

Trillingsschade, trillingshinder en verkeersdrempels: de kern van mijn onderzoeksrapport 'Trillingsschade en verkeersdrempels: hoe moet de wegbeheerder omgaan met een geval van trillingsschade of trillingshinder? Leidraad voor de praktijk'

In het kader van de verkeersveiligheid moet een wegbeheerder soms een snelheidsremmende - ook wel genoemde snelheidsverlagende - maatregel toepassen. Het aanleggen van één of meer verkeersdrempels in een bepaalde straat is een dergelijke maatregel. De keerzijde van een verkeersdrempel is dat, als er veelvuldig of zwaar landbouwverkeer of vrachtverkeer over zo'n drempel rijdt, dit trillingen opwekt en veroorzaakt. Inwoners hebben het gevoel dat hun huis "op zijn grondvesten staat te trillen". Nu moet iedere bewoner een zekere mate van hinder of overlast accepteren, maar een inwoner hoeft geen ernstige trillingshinder of trillingsschade te aanvaarden.

Als een inwoner meent, dat er sprake is van (zichtbare) trillingsschade als gevolg van een verkeersdrempel, die naar zijn mening niet geschikt is voor de straat of ondeugdelijk is aangelegd of om welke andere reden dan ook gebrekkig is, zal hij dat moeten bewijzen. Uit de relevante wetgeving en rechtspraak volgt, dat deze inwoner in ieder geval met een "begin van bewijs" moet komen. Dat wil zeggen: het simpelweg opsturen van een paar foto's naar de wegbeheerder, waarop scheuren in de binnenmuren van de woning zijn te zien, is onvoldoende. Dit zegt immers niet over de oorzaak van de schade. Een gedegen trillingsonderzoek, uitgevoerd door een erkend technisch bureau met speciale meetapparatuur, is de meest aangewezen weg. Uit een trillingsrapportage blijkt of de gemeten trillingssnelheid en trillingssterkte al dan niet onder de grenswaarden of streefwaarden van de toepasselijke Richtlijnen A (schade aan gebouwen) en B (hinder voor personen in gebouwen) van de Stichting Bouwresearch (SBR) blijven.

Uit een dergelijke trillingsrapportage blijkt ook of het aannemelijk is, dat de schade aan- of in de woning is veroorzaakt door de desbetreffende verkeersdrempel. Het kan natuurlijk ook zijn, dat niet de verkeersdrempel de trillingsbron is, maar dat de verzakte, dan wel in slechte staat verkerende, dan wel slecht onderhouden weg (een hobbelige weg met veel gaten en kuilen) de trillingsbron is. Het kan ook om zogenaamde leefgeluiden gaan, zoals het lopen op de trap of de vloer en dichtslaande deuren. Dit laatste komt nogal eens voor in oude (vooroorlogse) woningen. Als iemand in een dergelijke woning over een houten vloer loopt, kraakt en piept het huis en trilt het hele huis mee.

Het laten uitvoeren van een trillingsonderzoek is een over het algemeen dure aangelegenheid. Het is redelijk, als de wegbeheerder en de inwoner gezamenlijk voor de kosten van de uitvoering van zo'n onderzoek opdraaien, als uit de feiten blijkt – hoe summier ook – dat de oorzaak van de schade aan – of in de woning is gelegen in de kwaliteit van de weginfrastructuur of de weginrichting.

Naar mijn mening moet worden voorkomen, dat wegbeheerder en inwoner in een juridisch moddergevecht belanden. Daar hebben beide partijen geen baat bij. Daarbij komt, dat er in de praktijk vòòr het moment van aanleggen van een verkeersdrempel vaak al veelvuldig overleg tussen de wegbeheerder en de inwoner of een vertegenwoordiging van betrokken inwoners heeft plaatsgevonden. Het is daarom zaak voor de wegbeheerder om er voor te zorgen, dat de verhoudingen met de betrokken inwoner(s) goed blijft.

Een praktische oplossing kan in de meeste gevallen meer uitkomst bieden. De wegbeheerder past de verkeersdrempel aan, verlegt de drempel of verwijdt de drempel. Ook kan de drempel worden vervangen door een daartoe wel geschikte drempel. Dit laatste al dan niet gecombineerd met extra bebording en markering om er voor te zorgen, dat chauffeurs van landbouwvoertuigen en vrachtwagens zich ook echt aan de maximumsnelheid ter plaatse houden.

Daarnaast is het mogelijk om een andere snelheidsremmende maatregel toe te passen met geen of minder risico op schade aan de aangrenzende woningen, zoals een wegversmalling of een chicane. Een chicane is een asverschuiving. Het is een afwijking van het rechtlijnig verloop van een weg. Ook kan hier gedacht worden aan het aanbrengen van extra attentieverhogende belijning op de weg om bestuurders er op te attenderen, dat zij in een 30 km-sstraat rijden.

Als het inderdaad zo is, dat uit onderzoek blijkt, dat de schade aan de woning van de inwoner is veroorzaakt door de desbetreffende verkeersdrempel, dan moet de wegbeheerder naar mijn mening

aansprakelijkheid erkennen en zal zij de schade moeten vergoeden. Dat laatste geldt zeker, als het om een aanzienlijke en zichtbare scheurvorming of een ernstige verzakking van de gevels gaat, waardoor het woongenot van de betrokken inwoner wordt aangetast.

De wegbeheerder moet er immers voor zorgen, dat de weg en de weguitrusting, waaronder een verkeersdrempel, voldoen aan de normale eisen, die de weggebruiker aan een dergelijke weg of weguitrusting mag stellen, waardoor er geen gevaar voor personen of zaken is.

Deze verplichting staat in het Burgerlijk Wetboek. Het gaat hier om een risicoaansprakelijkheid. Het desbetreffende wetsartikel beoogt *verkeersdeelnemers* te beschermen. Dit wetsartikel beoogt niet *omwonenden* van de weg te beschermen tegen zaakschade (schade aan – of in hun woning).

Maar het is niet de bedoeling, dat een verkeersdrempel dermate ongeschikt is, dan wel dusdanig (verkeerd) aangelegd of slecht onderhouden is, om met een bepaald (zwaar) voertuig over deze drempel te rijden, dat dit tot onaanvaardbare trillingshinder of ernstige trillingsschade voor omwonenden van de weg leidt. Geen enkele inwoner hoeft ernstige trillingsschade te aanvaarden.

Alphen aan den Rijn

*Jurist Verkeer en Wegbeheer
Gemeente Alphen aan den Rijn*