroffen, ter plaatse geen snelheidscontroles meer uitvoert.

Volgens het hoogheemraadschap is het desbetreffende plateau overeenkomstig de richtlijnen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgevoerd en is er geen alternatieve voorziening mogelijk. Het hoogheemraadschap verwees verder naar de rapportage van een onafhankelijk onderzoeksbureau, dat volgens het hoogheemraadschap ook geen aanknopingspunten biedt voor de conclusie dat de overlast die verzoekers als gevolg van het plateau ondervinden ontoelaatbaar is.

5. Ingevolge de door de Unie van Waterschappen gegeven richtlijn ter verbetering van de verkeersveiligheid (zie Achtergrond, onder 4.) dient een T-kruising waar een fietsroute een autoroute kruist als een knelpunt te worden beschouwd, waarvoor de aanleg van een verkeersplateau in de meeste gevallen een goede oplossing zal zijn, mede gelet op de regel dat verkeer van rechts voor gaat. Of er een maatregel moet worden getroffen hangt af van de situatie: op plattelandswegen is in het algemeen het ongevalsrisico hoog, maar de verkeersfrequentie is van dien aard dat in slechts weinig gevallen ondubbelzinnig kan worden vastgesteld dat een maatregel moet worden getroffen. Een redelijk uitgangspunt lijkt twee of meer verkeersslachtoffers in zes jaar.

In de richtlijn is verder aangegeven dat een kruispuntplateau in een zone waar de maximale toegestane snelheid 60 km/u is, zodanig dient te zijn uitgevoerd dat het passeren met de nog toegestane snelheid weliswaar enig ongemak oplevert, maar geen schade aan het voertuig.

6. Gesteld noch gebleken is van zodanige verkeersongevallen nabij verzoekers' woning, dat om die reden alleen al de noodzaak van het treffen van een verkeersremmende maatregel aannemelijk is. Gelet op de aard van de situatie, waarin kwetsbaar fietsverkeer een autoroute kruist, is echter begrijpelijk dat het hoogheemraadschap snelheidsbeperkende maatregelen heeft willen treffen ter beperking van het risico op ongevallen. In dit geval is een zogenaamd verkeersplateau aangelegd, dat zodanig is ingericht dat het met de ter plaatse nog toegestane maximum snelheid van 60 km/u kan worden gepasseerd. Volgens verzoekers, die in hun waarnemingen worden gesteund door hun burens, is het echter ook goed mogelijk het plateau met een hogere snelheid dan 60 km/u te passeren. Het hoogheemraadschap heeft dit niet weersproken.

Het is dan ook aannemelijk, dat het desbetreffende verkeersplateau niet of onvoldoende tot effect heeft dat het (auto)verkeer zijn snelheid tot het toegestane maximum beperkt, hetgeen afbreuk doet aan de met die maatregel beoogde verbetering van de veiligheid van het (fiets)verkeer.

7. De wettelijke voorschriften met betrekking tot de geluidhinder van wegverkeer zijn opgenomen in de Wet geluidhinder. Van ontoelaatbare geluidhinder in de zin van deze wet is sprake, indien het gemiddelde van het ter plaatse in de loop van een bepaalde periode optredende geluid de grens van de naar de wettelijke maatstaven nog toelaatbare hinder heeft overschreden. In de situatie van verzoekers gaat het om regelmatig passerend (vracht)autoverkeer waarbij met name de pieken in het geluidsniveau bij het passeren van het plateau als ernstig hinderlijk worden ervaren. Deze geluidspieken doen zich voor wanneer voertuigen het plateau met hogere snelheid passeren, ook indien de maximumsnelheidslimiet van 60 km/u niet wordt overschreden. Het houden van snelheidscontroles ter plaatse is om die reden geen doelmatig middel om de door verzoekers ondervonden geluidhinder te beperken.

8. Verzoekers stelden met betrekking tot het in opdracht van het hoogheemraadschap uitgevoerde onderzoek en de metingen ter plaatse, dat het naar zijn aard en duur te beperkt was om daar conclusies met betrekking tot de door hen ondervonden hinder aan te verbinden. Immers, een voorname bron van hinder is de passage van ongeladen (vracht)auto's met aanhanger, ook in de nachtelijke uren, en omstandigheden als deze zijn niet in het onderzoek betrokken.

Er zijn ook geen wettelijke voorschriften met betrekking tot de geluidspieken als gevolg van passerend vrachtverkeer, maar uitsluitend voorschriften die betreffen een gemeten gemiddelde. Uit de geschiedenis van totstandkoming van de Wet geluidhinder blijkt dat de wetgever ook geen uitputtende regeling heeft willen geven voor alle mogelijke situaties, en dat in situaties waarin de wet niet voorziet, de algemene beginselen van behoorlijk bestuur vragen dat rekening wordt gehouden met het aspect geluidhinder.

9. In het op 3 juni 2003 uitgebrachte rapport van het door het hoogheemraadschap ingeschakelde onderzoeksbureau is in verband met de door verzoekers ondervonden hinder onder meer opgemerkt, dat een indicatie voor de beoordeling van piekniveaus kan worden gevonden in de beoordeling van piekniveaus bij industrielawaai, waarvoor het wettelijk nog toegestane geluidsniveau 70 dB(A) bedraagt. Volgens het rapport is de maximale gemeten waarde bij verzoekers' woning 84,5 dB (A) en bij verzoekers' burens nog hoger, maar wordt de wettelijk nog toelaatbare waarde voor geluidhinder door wegverkeer niet overschreden.

Blijkens de parlementaire geschiedenis van de Wet geluidhinder (zie Achtergrond, onder 2.) is met betrekking tot een nog toelaatbare geluidsbelasting onder meer overwogen, dat de sterkte van geluiden in dB(A) in het algemeen niet voldoende zegt over de hinder van geluiden. Er zijn dan ook verschillende andere factoren van belang voor de vraag of geluiden tot hinder aanleiding geven. Belangrijk daarbij is of die geluiden passen in het karakter van de desbetreffende omgeving, dan wel daarin eigenlijk niet thuishoren.

De aard van de door verzoekers ondervonden geluidhinder van het wegverkeer is echter niet eigen aan normaal passerend wegverkeer. Aan de vaststelling dat in dit geval de bij de wet aan geluidhinder van wegverkeer gestelde normen niet zijn overschreden, komt dan ook slechts beperkte betekenis toe.

10. Het standpunt van het hoogheemraadschap dat er, gelet op het beleid in het kader van het project "Duurzaam Veilig", geen alternatief bestaat voor de desbetreffende maatregel vindt geen steun in de richtlijn, immers voor situaties als deze is gesteld dat de aanleg van een verkeersplateau veelal, maar dus niet in alle gevallen, een goede oplossing zal zijn. Ook het bestuur van de gemeente op wier grondgebied de desbetreffende wegen liggen, heeft erop gewezen dat er in de situatie van dit geval alternatieven zijn.

Verder verklaarde het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek), dat de richtlijnen heeft opgesteld op basis waarvan het hoogheemraadschap tot de uitvoering van de desbetreffende maatregel is overgegaan, dat er in een situatie als deze een alleszins aanvaardbaar, ten minste gelijkwaardig alternatief bestaat. Het betreft een verkeersremmende maatregel, die bestaat uit een combinatie van een voorrangregeling, zoals die voorheen ter plaatse ook al gold, met het huidige verkeersplateau dat door een verlenging alsmede een afvlakking van het op- en afrijvlak zodanig wordt aangepast dat de geluidsoverlast van passerend verkeer daardoor wordt beperkt.

Het hoogheemraadschap kan dan ook niet worden gevolgd in zijn standpunt dat er geen alternatieve maatregel mogelijk is.

11. Het vereiste van actieve en adequate informatieverwerving houdt in dat bestuursorganen bij de voorbereiding van hun handelingen de relevante informatie verwerven. Dit brengt onder mee dat een bestuursorgaan alvorens met betrekking tot een ingediende klacht een beslissing te nemen de informatie dient te verwerven die nodig is om een afweging te kunnen maken van de met de kwestie gemoeide belangen. Het gaat hier om het te beschermen algemene belang van de veiligheid van weggebruikers enerzijds, en het individuele belang van verzoekers en andere belanghebbenden bij een ongestoord genot van hun woning anderzijds.

In zijn reactie op het verslag van bevindingen wees het hoogheemraadschap er nog op, dat de desbetreffende verkeersremmende maatregel geheel overeenkomstig de huidige richtlijnen van het CROW is aangelegd, zodat de vraag kon worden gesteld wat de betekenis is van de door het CROW verstrekte informatie met betrekking tot die getroffen maatregel. Aan die informatie kan worden ontleend, dat de gevolgen van een op zichzelf genomen in overeenstemming met de voorschriften en richtlijnen getroffen maatregel, van dien aard kunnen zijn, dat indien de volle omvang van die gevolgen was voorzien een andere maatregel was getroffen of van een wijziging was afgezien.

Gelet op de feiten en omstandigheden in dit geval had het hoogheemraadschap een nader onderzoek moeten doen naar een passend alternatief, onder meer door zonnig het CROW om nader advies te vragen, en, in het geval uit dat onderzoek was gebleken van een gelijkwaardig alternatief, een beslissing moeten nemen, die recht doet aan de belangen van verzoekers.

Uit de voorgaande overwegingen volgt, dat het onderzoek van het hoogheemraadschap in dit geval onvoldoende is geweest. De beslissing van het hoogheemraadschap met betrekking tot verzoekers' klacht vindt dan ook onvoldoende steun in de feiten en omstandigheden van het geval. Deze conclusie geeft aanleiding tot het doen van een aanbeveling.

De onderzochte gedraging van het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is niet behoorlijk.

## **Conclusie**

De klacht over de onderzochte gedraging van het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is gegrond, wegens schending van het vereiste van actieve en adequate informatieverwerking.

## **AANBEVELING**

Het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier wordt in overweging gegeven om het met betrekking tot verzoekers' klacht over de geluidsoverlast als gevolg van de nabij hun woning getroffen verkeersremmende maatregel genomen besluit te heroverwegen, en met inachtneming van het voorgaande een nieuwe beslissing te nemen.

Bij brief van 4 mei 2005 deelde het college van dijkgraaf en hoogheemraden de Nationale ombudsman mee dat er naar aanleiding van een gesprek tussen klagers en de portefeuillehouder Wegen is afgesproken dat nogmaals een specialistisch bureau wordt ingeschakeld, dat zal onderzoeken of het huidige verkeersplateau aan alle eisen voldoet. Ook zal dit bureau een gesprek voeren met klagers over de mogelijkheden de geluids- en trillingsoverlast te verminderen. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zal het hoogheemraadschap zijn oordeel heroverwegen.

## **Onderzoek**

Op 31 oktober 2003 ontving de Nationale ombudsman een verzoekschrift van mevrouw R. en de heer K. te Akersloot, met een klacht over een gedraging van het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Verzoekers werden er op 13 november 2003 op gewezen, dat ingevolge vast beleid geen onderzoek wordt ingesteld als

de klacht niet eerst is ingediend bij de instantie waar de klacht over gaat, met de mededeling dat, met hun instemming, hun verzoekschrift was doorgestuurd naar het hoogheemraadschap met het verzoek de daarin opgenomen klacht overeenkomstig hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht te behandelen. De beslissing van het hoogheemraadschap op 2 februari 2004 met betrekking tot hun klacht gaf verzoekers aanleiding zich op 12 februari 2004 opnieuw tot de Nationale ombudsman te wenden.

Naar deze gedraging werd een onderzoek ingesteld.

In het kader van het onderzoek werd het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier 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.

De reacties van verzoekers en het dagelijks bestuur van het Hoogheemraadschap Holland Noorderkwartier gaven aanleiding het verslag aan te vullen.

## **Bevindingen**

De bevindingen van het onderzoek luiden als volgt:

### **A. feiten**

1. De woning van verzoekers is gelegen buiten de bebouwde kom van Akersloot (gemeente Castricum), nabij een T- kruising, waar een zijweg is aangesloten op een doorgaande hoofdweg. Het beheer van deze wegen is opgedragen aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (tot 1 januari 2003: het Waterschap Het Lange Rond). In het kader van het project "Duurzaam Veilig" trof het waterschap in zijn beheersgebied voorzieningen ter verbetering van de verkeersveiligheid, waaronder een verhoging van het wegdek (verkeersplateau) op de T-kruising nabij verzoekers woning.

2. Verzoekster wendde zich per brief van 30 oktober 2002 tot het Waterschap Het Lange Rond met het volgende:

"...Nu de nieuwe verkeerssituatie ruim een maand een feit is, wil ik u de effecten hiervan meedelen.

Ik beschrijf de situatie ter hoogte van ons huis (...).

Op de eerste plaats de positieve:

De echte "racers" zijn verdwenen (hoger dan 80)

De verhoogde bushalte is prettig, in het donker val je eerder op dan in de oude situatie.

Dan nu de negatieve:

De drempel levert niet het gewenste resultaat (maximum snelheid 60 km.) op. Auto's gaan er rustig met 70 km. overheen.

Sommige vrachtwagens en auto's met aanhanger maken een ongelooflijk lawaai als ze de drempel nemen. Je schrikt elke keer weer. Ook ga je je onrustig afvragen, wat is dat voor een geluid: onweer, een soort ontploffing of een ongeval (het ongeluk van mijn dochter voor ons huis komt dan steeds in beeld).

Elke zware vrachtwagen veroorzaakt trillingen in huis. Voorheen hadden we hier nooit last van.

De voorrangskruising van de (zijweg; N.o.) is erg gevaarlijk geworden.

(Op de hoofdweg; N.o.) staat er niet aangegeven dat er een zijweg is; het lijkt op een inrit. Omdat bomen het zicht belemmeren zie je een auto op de (zijweg; N.o.) niet aankomen.

Als fietser durf je al helemaal niet op voorrang te rekenen.

In de praktijk worden de stroken naast de verhoogde bushalte niet gebruikt door fietsers omdat je er voor moet afremmen en weer extra achterom moet kijken als je de weg weer op wilt. Of zijn ze alleen bedoeld om te gebruiken als de bus stilstaat? Nu geeft het bord aan dat het een verplichte fietsstrook is. Het is ook nog de vraag of die bij glad weer wordt meegestrooid.

De verplaatsing van de bushalte naar de hoek van (de zijweg; N.o) heeft niet aan de veiligheid bijgedragen. Het uitzicht wordt belemmerd als je daar de weg op wilt draaien op het moment dat de bus stilstaat.

Als fietser of voetganger denk je dat je veilig op een strook bent, maar als je wordt ingehaald kun je maar beter niet rekenen op de hele breedte van de strook. In geval van een tegenligger wordt je toch weer de berm ingedrukt. Je kunt ook echt niet rustig naast elkaar fietsen.

Mogelijke verbeteringen:

Borden verplicht fietspad bij bushaltes weghalen.

(De doorgaande weg) net als voorheen als voorrangsweg laten gelden.

Drempel weghalen en vervangen door flitspalen.



Een vrijliggend fietspad aanleggen.

Indien flitspalen niet mogelijk zijn, drempel verplaatsen naar plek waar geen woonhuizen staan..."

3. Het waterschap deelde verzoekster per brief van 12 november 2002 onder meer het volgende mee:

"Het is prettig om naast kritische, ook positieve geluiden te horen. Toch zijn het de kritische geluiden die voor ons het meest van belang zijn, omdat deze aanleiding geven tot het verder ontwikkelen van het concept Duurzaam Veilig. Alle reacties worden verzameld en in het eerste kwartaal van 2003 geëvalueerd.

Ik wil graag puntsgewijs ingaan op uw kritische opmerkingen.

*De trillingen* U noemt in uw brief dat zware vrachtwagens trillingen veroorzaken. Uw woning is destijds meegenomen in ons trillingsonderzoek. Graag wil ik van u nogmaals een bevestiging over deze trillingen. Dit mag telefonisch. Het Lange Rond zal dan de woning opnieuw gaan meten.

*De kruising met de (zijweg; N.o.)* Een basisgedachte achter Duurzaam Veilig is het afschaffen van de voorrangsituatie en het aanleggen van plateaus op gevaarlijke kruisingen ter visuele en fysieke accentuering. Dit is voor alle weggebruikers een gewenning.

*De fietsstroken* Achter de bushalte zijn de fietsstroken primair bedoeld als veiligheid voor de fietser op het moment dat er een bus bij de halte staat. Dat verklaart ook het bord 'verplicht fietspad' Het daadwerkelijk gebruiken van deze strook als er geen bus staat, is niet af te dwingen. Praktijk leert dat men de kortste route neemt. Dit is onontkoombaar. Bij glad weer kan een strooiwagen handmatig het strooibereik instellen. Hij zal het fietspad meenemen.

*De aanleg van een vrijliggend fietspad* Dit is niet mogelijk gebleken, omdat er op diverse plaatsen woningen te dicht aan de weg liggen. Daarnaast zal de snelheid op de weg toenemen als alle langzaam verkeer eraf is. De gekozen fietsstroken zijn een goede optie om extra veiligheid voor de fietser te garanderen.

*Het gebruik van flitspalen* Dit is een zaak van de politie. Wij kunnen alleen de aandacht op het probleem vestigen.

Tot slot wil ik melden dat mocht de evaluatie met alle partijen in het eerste kwartaal van 2003 aanleiding geven tot wijzigingen, de aanwonenden daarvan op de hoogte worden gesteld."

4. De gemeente Castricum deelde het waterschap per brief van 27 november 2002 onder meer het volgende mee:

"Tot ons hebben zich (verzoekster en haar buurman; N.o.) gewend. Zij hebben ons geattendeerd op het feit dat bij de herinrichting van de (desbetreffende wegen; N.o.) door het waterschap de genomen maatregelen ter hoogte van de aansluiting van (die wegen; N.o.) gevaarlijke situaties opleveren.

U heeft, vanuit uw taak als wegbeheerder de weg fysiek aangepast om beter aan te sluiten op de ingestelde maximumsnelheid (60 km.) en om de verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren. In het kader van dit voornemen zijn in 2001 de door u voorgenomen activiteiten gepresenteerd aan de omwonenden. Inmiddels zijn deze plannen uitgevoerd. Ter plaatse van (de woningen van verzoekster en haar buurman; N.o.) is een plateau aangebracht met gescheiden fietspaden en een verhoogde bushalte. Het plateau bevat eveneens de gelijkwaardige kruising van de (desbetreffende wegen; N.o.). Door de voornoemde bewoners is opgemerkt dat er trillingshinder wordt ervaren, dat de gescheiden fietsstrook ter plaatse problemen met invoegen geeft en dat de verplaatste bushalte en een ter plaatse aanwezig bord het zicht naar rechts belemmeren.

Aangezien u in deze optreedt als wegbeheerder bent u in eerste instantie aangewezen om een inhoudelijk oordeel te vellen over de door de bewoners aangedragen punten omtrent de vernieuwde inrichting. Wij wijzen u echter met klem op het feit dat vanuit het project Duurzaam Veilig een situatie als de bovenstaande met een gelijkwaardige kruising op een adequate manier dient te worden aangewezen. Dit kan middels de plaatsing van twee borden J8 als bedoeld in Bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens aan beide zijden van de kruising. Eventueel kan dit bord aangevuld worden met een spiegel ter bevordering van het zicht. Dit is zeker van belang indien een bus is opgesteld bij de bushalte aangezien deze het zicht op aankomend verkeer in hoge mate belemmert. Op deze wijze wordt het verkeer gewaarschuwd en is het overzicht gewaarborgd zonder dat er onduidelijkheid ontstaat over de voorrangssituatie.

Wij hopen dat u met deze opmerking onzerzijds naar aanleiding van de aangebrachte maatregelen uw voordeel kunt doen."

5. Verzoekster wendde zich per brief van 13 januari 2003 tot het hoogheemraadschap, met onder meer de opmerking dat in de brief van het waterschap van 12 november 2002 niet was ingegaan op de volgende twee punten:

""De geluidsoverlast die wij ondervinden sinds de aanleg van de verhoogde kruising (...). Wij worden herhaaldelijk opgeschrikt overdag zowel als 's nachts door het lawaai van opspringende aanhangers en vrachtauto's Een normale nachtrust is niet meer mogelijk.

\*De beoogde snelheidsbeperking is ook niet effectief gebleken. Herhaaldelijk zien we auto's veel sneller dan andere de drempel "nemen".

Wat betreft de trillingen, voorheen nooit ervaren, willen wij graag een hermeting.

Tevens wil ik u verzoeken om een meting in zake de bovengenoemde geluidsoverlast. Volgens ons wordt de wettelijke norm overschreden."

6. Het hoogheemraadschap deelde verzoeker bij brief van 16 juli 2003 het volgende mee:

"...16 April jongsleden is er bij uw woning een trillingsonderzoek gedaan naar de eventuele overlast door aanleg van de maatregelen Duurzaam Veilig (op de desbetreffende weg; N.o.). De resultaten van dit onderzoek zijn gebundeld in een rapport. Hierbij ontvangt u een exemplaar van dit rapport (zie hierna, onder C.2., Standpunt hoogheemraadschap; N.o.).

Omdat het rapport technisch van aard is, en daardoor wellicht lastig leesbaar, is er met de makers van het rapport afgesproken dat zij telefonisch toelichting kunnen geven.

(...)

De conclusies in het rapport geven ons geen aanleiding aanpassingen uit te voeren..."

7. De gemeente Castricum ontving op 10 november 2003 nog een brief van verzoekers over de door hen ondervonden overlast. De gemeente zond deze brief op 11 november 2003 door aan het hoogheemraadschap, met het verzoek de behandeling daarvan over te nemen. De gemeente wees daarbij op onder meer het volgende:

"De betreffende bewoners hebben deze zaak reeds eerder kenbaar gemaakt. Mogelijk dat u bij het nogmaals overwegen van de zaak in gezamenlijkheid met de bewoners kunt zoeken naar oplossingen om de ervaren overlast te verminderen.

Wij wijzen u erop dat er verschillende verkeersremmende mogelijkheden zijn die eventueel het bestaande plateau kunnen vervangen zodat én de snelheid van het verkeer geremd wordt én er geen trillingen meer worden ervaren."

8. Naar aanleiding van het, op 13 november 2003 ter afhandeling door de Nationale ombudsman overgedragen, verzoekschrift van 31 oktober 2003, deelde het hoogheemraadschap verzoekers met zijn brief van 2 februari 2004 onder meer het volgende mee:

### **"Behandeling klacht**

Naar aanleiding van uw klacht is een onderzoek ingesteld en is het volgende gebleken.

In het kader van de landelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid is een programma 'Duurzaam veilig' opgesteld. Aan dit programma moesten alle wegbeheerders meewerken. Vanaf 1999 tot 2002 zijn de wegen van de toenmalige waterschappen planmatig ingericht volgens de eisen van het programma.

In 2001 zijn 'Duurzaam veilig'-plannen uitgewerkt voor onder andere de (desbetreffende weg; N.o.). Globaal betrof het: het instellen van een 60-km zone, het aanbrengen van fietsgeleidestroken en verkeersplateaus ter plaatse van de kruispunten. Deze maatregelen zijn afgestemd op de richtlijnen.

De plannen zijn gepresenteerd door middel van huis-aan-huis verspreide brieven en een inspraakavond. Het definitieve plan is in januari 2002 door de Grontmij getoetst aan de geldende richtlijnen. De conclusie was dat het plan voldoet aan de gestelde eisen voor Duurzaam veilig.

In augustus 2002 zijn de werkzaamheden voor het duurzaam veilig inrichten van de (desbetreffende weg; N.o.) gestart.

De bewoners zijn hiervan op de hoogte gesteld. Op 9 september 2002 was de inrichting gereed.

Ter hoogte van (verzoekers woning; N.o.) is een kruispunt aanwezig. Conform de eisen diende hier een plateau te komen. Voordat het plateau werd aangebracht is een trillingsmeting verricht. De meting is voor (verzoekers woning; N.o.) herhaald na het aanbrengen. De conclusie van het onderzoeksbureau is dat de trillingen wel iets meer geworden zijn, maar de streefwaarden niet worden overschreden. Ook worden de grenswaarden voor schade zelfs niet benaderd, dus is de kans op schade nihil.

De meeste hinder wordt veroorzaakt door personen die zich niet houden aan de maximumsnelheid. De plateaus zijn zo gemaakt dat bij hogere snelheden hinder voor het verkeer ontstaat. Daardoor verhoogt een plateau de verkeersveiligheid. Houdt een voertuig zich niet aan de voorgeschreven snelheid dan zal een voertuig meer lawaai en trillingen veroorzaken.

Hoge snelheden en daardoor meer lawaai en trillingen is een handhavingsprobleem in plaats van een verkeerd gekozen constructie.

Met betrekking tot het geluid wordt in ditzelfde rapport gesteld dat deze belasting nauwelijks gewijzigd is. Wel wordt gesteld dat de piekniveaus, veroorzaakt door ongeladen vrachtwagens en aanhangers, zijn veranderd van aard en niveau. Er zijn echter geen wettelijke eisen gesteld aan deze piekbelastingen en de toename is gering.

Bovengenoemde metingen zijn in juli 2003 met de bewoners doorgesproken. Na de laatste meting is geen reactie meer van u ontvangen. Wel heeft het hoogheemraadschap in

november 2003 nog een bericht van de gemeente Castricum ontvangen. De gemeente verzocht ons om de behandeling van de door u aan hen gezonden klacht over hetzelfde probleem als deze, over te nemen. Dit verzoek werd min of meer tegelijk met uw klacht door ons ontvangen. In dit eindoordeel worden beide zaken gekoppeld.

#### Eindoordeel

Naar aanleiding van het onderzoek is ons gebleken dat er geen sprake is geweest van het niet-serieus nemen van uw klacht. Het hoogheemraadschap moet het landelijk vastgesteld beleid over het duurzaam veilig inrichten van wegen uitvoeren. Plannen en uitvoeringswerkzaamheden zijn steeds, en tijdig, bekendgemaakt aan u en de overige bewoners. Er is bovendien een extra trillingsonderzoek uitgevoerd speciaal voor uw situatie. Daaruit is gebleken dat de door u ervaren toename van lawaai en trillingen niet wordt veroorzaakt door een verkeerd aangelegd plateau, maar door niet-toegestaan rijgedrag van weggebruikers. Het ligt helaas niet in onze macht dit laatste te veranderen. Daarom achten wij uw klacht ten aanzien van het hoogheemraadschap ongegrond.

#### Verdere actie

Wij zullen bij de verkeerspolitie een verzoek indienen regelmatig snelheidsmetingen te verrichten in de omgeving van (de weg waaraan verzoekers wonen; N.o.)."

#### B. STANDPUNT VERZOEKERS

Het standpunt van verzoekers is weergegeven in de klachtsamenvatting onder Klacht.

Verzoekers stelden onder meer dat om de geluidsoverlast tegen te gaan in hun woning voorzetselramen zijn aangebracht, maar de situatie daardoor niet wezenlijk is verbeterd. Van gewenning is ook geen sprake omdat de overlast zich op onregelmatige, onverwachte tijdstippen voordoet. Sedert de aanleg van het plateau is geen goede nachtrust meer genoten. Volgens verzoekers is onbegrijpelijk waarom die drempel in de nabijheid van hun woning is gesitueerd in plaats van op een deel van de weg waar geen bebouwing is. Tot slot wezen verzoekers er op, dat de politie hen heeft laten weten dat aangezien een verkeersremmende maatregel is getroffen geen snelheidscontroles meer worden uitgevoerd.

#### C. STANDPUNT dagelijks bestuur HOOGHEEMRAADSCHAP

1. In reactie op de klacht deelde het dagelijks bestuur van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier onder meer het volgende mee:

"Nadat de klacht van (verzoekers; N.o.) bij ons bekend was hebben wij een trillingsonderzoek laten uitvoeren. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat er geen redenen zijn om het verkeersplateau aan te passen. De resultaten zijn aan (verzoekers;

N.o.) meegedeeld. Ook reeds in het voortraject van het landelijke project Duurzaam veilig, op grond waarvan de plateaus zijn ingericht, is voldoende informatie aan de bewoners verstrekt. Op informatieavonden is met (verzoekers; N.o.) over de gekozen constructie van gedachten gewisseld. Derhalve zijn wij van mening dat wij ten aanzien van de klacht over de overlast voldoende zorgvuldig hebben gehandeld.”

In reactie op een aantal door de Nationale ombudsman gestelde vragen deelde het hoogheemraadschap onder meer het volgende mee:

1. met betrekking tot de uitvoering van de maatregel

“1a. In de crow-publicaties (zie Achtergrond) zijn aanbevelingen gedaan voor de maatregelen ter plaatse van kruispunten op erftoegangswegen. (...) Het platform is conform deze aanbevelingen uitgevoerd.

1.b. De opmerking “globaal” (in de brief van 2 februari 2004; N.o.) was bedoeld om niet alle maatregelen in detail aan te geven.”

2. met betrekking tot het onderzoek naar eventuele alternatieven

“2a. De gekozen oplossing voor wegen van deze categorie is voorgeschreven. Bij kruispunten wordt geëist dat conflicten met kruisend en overstekend verkeer wordt vermeden. De oplossing is het aanbrengen van verkeersremmende maatregelen. Gekozen is hier voor de uitvoering van een plateau conform de laatste eisen voor wat betreft de afmetingen. Andere maatregelen zoals rotondes en middengeleiders zijn in deze situatie niet mogelijk.

2b. Voorafgaande aan het aanbrengen van de constructies worden metingen verricht als 0-meting. Het doel is om de effecten te kunnen meten van de genomen maatregelen. Mochten er klachten zijn dan kan gefundeerd hierover van gedachten worden gewisseld.”

3. met betrekking tot eventuele snelheidsregulerende maatregelen

“Handhaving is een taak van de politie. Op verzoek zijn ter plaatse enkele snelheidsmetingen verricht. Zoals reeds aangegeven zijn de verkeersremmende maatregelen uitgevoerd conform de gestelde eisen bij wegen waarbij een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur geldt.

Aanvullende maatregelen leiden ertoe dat de snelheid van alle voertuigen zal dalen. Voor wegen van deze categorie is dat niet wenselijk en dit wordt dan ook niet aanbevolen.”

4. met betrekking tot eventuele ongevallen ter plekke

“In onze brief aan (verzoekers; N.o.) hebben we gewezen op een landelijke afname van ongevallen door de invoering van “duurzaam veilig” en derhalve is aangetoond dat het een

zeer nuttige actie is geweest. Ter plaatse (van de betrokken weg; N.o.) zijn in de periode voorafgaande aan de besluitvorming (tot 1999) de ongevalstatistieken bekeken. Hieruit bleek dat in deze periode meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden. Echter ter plaatse van (verzoekers woning; N.o.) hebben zich geen ongevallen voorgedaan. Ook uit de meest recente gegevens blijkt dat in 2003 geen ongevallen hebben plaatsgevonden.”

2. Voorts verwees het hoogheemraadschap naar de rapportage van een onafhankelijk ingenieursbureau met betrekking tot de onderzoeken naar trillingen als gevolg van wegverkeer dat onder meer ter plaatse van verzoekers woning is uitgevoerd.

Het in een rapport van 10 september 2002 beschreven onderzoek betreft de “nulmeting”, die is uitgevoerd met het doel om de referentiesituatie vast te leggen voor het geval dat omwonenden na de realisatie van de plateaus overlast zouden ondervinden. De conclusie met betrekking tot verzoekers woning was, dat de trillingen in de woning nauwelijks meetbaar waren.

Het rapport van 3 juni 2003 bevat de resultaten en conclusies van een vervolgonderzoek, dat is uitgevoerd na de aanleg van het verkeersplateau op het wegdek nabij verzoekers woning. Het betreft onder meer het volgende:

### “...3. Trillingen

(...)

#### 3.2 Metingen

Op 16 april 2003 zijn in de woningen metingen verricht. De metingen zijn uitgevoerd bij gecontroleerde passages van een bus (DAF bus met luchtvering, 9.500 kg) en een vrachtwagen (Mercedes 3328 8 x 4 23.000 kg). Beide zijn met verschillende snelheden (40-75 km/uur) gepasseerd. Bij (verzoekers woning; N.o.) is de vrachtwagen alleen geladen (circa 23.000 kg lading) gepasseerd. Bij (verzoekers burens; N.o.) is de vrachtwagen zowel geladen als ongeladen gepasseerd tijdens de metingen. Tevens zijn enkele reguliere passages van zware voertuigen geregistreerd. De snelheid van de gecontroleerde passages is beperkt gebleven tot 70 á 75 km/uur omdat de voertuigen de drempel niet met hogere snelheid konden nemen.

(...)

#### 3.3. Resultaten

(...)

*(met betrekking tot verzoekers' woning; No.)*

Worden de trillingsniveaus getoetst aan de streefwaarden voor nieuwe situaties dan blijkt dat de streefwaarden voor hinder niet overschreden worden.

( met betrekking tot de woning van verzoekers' burens; N.o.)

Worden de trillingsniveaus getoetst aan de streefwaarden voor nieuwe situaties dan blijkt dat de streefwaarden voor hinder overschreden worden bij een rijsnelheid van 60 km/uur. Voor de beoordelingsperiode `dag' leiden de passages van de middelzware en zware voertuigen tot een overschrijding van de streefwaarden van de trillingssterkte. In de dagperiode leidt een enkele passage van een lege vrachtwagen tot een overschrijding van de bovenste streefwaarde. In de nachtperiode leiden passages van middelzware en zware voertuigen vrachtwagen tot een overschrijding van de bovenste streefwaarde. Indien de rijsnelheid toeneemt tot 70 km/uur, nemen de overschrijdingen enigszins toe.

(...)

#### 4. Geluid

##### 4.1. Wettelijk kader

In het kader van Duurzaam Veilig zijn een aantal verkeersplateaus geplaatst, waaronder een ter plaatse van (de woning van verzoekers' burens; N.o.). Bekeken dient te worden of er hier sprake is van een reconstructie van de weg conform de Wgh (Wet geluidhinder).

Het begrip `reconstructie van een weg' wordt omschreven in artikel 1 van de Wgh en luidt als volgt:

Eén of meer wijzigingen op of aan de weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB(A) of meer wordt verhoogd.

Het is hiervoor noodzakelijk de geluidsbelasting vóór en 10 jaar na reconstructie te bepalen. Het verschil tussen beide bepaald of er nadere procedures in het kader van de Wgh gevolgd (hadden) moeten worden.

(...)

##### 4.3. Metingen geluidsbelasting

(...)

##### 4.3.3. Resultaten

(...)



Uitdrukkelijk wordt opgemerkt dat de vermelde waarden niet kunnen worden vergeleken met de voorkeurs- en grenswaarden conform de Wet geluidhinder. Dit is het gevolg van de gekozen onderzoeksmethode waarbij veel passages binnen een korte tijdsduur zijn geregistreerd en om trillingen en geluid simultaan te meten ( de meetmethode volgens de Wet geluidhinder verlangt een langere meetduur). De vermelde waarden kunnen alleen worden gebruikt ter onderlinge vergelijking.

(...)

#### 4.3.4. Vergelijking Wet geluidhinder

(...)

Opgemerkt dient te worden dat de samenstelling van het gemeten verkeer niet representatief voor het werkelijke verkeer kan worden geacht. Deze waarden zijn derhalve indicatief.

#### 4.3.5 Piekniveaus

Het op- en afrijden van de drempel kan gepaard gaan met een verhoging van het geluidsniveau. Dit door het klappen van de voertuigen op de drempel.

Vooraf bij ongeladen vrachtwagens en personenauto's met aanhanger kan dit wanneer ze met grote snelheid passeren tot hoge piekniveaus leiden. Hoewel aan deze piekniveaus geen wettelijke eisen worden gesteld is er toch voor gekozen om het inzichtelijk te maken.

Bij (verzoekers' woning; N.o.) is de maximale gemeten waarde van de piekniveaus 84,5 dB(A) etmaalwaarde. Deze waarde is inclusief 3 dB(A) aftrek ten gevolge van de gevelreflectie en wordt veroorzaakt door een gecontroleerde passage van een geladen vrachtwagen bij een snelheid van circa 70 km/uur. Bij (verzoekers' burens; N.o.) is de maximale gemeten waarde van de piekniveaus gelijk aan 90,5 dB(A) etmaalwaarde. Deze waarde wordt veroorzaakt door een gecontroleerde passage van een ongeladen vrachtwagen bij een snelheid van 70 km/uur.

De piekniveaus voor reconstructie werden veroorzaakt door langsrijdende voertuigen. Bij (verzoekers' woning; N.o.) zullen de piekniveaus naar verwachting tussen de 75 en 80 dB(A) gelegen hebben, bij (verzoekers' burens; N.o.) tussen de 80 en 85 dB(A).

Een indicatie voor de beoordeling van de piekniveaus kan gevonden worden in de beoordeling van piekniveaus bij industrielawaai. Hier stelt het wettelijk kader een maximaal geluidsniveau van 70 dB(A) etmaalwaarde op de gevels van woningen van derden. Zowel voor als na reconstructie wordt deze waarden ter plaatse van beide woningen overschreden.

(...)

## 5 Conclusies

De trillingen ter plaatse van (verzoekers' woning; N.o.) zijn toegenomen ten opzichte van de nulmeting (zonder drempel). De streefwaarden worden echter niet overschreden. De optredende trillingen veroorzaken geen hinder ter plaatse van (verzoekers' woning; N.o.). Bij (de woning van verzoekers' burens; N.o.) wordt niet voldaan aan de streefwaarden. Er is sprake van matige hinder.

De grenswaarden voor schade conform richtlijn SBR Richtlijn B worden voor beide woningen niet eens benaderd. De kans op schade is nihil te noemen.

Er is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De toename van de geluidsbelasting is nergens 2dB(A) of meer. Het aanleggen van de drempel is conform de wettelijke geluidseisen correct geweest.

Door het aanbrengen van de drempel ter plaatse van (de woning van verzoekers' burens; N.o.) zal de equivalente geluidsbelasting op de gevels van (de beide woningen; N.o.) nauwelijks gewijzigd zijn. Een verslechtering van de situatie ontstaat door het op- en afrijden van de drempel, met name ongeladen vrachtwagens en aanhangers. Deze piekniveaus zijn toegenomen ten opzichte van de situatie zonder drempel. Door het aanleggen van de drempel is tevens de aard van het geluid veranderd. Waarschijnlijk is niet eens zozeer de toename als wel de verandering van het geluid de oorzaak van de

ervaren geluidshinder. Opgemerkt dient te worden dat er wettelijk gezien geen eisen gesteld worden aan deze piekniveaus...”

### D. Reactie verzoekers

Verzoekers reageerden op het standpunt van het hoogheemraadschap met onder meer het volgende:

#### **“Het trillingsonderzoek**

Bij beide metingen zijn geen personenwagens met aanhangers waarop losse lading ligt, gebruikt. Vrachtwagens met losliggende lege containers en zware betonmengvrachtwagens zoals die worden gebruikt door naburige bedrijven resp. 4 en 1 kilometer van ons huis verwijderd, waren ook niet in de test vertegenwoordigd. Juist van deze voertuigen hebben wij de meeste overlast. Onze buurman (...) heeft daarom ook niet aan het eerste onderzoek mee willen werken. De testsituatie was geen afspiegeling van de werkelijkheid. Met name ook omdat de meting maar een paar uur heeft geduurd.

De informatieavond

Op deze avond is ons niet meegedeeld dat er tril- en geluidsoverlast kon ontstaan.

#### Evaluatie

In een brief d.d. 12 november 2002 van toen nog het Waterschap Het Lange Rond wordt in de laatste alinea gesproken over een "evaluatie met alle partijen in het eerste kwartaal van 2003". Wij als bewoners zijn hierbij niet betrokken geweest. Wie eigenlijk wel? Is de overlast aan de orde geweest? Waar is het verslag hiervan?"

(met betrekking tot de antwoorden op de door de Nationale ombudsman aan het hoogheemraadschap gestelde vragen; N.o.).

#### 1a

Men is er vanuit gegaan dat de kruising (...) een verkeersgevaarlijke locatie was. Wij bestrijden dit. De voorrangssituatie was duidelijk. Sinds 1982 (vanaf dat jaar wonen wij hier) hebben zich geen ongelukken voorgedaan.

#### 2a

Is het werkelijk zo dat er geen andere verkeersremmende maatregel mogelijk is? Bijv. asverlegging? Banaan? Flitspaal? Is een vrijliggend fietspad niet een optie? Volgens ons is er wel degelijk een alternatief om de veiligheid te vergroten (...): de kruising (...) moet weer een ongelijkwaardige kruising worden en de snelheid van het verkeer kan middels een flitspaal worden gereguleerd. Buiten dit alternatief zijn er ongetwijfeld andere maatregelen te nemen, zoals de gemeente Castricum ook al heeft aangegeven in de brief d.d. 11-11-2003: "Wij wijzen u (Hoogheemraadschap) erop dat er verschillende verkeersremmende mogelijkheden zijn die eventueel het bestaande plateau kunnen vervangen zodat én de snelheid van het verkeer geremd wordt én er geen trillingen meer worden ervaren.

(...)

#### 3

De (weg waaraan verzoekers wonen; N.o.) is een doorgaande weg. Het verkeer dat langskomt, kan geen andere weg dan deze nemen om dorp en industriegebied te bereiken. Vlakbij is een loonbedrijf gevestigd dat zwaar landbouwmaterieel moet verplaatsen. Iets verderop is een vuilstortbedrijf waar zeer regelmatig vrachtauto's met losse ongeladen containers met flinke snelheid vandaan en naartoe gaan. Veel bewoners uit de omgeving komen aanhangers met vaak losse lading naar de vuilstort brengen. Het industriegebied wordt nog uitgebreid dus wordt het verkeer nog intensiever. Bovendien rijden langs de (desbetreffende weg; N.o.) veel auto's met boottrailer naar de boothelling aan het (...)meer.

Door het plateau zijn sommige voertuigen genoodzaakt veel lagere snelheden dan 60 km te gebruiken. Gevolg: opstopping en veel rem- en optrekgeluiden, evenals een belemmering van de doorstroming en een vermindering van de verkeersveiligheid door inhalen van deze voertuigen. Hier is recentelijk (9-7-2004) een ongeval door veroorzaakt.

In punt 3 zegt het Hoogheemraadschap dat handhaving van de snelheid een taak van de politie is, maar worden maatregelen waar het hier om gaat niet "snelheidsverminderende" maatregelen genoemd? Geeft het Hoogheemraadschap hier niet duidelijk aan dat hun maatregelen geen zin hebben gehad?

De overlast die wij ondervinden doet zich ook voor bij de toegestane snelheid. Wanneer vrachtwagens met losstaande containers of voertuigen met aanhangers het plateau passeren, vormen de geluiden die dit veroorzaakt nog steeds overlast, dus een handhaving door de politie zou de overlast niet verminderen.

Vooralsnog hebben wij trouwens nog geen snelheidscontroles ter plaatse gezien. Een kopie van het verzoek om regelmatig snelheidsmetingen te verrichten is ons ondanks dat wij hierom hebben gevraagd, (12-2-2004) niet toegekomen.

4

Welke actie? Landelijk of plaatselijk? De situatie op de (desbetreffende weg; N.o.) leent zich niet voor een vergelijking met de landelijke situatie, simpelweg omdat de situatie op (die weg; N.o.) op zichzelf staat, waar de landelijke situatie bestaat uit een veelvoud van situaties. Bovendien is de gevolgtrekking die het hoogheemraadschap toepast na het maken van een vergelijking met de landelijke situatie in onze ogen een onlogische: het besluit tot een maatregel die landelijk d.w.z. gemiddeld succes heeft gehad, hoeft niet op elke specifieke locatie hetzelfde effect te hebben. Door deze manier van redeneren voelen wij ons niet serieus genomen door het Hoogheemraadschap.

De gehele afhandeling van uw vraag 4 door het Hoogheemraadschap bevat een aantal onduidelijkheden. 1. Het Hoogheemraadschap blijft onduidelijk over wat verstaan wordt onder "ter plaatse". 2. Tenminste één ongeluk wat zich voor onze deur in 2001 heeft plaatsgevonden, kunnen wij niet terugvinden in de cijfers die het Hoogheemraadschap verstrekt. 3. Het is onduidelijk wat verstaan wordt onder "ongevallen".

Wat vooral steekt, is dat de veranderde situatie niet alleen geluids- en trillingsoverlast oplevert voor ons en onze burens, maar ook lijkt het kruispunt nu gevaarlijker dan voorheen terwijl het Hoogheemraadschap het argument veiligheid gebruikt bij het behandelen van onze klacht.

In de periode dat wij aan de (desbetreffende weg; N.o.) wonen, sinds 1982, zijn er geen ongelukken gebeurd die van doen hadden met het feit dat er vlakbij ons huis een kruising is. De ongelukken die zich wel hebben voorgedaan zijn veroorzaakt door andere oorzaken

zoals hoge snelheden, inhalen, niet of te laat opmerken van fietsers of voetgangers.

Met het plaatsen van het verkeersplateau is de kruising (...) een gelijkwaardige kruising geworden: voor de automobilist die op de (doorgaande weg; N.o.) rijdt, moet dit op zijn zachtst gezegd onlogisch lijken, want de (zijweg; N.o.) en de (doorgaande weg; N.o.)

verschillen zeer sterk in functie, breedte en uiterlijk. Bovendien is het zicht van de (doorgaande weg; N.o.) op de (zijweg; N.o.) beperkt door struikgewas en erfbeplanting. We hebben al meerdere malen kunnen zien en meemaken dat weggebruikers verzuimen verkeer van rechts vanaf de (zijweg; N.o.) voorrang te verlenen. Dit komt mede door de onoverzichtelijkheid en omdat de (zijweg; N.o.) lijkt op een erfuitleg zoals er zoveel aan de (doorgaande weg; N.o.) zijn. Van tevoren wordt er niet, middels een bord of anderszins, aangegeven dat men een gelijkwaardige kruising nadert.

Wat betreft snelheidsvermindering op de (doorgaande weg; N.o.): sommige auto's remmen af, andere verhogen juist de snelheid teneinde het plateau op een comfortabeler manier te passeren. Het is zeer wel mogelijk om met een personenauto het plateau met een snelheid van 80 kilometer per uur te passeren. Vandaar ook dat het Hoogheemraadschap de weggebruiker de schuld kan geven.

Tevens dient het plateau ook nog eens als bushalte. Als de bus daar stil staat, dan is het zicht voor de (zijweg; N.o.) op de (doorgaande weg; N.o.) ook nog eens erg beperkt. Voorheen was de halte een stuk verder van de kruising vandaan waardoor er geen problemen met het zicht waren. Wat is eigenlijk de wettelijk voorgeschreven afstand van een halte tot een kruising buiten de bebouwde kom?

#### Verduidelijking

Ter verduidelijking van de situatie willen wij nog melden dat onze burens (...) ook al ettelijke malen contact met het Hoogheemraadschap hebben gezocht om de overlast te melden. Zij krijgen net als wij geen begrip/gehoor. Worden er wanhopig van...Hebben zelfs verhuisplannen.

Hun huis staat nog dichter op het plateau dan het onze en deze twee woningen zijn de enige woningen ter hoogte van het plateau.

Ruim honderd meter ten noorden van het plateau wonen (twee families: N.o.). Zij hebben ook overlast van geluid en slapen nu met de ramen dicht.

Ten zuiden van ons plateau is er geen bebouwing over een lengte van 500 meter. Dan is er weer een plateau en begint daar de bebouwde kom. De bewoners daar (twee families; N.o.) klagen ook over geluidsoverlast. Bij elke klap denken ze: is dit een ongeluk?

Ze zeggen gelaten: “Wat zijn we eigenlijk opgeschoten met die drempels? Luxe wagens gaan er evengoed met een flinke snelheid overheen en van auto's met aanhangers en wagens met losse containers krijgen wij de klappen te horen/voelen. Bellen of schrijven heeft toch geen zin!”

Tenslotte

Het Hoogheemraadschap kan zich verschuilen achter het feit dat er wettelijk gezien geen eisen worden gesteld aan geluid met piekniveaus ook al overschrijden deze de volume-norm. Echter, ook al mag onze overlast dan wettelijk niet zo heten, hij bestaat wel degelijk. En nogmaals, het plateau heeft zijn functie niet bewezen en de verkeerssituatie ter plaatse is er niet beter op geworden: het overschrijden van de verlaagde toegestane snelheid op de (doorgaande weg; N.o.) wordt er niet door gewaarborgd, daar het plateau met een hogere snelheid gepasseerd kan worden en de situatie rond de kruising (...) is onduidelijk en daardoor gevaarlijk geworden.

(De: N.o.) voorlichtingsfolder “Waterschappen actief met de weg”.

Hierin staat:

“Op gevaarlijke kruisingen worden plateaus aangebracht, zodat het kruispunt beter herkenbaar is en er rustig overheen gereden kan worden. De overige kruispunten worden op een andere manier zichtbaar gemaakt, zodat ook deze beter te herkennen zijn.”

De kruising (...) was, volgens ons, zonder de genomen maatregel een ongevaarlijke kruising. Waarom is er toch besloten tot het gelijkwaardig maken van deze kruising?”

E. informatie crow

In het kader van het onderzoek naar een aantal klachten over verkeersremmende maatregelen, waaronder de klacht van verzoekers, is de Nationale ombudsman in overleg getreden met het CROW (zie Achtergrond, onder 3.), met onder meer het verzoek om een reactie met betrekking tot de in de situatie van verzoekers getroffen maatregel. Mede op basis van de door verzoekers verstrekte informatie, onder meer diverse foto's van de desbetreffende kruising en de naaste omgeving daarvan, kwam het CROW tot het volgende:

- Het door verzoekers ondervonden probleem is een meer voorkomend verschijnsel. Afgaande op de foto's van de situatie ter plaatse is aannemelijk dat het desbetreffende plateau op zichzelf genomen voldoet aan de criteria die in de Aanbevelingen van het CROW zijn opgenomen. Het probleem is kennelijk het soort verkeer - vrachtverkeer met losliggende lading en/of personenauto's met aanhangwagens - dat van de weg gebruik maakt. Voor situaties als deze bestaat er echter een goed en betrekkelijk goedkoop alternatief. Het hoogheemraadschap is er blijkbaar van uitgegaan dat in een situatie als

deze de aanleg van een verkeersplateau verplicht is, hetgeen echter niet zo is. Indien, zoals in dit geval, de weg mede bestemd is voor fietsverkeer, ook gelet op de nabij gelegen bushalte, kan de tot 1998 bestaande voorrangsregeling, met toepassing van de voorschriften van het BABW (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer), in stand blijven, in combinatie met een aanpassing van het desbetreffende plateau door dat plateau te verlengen en de op- en afrit af te vlakken (verflauwen van het hellingspercentage). Daardoor wordt eveneens een verkeersremmend effect bewerkstelligd, en kan de geluidsoverlast van verkeer dat het plateau passeert, worden beperkt.

#### F. Nadere Reactie verzoekers

In reactie op het verslag van bevindingen deelden verzoekers onder meer mee, dat het hoogheemraadschap op de informatieavond met betrekking tot de plannen tot het treffen van verkeersremmende maatregelen niet hebben verteld dat een verkeersplateau geluids- en triloverlast tot gevolg kon hebben. Verzoekers wezen er verder op dat andere burens die tot op 100 meter afstand van het plateau wonen, klagen over geluidsoverlast en genoodzaakt zijn met gesloten ramen te slapen. Volgens verzoekers ligt het in de lijn der verwachtingen dat de overlast alleen maar groter wordt als gevolg van de aanstaande uitbreiding van het bedrijventerrein en de toename van het verkeer.

Tot slot verwezen verzoekers naar de brieven die zij in verband met het verslag van bevindingen hebben ontvangen van hun naaste burens en van de gemeente Castricum.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Castricum deelde verzoekster in zijn brief van 18 februari 2005 onder meer mee, zich te kunnen vinden in het relaas van de Nationale ombudsman, beschouwd vanuit de positie die de gemeente in het proces heeft gehad, met de toezegging de kwestie in het verkeersoverleg te bespreken en de politie dan te verzoeken ter plaatse gericht op snelheid te controleren. Tot slot wees het college erop dat wellicht, afhankelijk van het oordeel van de Nationale ombudsman, een bestuurlijk overleg tussen hoogheemraadschap en gemeente soelaas kan bieden.

Verzoekers naaste burens schreven hun per brief van 2 februari 2005 onder meer het volgende:

“Onze reactie heeft langer geduurd dan normaal omdat wij eigenlijk niet meer weten wat wij moeten doen.

Vanwege de geluidsoverlast en de trillingen kunnen wij nu al geruime tijd niet meer normaal van onze slaapkamer gebruik maken nu al bijna een jaar, door de weeks boven onze garage, verder van de weg af. Wij zijn er helemaal klaar mee.

Nadat een automobilist die geen voorrang wilde verlenen op het kruispunt op mij is ingereden en nadat P. enige maanden geleden op de B. is klem gereden en bedreigd

omdat zij niet hard genoeg reed, was voor ons de maat vol.

Wij hadden eigenlijk besloten om te verhuizen. Dat blijkt echter niet makkelijk omdat de overlast in de wijde omtrek bekend is en natuurlijk ook aan nieuwe kopers bekend moet worden gemaakt.

Als er zich al kopers melden dan wordt daardoor een aanzienlijke waardedaling verwacht.

Wij zitten met de handen in het haar en worden nu gedwongen om advies in te gaan winnen.”

g. Nadere reactie hoogheemraadschap

In reactie op het verslag van bevindingen deelde het hoogheemraadschap met betrekking tot het gestelde onder E. Informatie CROW, onder meer het volgende mee:

“Het CROW stelt dat het plateau kan worden aangepast. Tijdens de ontwerp-fase is de drempelvorm reeds aangepast vooruitlopend op de in mei 2002 verschenen publicatie nr. 172. Dit houdt in dat de hoogte verlaagd is van de oorspronkelijke voorgestelde 12 cm naar 8 cm, dus conform de richtlijn 172.

Afgevraagd wordt wat de waarde is van de informatie van het CROW, omdat deze voorzover nagegaan kan worden slechts gebaseerd is op een beperkt aantal gegevens en zonder kennis van locatie en omgeving.”

## Achtergrond

### 1. Wet geluidhinder (wet van 16 februari 1979, Stb. 99)

Artikel 1, eerste lid:

“1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

geluid: met het menselijk oor waarneembare luchttrillingen;

geluidhinder: gevaar, schade of hinder, als gevolg van geluid;

(...)

geluidsniveau in dB(A): het gemeten of berekende geluidsniveau, uitgedrukt in dB(A) overeenkomstig de door de Internationale Electrotechnische Commissie terzake opgestelde regels;

equivalent geluidsniveau in dB(A): het gemiddelde - te bepalen op een door Onze Minister krachtens toepassing van artikel 73, eerste lid, of 102, eerste lid, aangegeven wijze - van



de afwisselende niveaus van het ter plaatse in de loop van een bepaalde periode optredende geluid, vastgesteld volgens de door Onze Minister krachtens toepassing van één van die artikelleden gestelde regels;

(...)

reconstructie van een weg: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2dB(A) of meer wordt verhoogd;

(...)

etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau in dB(A) met betrekking tot een weg: de hoogste van de volgende twee waarden:

- a. de waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 07.00-19.00 uur (dag);
- b. de met 10 dB(A) verhoogde waarde van het equivalente geluidsniveau over de periode 23.00-07.00 uur (nacht);...

2. Aan de parlementaire geschiedenis van de Wet geluidhinder is onder meer het volgende ontleend:

#### **“Geluidhinder**

Geluid ontstaat doordat de lucht op een bepaalde wijze in trilling wordt gebracht. De trillingen planten zich door de lucht voort en kunnen door de mens met het gehoor worden waargenomen. De sterkte van geluiden wordt uitgedrukt in decibel. Voor de beleving van geluiden is ook de trillingsfrequentie (toonhoogte) van belang. Omdat het oor niet in gelijke mate voor alle toonhoogten gevoelig is, wordt bij de beoordeling van geluiden vaak een correctie aangebracht op meet- en berekeningsresultaten teneinde de gevoeligheid van het oor zo goed mogelijk na te bootsen. Meestal wordt hierbij een internationaal overeengekomen correctie, de zogenaamde A-curve, toegepast. De te beoordelen geluidsniveaus worden dan uitgedrukt in decibel (A), bij afkorting aangeduid als dB (A).

Het gebruik van de decibel als eenheid voor het geluidsniveau leidt in de praktijk nog wel eens tot problemen omdat hierbij “logaritmisch” moet worden gerekend. Zo leidt een verdubbeling van de geluidsproductie niet tot een verdubbeling van het aantal decibel maar “slechts” tot een toename van het geluidsniveau met 3 decibel. Ook bij de beoordeling van geluiden dient hiermede rekening te worden gehouden, een geluidsreductie van 2dB(A) is voor de gemiddelde mens nauwelijks waarneembaar, een reductie van 10 dB(A) daarentegen zeer aanzienlijk.

Behoudens in het geval van zeer hoge geluidsniveaus, zegt de sterkte van geluiden in dB(A) in het algemeen niet voldoende over de hinderlijkheid van die geluiden. Een geluidsniveau van 80 dB(A) is alleszins acceptabel bij de uitvoering van een orkest in een concertzaal, maar onaanvaardbaar als geluidsbelasting door verkeer in een woonwijk. Een geluidsniveau van 60 dB(A) is normaal voor het voeren van gesprekken, maar zeer hinderlijk als geluidsbelasting in een woonkamer vanuit een aangrenzende discotheek. Er zijn dan ook verschillende andere factoren van belang voor de vraag of bepaalde geluiden tot hinder aanleiding geven. Belangrijk is daarbij of die geluiden passen in het karakter van de desbetreffende omgeving, dan wel daarin eigenlijk niet thuishoren. (Memorie van Toelichting)

(...)

Het feit dat de Wet geluidhinder niet voor alle mogelijke situaties een uitputtende regeling bevat, wil echter nog niet zeggen dat in situaties waarin de Wet geluidhinder niet voorziet, geen rekening behoeft te worden gehouden met de grenswaarden van de wet. Algemene beginselen van behoorlijk bestuur vragen dat ook in die situatie met het aspect geluidhinder rekening wordt gehouden. (Memorie van Antwoord 1989/1990)

(...)

- Equivalent geluidsniveau in dB(A): Uit de in de begripsbepalingen bedoelde middeling van afwisselende geluidsniveaus wordt een constant geluidsniveau afgeleid, dat het oor op een bepaalde plaats en gedurende een bepaalde periode aan dezelfde hoeveelheid energie zou blootstellen als de gedurende die periode op de plaats afwisselende geluidsniveaus. (Memorie van Toelichting)”

3. CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) te Ede is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze not-for-profitorganisatie ontwikkelt, verspreidt en beheert praktisch toepasbare kennis voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud. Dit gebeurt in samenwerking met alle belanghebbende partijen, waaronder Rijk, provincies, gemeenten, adviesbureaus, uitvoerende bouwbedrijven in de grond-, water- en wegenbouw, toeleveranciers en vervoerorganisaties. De kennis wordt veelal in de vorm van richtlijnen, aanbevelingen en systematieken aan doelgroepen overgedragen.

4. De Unie van Waterschappen heeft in april 1998 op basis van de richtlijnen van het CROW de richtlijn “Sobere maatregelen in een Zone-60, een impuls voor veiligere waterschapswegen” uitgegeven. Deze uitgave bevat onder meer het volgende:

#### **“4.2 Kruispunten**

De aanpak van verkeersgevaarlijke locaties heeft prioriteit in het Startprogramma. Vaak zijn kruispunten en T-aansluitingen dergelijke locaties: hier kunnen in principe alle denkbare conflicten voorkomen, omdat er sprake is van een concentratie van verkeersdeelnemers.

Als een kruispuntplateau zodanig wordt ingericht dat het door alle soorten verkeer onder veilige omstandigheden kan worden bereden, zal het vanzelf de noodzakelijke snelheidsreductie afdwingen. Daarbij zijn twee uitvoeringen mogelijk, met een verschillend snelheidspatroon:

1. Het kruispuntplateau V60. Dit is zodanig uitgevoerd dat een maximale snelheid van 60km/h weliswaar ongemak oplevert, maar geen schade aan het voertuig. Bij de meeste kruispunten of T-aansluitingen is het goed bruikbaar als snelheidsverlagend element. De uitvoering is ook voor landbouwvoertuigen acceptabel.

Voor het aanbrengen van een kruispuntplateau is er geen verkeersbesluit nodig.

2. Het kruispuntplateau V40. Dit is zodanig uitgevoerd dat een maximale snelheid van 40km/h ongemak oplevert, maar geen schade aan het voertuig veroorzaakt. Het is toepasbaar op locaties waar een forse snelheidsreductie noodzakelijk is vanwege de verkeersveiligheid.

Deze uitvoering is voor landbouwverkeer en bij langsliggende bebouwing minder acceptabel dan het kruispuntplateau V60.

(...)

Op kruispuntplateaus moet voldoende rijzicht aanwezig zijn. Hiervoor is een lengte van 135 meter voldoende. Indien deze lengte niet beschikbaar is, maar een kruispuntplateau toch gewenst is, zal inleidende bebording noodzakelijk zijn.

Het beslissingsproces voor de aanleg van een kruispuntplateau verloopt aan de hand van een aantal duidelijke criteria.(...)

Verkeersgevaarlijke kruispunten

Kruispunten kunnen knelpunten vormen, omdat daar in het verleden verkeersslachtoffers zijn gevallen. Verlaging van de snelheid op deze locaties is dan vaak een goede maatregel.

Om te kunnen beoordelen welke locaties ongevalsgevoelig zijn, moeten we over een ongevallenbestand beschikken. We kunnen daarbij gebruik maken van verschillende analyse-programma's, gebaseerd op verkeersongevallen. (...)

Op plattelandswegen is in zijn algemeenheid het ongevalsrisico hoog. Door de aanwezige verdunning zijn echter weinig verkeersongevallenconcentraties aanwezig. (...) De verdunning brengt ook met zich mee dat er weinig locaties zijn waar ondubbelzinnig kan worden vastgesteld dat er uit curatief oogpunt een maatregel moet komen. Het uitgangspunt van twee of meer verkeersslachtoffers in zes jaar lijkt evenwel redelijk.

#### Kruisende fietspaden of -routes

Fietsers hebben een bijzondere positie in het verkeer: ze hebben geen extra beschermingsmaatregelen zoals een auto die aan inzittenden biedt. Het is daarom zaak de locaties waar fietspaden of -routes de autoroutes kruisen, extra onder de loep te nemen. Oplossing van knelpunten is hier ook van belang. In de meeste gevallen zal de aanleg van een kruispuntplateau een goede oplossing zijn. Hiermee wordt al op voorhand ingespeeld op het feit dat (brom)fietsers ook voorrang gaan krijgen als ze van rechts komen (de regel "verkeer van rechts gaat voor" is in 1999 gaan gelden; N.o.).

#### Vorrangsregelingen

Eén van de kenmerken van een Zone-60 is het ontbreken van een voorrangsregeling. Voor de inrichting van een Zone-60 heeft dat consequenties. (...) Toch is het van belang - omwille van de uniformiteit - om de voorrangsregelingen te verwijderen en over te gaan tot de aanleg van een kruispuntplateau.

#### 4.3. Overige attentiepunten

##### Uitzicht

Slecht uitzicht is een bron van verkeersongevallen. In enkele gevallen is een verruiming van het uitzicht niet mogelijk. Deze kruispunten kunnen dan als knelpunt worden aangemerkt. De aanleg van een kruispuntplateau zorgt dan voor een acceptabele rijnsnelheid, waardoor minder uitzicht nodig is."