

R. Meems,
Oosterseweg 7
9785 AD Zuidwolde

Zuidwolde, november 2016

Aan Wethouder J. de Vries.

Hr. De Vries nadat er een trilling meting plaatsvond bij de woning van familie Bloema op Oosterseweg 18, van 20 tot 26 augustus 2016, hoorden we een poos niets. Pas nadat raadslid J. Heres u verzocht om contact met ons op te nemen, kregen we op 14 oktober 2016 een mail van dhr. Spinder. Deze liet weten dat de meting uitwees dat we geen hinder konden hebben en dat daarmee de “kous” afwas. Het rapport werd als bijlage meegestuurd.

In de mail van Heres aan u werd ook gesproken over het hoogte onderzoek van het plateau i.v.m. de wateroverlast bij T. Havinga van no 16. Is daar al duidelijkheid over?

In het rapport van ingenieursbureau Royal Haskoning / DHV inzake de Waldadrikt te Bedum, stellen zij: *dat de inrichting van de weg duidelijk moet maken dat weggebruikers binnen de bebouwde kom van Bedum rijden en het ze gedrag daarop moeten aanpassen. Het gebruik van snelheid remmende maatregelen in de vorm van versmallingen, plateau's etc. dient te worden voorkomen, ook vanuit het oogpunt van kans op trillingen en geluidsoverlast.* Indien Royal Haskoning voor de Oosterseweg een rapport zou moeten maken, zou dat er anders uitzien? Wij denken van niet.

Hecht u waarde aan de waarneming van de heren Blok, Rus en Heres, die tijdens een oriëntatie bezoek in de woning van Bloema duidelijk een trilling voelden toen er een zwaar voertuig langs reed?

In de Richtlijn drempels, plateaus en uitritten van het kennisplatform CROW staan (op blz. 14) de volgende belangrijke overwegingen/aandachtspunten bij een voorgenomen toepassing van een verkeersplateau:

- Kan, uit oogpunt van verkeersveiligheid, op een andere manier dan door een verkeersdrempel/plateau de gewenste snelheidsvermindering worden afgedwongen?
- Wat zijn de voor- en nadelen van een maatregel ten opzichte van andere maatregelen?
- Is het aandeel grote voertuigen in de verkeersstroom meer dan 5%? Zo ja, dan is er waarschijnlijk geen sprake van een verblijfsgebied en moet niet voor de maatregel worden gekozen, maar een alternatief worden gezocht. Bijvoorbeeld een horizontale verkeersremmer.
- Drempels/plateaus in de bebouwde omgeving kunnen aanleiding geven tot trillinghinder. Op erftoegangswegen met weinig vrachtverkeer (dat dan ook nog langzaam rijdt) zijn in beginsel geen problemen te verwachten. Op andere wegen, waar wel grote voertuigen zijn te verwachten en ook gerekend moet worden met snelheden hoger dan 30 km/h, moet hieraan wel aandacht worden besteed. Voor bouwwerken die zich binnen 30 m van de drempellocatie bevinden, moet ten minste een prognose van de mogelijke trilling gevolgen worden gemaakt.
- De opinie van omwonenden waar de maatregel wordt toegepast, dient te worden meegewogen in de besluitvorming. Van belang is het onderscheid in het formele consultatieproces waar belanghebbenden hun meningen, belangen en visies inbrengen en de meer informele vormen van participatie gericht op het benutten van kennis bij omgevingspartijen. Door dit laatste voorop te zetten in de procesbenadering, is de ervaring dat bezwaren in latere fases beduidend minder ingrijpend en omvangrijk zijn.
- Voor het verkrijgen van draagvlak is het noodzakelijk om gebruikers en omwonenden te informeren over nut en noodzaak van de aanleg van een verkeersplateau of –drempel.

- Na aanleg van de drempel moet worden geëvalueerd of deze inderdaad het beoogde effect oplevert, bij voorkeur door bepaling van de V_{85} – snelheid.

Opmerkingen van ons bij de bovenstaande punten.

1^e punt: Is daarnaar gekeken?

2^e punt: Kunt u dat aangeven?

3^e punt: Het aandeel grote voertuigen in de verkeersstroom is groter dan 5%. Uit een door uzelf gehouden meting van woensdag 13 november 2013 tot zondag 1 december 2013 (buiten het drukke seizoen dus), blijkt dat het aandeel zwaar vrachtverkeer 6,13% bedraagt. Er is in de analyse van die meting aangegeven dat er is gemeten op Tweewielers, Auto's, Tarnsporters, Vrachtwagens en Trailers. Of in deze categorieën ook zwaar landbouwverkeer is opgenomen kunnen we niet beoordelen. Maar zelfs zonder dat is het al boven de 5%. In dat geval, zegt CROW, moet je voor een andere oplossing kiezen dan een plateau of drempel.

U hebt in het verleden aangegeven dat het hele dorp Zuidwolde is aangemerkt als een Verblijfsgebied c.q. Erftoegangswegen, d.w.z. een gebied waar primair een functie is voor wonen, verblijven en fietsen en waar de verkeersfunctie (gemotoriseerd verkeer) een onderschikte rol speelt. Maar, zeker met wetenschap dat de Oosterseweg de enige weg voor landbouwverkeer is om vanuit de richting Bedum en Winsum e.d. naar de richting Groningen, Harkstede en verder te rijden, bestrijden wij dat. De weg sluit ook aan op de N360 en dat is een stroomweg. Er had dus voor een andere oplossing moeten worden gekozen.

4^e punt: Lijkt ons duidelijk dat de Oosterseweg geen erftoegangsweg is. De bouwwerken nabij het plateau staan op enkele meters afstand en dus ruim binnen de 30 m. En volgens ons is er nimmer een prognose gemaakt voor de mogelijke trilling gevolgen. Dat wordt door CROW geadviseerd.

5^e punt: Onze (bewoners Oosterseweg) opinie is nimmer gevraagd v.w.b. het plateau. Terugkomend van een vakantie, in 2002, werden we er mee geconfronteerd en vrij kort erna begonnen voor ons de problemen. En dat nu al 14 jaar.

6^e punt: We zijn nimmer geïnformeerd over nut en noodzaak van de aanleg van een verkeersplateau of –drempel. In antwoord op vragen van Meems, middels een WOB besluit, kon u ook niet aangeven waarom dit plateau hier is aangelegd.

Citaat uit uw schrijven van 25 september 2013, uw kenmerk AS/DK/09.2013-1556, waarin u onder Ad 1. meldt dat: *Zuidwolde als verblijfsgebied is aangewezen, waarbij de snelheid van 30 km/h van toepassing is.... dat: een verblijfsgebied een gebied is dat primair een functie heeft ten behoeve van wonen, verblijven en fietsen en waarbij de verkeersfunctie (gemotoriseerd verkeer) een onderschikte rol speelt. In het kader van die doelstelling zijn er infrastructurele maatregelen getroffen, waarbij is voorzien in de aanleg van portconstructies bij de bebouwde komgrenzen en het verhogen van een drietal kruisingen, te weten: Tuinbouwstraat/Van Berumstraat/Akkerstraat, Tuinbouwstraat/Van Starkenborghstraat en Oosterseweg/Kosterijland. Een document waarin expliciet gemotiveerd wordt uitgelegd waarom de verkeersdrempel op de kruising Oosterseweg/Kosterijland geplaatst moet worden, hebben wij niet. Derhalve is het voor ons niet mogelijk om de door u gewenste informatie te verschaffen, behoudens de informatie die is neergelegd in voornoemde documenten.*

U zegt, zie hiervoor, dat ook op de kruising Tuinboustraat/Van Starkenborghstraat een verhoogde kruising moet komen. Die is er nooit gekomen. Waarom?

Er is in de 35 jaar dat wij hier wonen nimmer een verkeersongeval van enige betekenis geweest op deze splitsing. Dus die motivatie kan er niet zijn. Als het doel alleen is verkeersveiligheid, dat zou op elke kruising in het verblijfsgebied Zuidwolde een verhoging moeten komen. En als wij het

“slachtoffer” zijn van een toevallige keuze, dan lijkt het ons billijk, gezien de hinder die we al 14 jaar ondervinden, dat het plateau wordt verwijderd.

7^e punt: Er is nimmer met bewoners geëvalueerd of deze inderdaad het beoogde effect oplevert, bij voorkeur door bepaling van de V_{85} – snelheid. Gebleken is dat de horizontale snelheidsremmers wel de snelheid reduceren.

Op blz 21 van de Richtlijn drempels, plateaus en uitritten, lezen we nog het volgende. In het kader van de visie Duurzaam Veilig is het wegennet gecategoriseerd en ingericht. Wij vallen dat onder het 3^e aandachtsstreepje d.w.z. een Gebiedsontsluitingsweg, waarbij de ontsluitingsfunctie centraal staat. In het schema dat op blz 22 staat zien we dat onder de kolom Gebiedsontsluitingsweg (GOW) binnen de bebouwde kom (Bibeko) achter plateau 30 (bedoeld voor 30 km wegen) staat: Niet van toepassing (n.v.t.) Dat lijkt ons erg duidelijk te wijzen op een onterecht geplaatst plateau. Op blz. 25 wordt gesteld, dat een Verkeersplateau 30 met een passeer snelheid van 30 km/h met name is bedoeld voor de erftoegangswegen (30 km/h gebieden) bijvoorbeeld voor een 30/30 kruispunt, en waar de situatie dit vereist, bijvoorbeeld bij scholen.

We zijn op de hoogte van de SBR Richtlijn. We weten ook dat het om een landelijke richtlijn gaat. Maar of die richtlijn wel rekening houdt met de ondergrond van “knikklei of zwelklei” zoals wij die hebben. Bij droogte korte trillingen, krakende dakspanten en rammelende deuren, en bij vochtige periodes langere golven zodat je de vloer in de woonkamer op en neer voelt gaan. Onze woningen zijn “op staal” gebouwd, dus niet onderheid.

Vindt u dat wij als bewoners rond het plateau maar moeten leren leven met de situatie?

We zouden het fijn vinden als u empathisch vermogen toont door bij ons te komen kijken en ervaren wat onze problemen zijn.

In 2004 heeft de kantonrechter aan dhr. Spinder gevraagd of de gemeente coullance halve het plateau wilde verwijderen. Dat weigerde Spinder met als argument dat dit een precedentwerking zou hebben. De kantonrechter zei daarop, dat dit was te ondervangen. Zou u wel die coullance willen betonen naar ons?

Uw ambtsvoorganger Te Velde heeft in een gesprek gezegd dat het plateau mogelijk zou kunnen worden verwijderd indien er voldoende steun (handtekeningen) van omwonende zouden komen. Die handtekeningen hebben we aangeleverd. Maar er kwam geen gevolg. Wat vindt u daarvan?

Wat vindt u van de actie van dhr. Spinder om kort voordat de trillingsmeting werd uitgevoerd, het plateau door gemeente personeel heeft laten “inwassen” met zand om zo de kans op trillingen zo klein mogelijk te maken.

Hebt u er enig idee van wat de kantonrechter zal zeggen indien we deze zaak aanhangig maken? U hebt aan diverse aanbevelingen zoals eerder genoemd niet voldaan.. In de volgende link kunt u lezen hoe de Nationale Ombudsman in een vergelijkbaar geval als het onze reageerde:

https://www.nationaleombudsman.nl/uploads/rapporten/20060365_2005.10791.pdf

Op blz. 40 e.v. staan opmerkingen over de juridische aspecten Er staat ook dat er praktische oplossingen zijn. M.a.w. in goed overleg kan er veel. We hopen dat u onze vragen wilt beantwoorden en samen met ons wilt zoeken naar een oplossing waarmee we kunnen leven.

Tot slot bevreemdt het ons, dat in het geval van de trillingen op de Schoolstraat te Bedum, bij 3 woningen, los van de uitslag, de trillingen zijn gemeten en per woning op zowel de begane grond als op de verdieping. Daar is door u of uw ambtsvoorganger niets over gezegd in de zin dat dit ook bij ons zou kunnen. Op z’n minst proeven we ongelijkheid in behandeling.

M.vr.gr. J. Bloema en R. Meems

Bijlagen.

1. Fotoblad van diverse zware voertuigen
2. Lijst met handtekeningen van bewoners die het plateau ook graag zien verdwijnen
3. Overzicht van de meetresultaten vanaf 2002 tot 2016, met opmerkingen