



Rapport

Klacht

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Beoordeling

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Conclusie

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Aanbeveling

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Onderzoek

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.

Bevindingen Klacht

De heer R. klaagt erover dat zijn woning schade ondervindt als gevolg van trillingen die worden veroorzaakt door het verkeer bij het passeren van de nabij zijn woning gelegen verkeersdrempel, en dat de wegbeheerder, de provincie Gelderland, de aansprakelijkheid afwijst omdat er volgens de provincie geen oorzakelijk verband tussen de schade en de trillingen bestaat.

De feiten en omstandigheden

over de situatie in 2002

1. De heer R. woont te Barchem, aan een provinciale weg die wordt beheerd door de provincie Gelderland. Om het verkeer op de weg te dwingen zich te houden aan de daar nog toegestane maximum snelheid trof de provincie in 2002/2003 een aantal maatregelen. Zo is ter hoogte van de woning van de heer R., op circa 12 meter afstand van de weg een verkeersdrempel van 7 meter breed aangelegd. De bodem ter plaatse bestaat uit een harde ondergrond van zand en leem.

Voordat tot de aanleg is overgegaan heeft de provincie op basis van ervaringen met vergelijkbare situaties en de rekenregels voor verkeersplateaus van TNO laten berekenen welke constructie geen schade aan bouwwerken in de directe omgeving tot gevolg zou

hebben. Om achteraf te kunnen vaststellen of er eventueel toch nog schade is ontstaan, is de woning en winkel van de heer R. rond augustus 2002 in woord en beeld vastgelegd.

over de schade

2. De heer R. meldde in het voorjaar van 2006 bij de provincie Gelderland dat zijn woning was beschadigd als gevolg van trillingen die waren veroorzaakt door verkeer bij het passeren van de drempel nabij zijn woning. Het betrof onder meer losgekomen voegwerk, het groter worden van al in 2002 geconstateerde scheuren in muren, kozijnen en metselwerk en nieuwe scheuren.

De provincie gaf daarop opdracht aan een onafhankelijk expertisebureau, dat de woning en de drempel heeft geïnspecteerd en een berekening heeft gemaakt van de sterkte van de trillingen. De samengevatte conclusie in het op 8 oktober 2006 uitgebrachte onderzoeksrapport luidde:

"In de periode na de vooropname is de schade aan de woning plaatselijk wat verergerd, dit is echter geen typische trilschade. Bij de vooropname vastgelegde trillingsgevoelige gebreken zijn niet noemenswaardig veranderd. Bij onderzoek van de betreffende gebreken werd vastgelegd dat de schade zou kunnen worden toegeschreven aan verkeerstrillingen verwaarloosbaar klein is en niet van invloed is op de noodzaak en de kosten van een eventueel herstel.

Uit de berekening van de sterkte van de verkeerstrillingen als gevolg van het verkeersplateau blijkt dat deze bij het onderhavige complex geen schade zullen veroorzaken."

Volgens de heer R. veroorzaakt een gat in de drempel van circa 4 cm ook lawaai en trillingen.

over de behandeling van het probleem van de heer R.

3. De provincie zond het rapport van 8 oktober 2006 naar de belangenorganisatie van de heer R. Volgens deze organisatie was een tegenonderzoek nodig. In verband met de geschatte onderzoekskosten van zo'n € 3.500 zijn de gemeente Lochem, waar de heer R. woont, en zijn rechtsbijstandverzekeraar benaderd, maar deze instanties gaven aan daaraan niet te kunnen bijdragen.

De heer R. wendde zich vervolgens met een klacht over de afwijzing van de aansprakelijkheid voor zijn schade tot de Nationale ombudsman. Omdat de provincie nog niet de gelegenheid had gekregen om op die klacht te reageren zond de Nationale ombudsman verzoekers brief op 30 juli 2008 door naar gedeputeerde staten, met het verzoek de kwestie te behandelen.

De heer R. schreef de Nationale ombudsman op 17 maart 2010 dat hij van de provincie nog steeds geen reactie had ontvangen. Daarop is de provincie verzocht om de klacht alsnog af te handelen. Gedeputeerde staten deelden op 28 april 2010 mee, dat huns inziens de klacht met het rapport van 8 oktober 2006 was afgehandeld.

over de achtergrond van problemen zoals die van de heer R.

4. De Nationale ombudsman heeft de afgelopen jaren diverse rapporten (onder meer rapport 2008/064) uitgebracht naar aanleiding van klachten over geluids- en trillingsoverlast van verkeer dat een verkeersdrempel passeert. De beoordeling van deze kwesties is mede gebaseerd op de volgende publicaties.

4a. De "Handreiking Ruimtelijke Ordening en Milieu" van het Inspectoraat-Generaal van het Ministerie van VROM (maart 2005). Daarin staat onder meer, dat de overdracht van trillingen wordt bepaald door de grootte en frequentie van de bron en afstand, en verder door de lokale kenmerken van de bodem (soort grond, lagenstructuur, grondwaterstand en dergelijke) en de specifieke bouweigenschappen. Afstandsnormen ter voorkoming van hinder of schade zijn dan ook afhankelijk van de specifieke situatie. Dit betekent, dat per geval een gedegen onderzoek zal moeten worden uitgevoerd op basis waarvan maatregelen kunnen worden genomen. Het aspect trillingen is in ieder geval aan de orde als de afstand tussen woonbestemmingen en industriële en/of infrastructurele bestemmingen kleiner is dan 250 meter.

Omdat er tot op heden geen wetgeving voor hinder of schade door trillingen is, heeft de Stichting Bouwresearch (SBR) richtlijnen opgesteld voor trillingshinder of de schade als gevolg daarvan. Deze richtlijnen (versie 2002) hebben betrekking op onder meer schade aan gebouwen (Richtlijn 1) en hinder voor personen in gebouwen (Richtlijn 2).

Om schade aan bouwwerken te voorkomen zijn grenswaarden geformuleerd, onder meer voor maximaal toelaatbare trillingsniveaus in woningen. Deze waarden zijn mede afhankelijk van de constructie van het gebouw (metselwerk, draagconstructie met gewapend beton of hout) en de staat van het bouwwerk. De trillingsterkten om hinder voor personen te voorkomen kennen geen grenswaarden, maar streefwaarden. Het is algemeen gebruikelijk om de SBR-richtlijnen toe te passen bij de meting en beoordeling van schade en hinder door trillingen.

4b. De "Richtlijnen verkeersdrempels" (uitgave nr. 172 van mei 2002) van het CROW, de verkeerskundige adviesinstantie voor overheden en bedrijven.

In deze publicatie is verwezen naar Richtlijn 1 van de SBR, waarin onder meer staat dat er in de praktijkervaring een aanvaardbaar kleine kans is dat constructieve schade aan bouwwerken en funderingen zal optreden, indien de grenswaarden voor de trillingsterkte worden aangehouden voor het bouwwerk of onderdelen daarvan.

Trillingsoverlast treedt vrijwel uitsluitend op als gevolg van het passeren van zware voertuigen. Bouwwerken binnen een straal van ongeveer 30 meter van de drempellocatie lopen potentieel risico op trillingsoverlast indien er sprake is van het passeren van zware voertuigen.

Om trillingsoverlast voor omwonenden van een drempellocatie zoveel mogelijk te beperken, moet als uitgangspunt worden gehanteerd dat de teweegebrachte trillingssterkten in de omliggende gebouwen niet de grenswaarden voor schade volgens Richtlijn 1 mogen overschrijden.

In een tabel zijn de minimumafstanden tussen bouwwerk (woning) en verkeersdrempel gegeven om hinder van verkeerstrillingen door zware voertuigen zoveel mogelijk te voorkomen. Deze afstanden moeten nadrukkelijk als een indicatie worden gezien, omdat in een actuele situatie een groot aantal factoren op het optreden van trillingsoverlast van invloed kunnen zijn. De indicatieve minimumafstand tussen bouwwerk en drempel om trillingshinder door zware voertuigen te voorkomen bedraagt voor een drempel in een 30 km per uur gebied 15 meter bij slappe ondergrond, zoals veen of klei en 10 meter bij stijve ondergrond (zand). In een 50 km per uur gebied is dat 20 meter bij een slappe ondergrond en 15 meter bij een stijve ondergrond.

Beoordeling en conclusie

Beoordeling

5. Het vereiste van actieve en adequate informatieverwerving houdt in, dat bestuursorganen bij de voorbereiding van hun handelingen de relevante informatie verwerven. Dat brengt onder meer mee, dat een bestuursorgaan bij de voorbereiding van zijn beslissingen onderzoekt wat de effecten van zijn handelen zullen zijn. Vervolgens moet een afweging worden gemaakt van de belangen die daarmee zijn gemoeid. In dit geval gaat het om het algemeen belang van de verkeersveiligheid aan de ene kant en het belang van de heer R. bij een zoveel mogelijk ongestoord woongenot aan de andere kant.

6. Voordat de verkeersdrempel nabij de woning van de heer R. is aangelegd heeft de provincie Gelderland onderzocht hoe de mogelijke overlast van die drempel voor woningen in de nabije omgeving binnen nog aanvaardbare grenzen kon worden gehouden. Met de resultaten van dat onderzoek is rekening gehouden bij de aanleg van de drempel. Dat is zorgvuldig.

7. Na de aanleg van die drempel veroorzaakte passerend verkeer zodanige trillingen, dat volgens de heer R. zijn woning daardoor beschadigd raakte. De provincie heeft hierop gereageerd door in 2006 een nieuw onderzoek te laten uitvoeren. Volgens dat onderzoek van 2006 kon de hinder en schade aan de woning niet zijn veroorzaakt door trillingen van verkeer dat de drempel passeert. Trillingsmetingen in de woning van de heer R. maakten

geen deel uit van dit onderzoek.

8. In de "Handreiking Ruimtelijke Ordening en Milieu" (zie hiervoor, onder 4a) is erop gewezen dat de overdracht van trillingen door diverse factoren wordt bepaald, onder meer door de kenmerken van de bodem en de specifieke bouweigenschappen. Het is algemeen gebruikelijk om de SBR-richtlijnen toe te passen bij de meting en beoordeling van schade en hinder door trillingen.

In de "Richtlijn verkeersdrempels" (zie hiervoor, onder 4 a.), staat dat bouwwerken binnen een straal van ongeveer 30 meter van een drempellocatie een potentieel risico op trillingsoverlast lopen bij het passeren van zware voertuigen. De woning van de heer R. staat op circa 12 meter afstand van de drempel.

9. In het geval dat een overheidsinstantie een klacht ontvangt over de gevolgen van een door haar getroffen maatregel dient te worden nagegaan of de met die klacht verstrekte informatie juist is. De conclusie van het in de situatie van dit geval uitgevoerde onderzoek is gebaseerd op een inspectie van de woning en de drempel en gemaakte berekeningen van de mogelijke trillingen. Er zijn echter in de woning en op de muren geen metingen verricht naar de werkelijke sterkte van de trillingen. Een dergelijke meting is hier onmisbaar om te kunnen vaststellen wat de invloed is van factoren zoals de bodemgesteldheid ter plaatse, en met name ook trillingen die worden veroorzaakt door zwaar verkeer dat met een hogere dan de toegestane snelheid de drempel passeert.

Nu het ontbreekt aan feitelijke informatie hierover, vindt het standpunt van gedeputeerde staten van Gelderland onvoldoende steun in de benodigde wetenschap van de relevante feiten en belangen.

De onderzochte gedraging is dan ook niet behoorlijk.

Deze conclusie geeft aanleiding om daar een aanbeveling aan te verbinden.

Conclusie

De klacht over de onderzochte gedraging van gedeputeerde staten van Gelderland, is gegrond wegens schending van het vereiste van actieve en adequate informatieverwerving.

Aanbeveling

Gedeputeerde staten van Gelderland wordt in overweging gegeven om in dit geval een nieuw onderzoek te laten doen door het verrichten van trillingsmetingen op de muren en in de woning van de heer R., en op basis van het resultaat van dat onderzoek de beslissing met betrekking tot de afwijzing van de schadeclaim te heroverwegen.

Achtergrond

Zie onder *bevindingen* of *volledige tekst* voor de volledige tekst van het rapport.