

# arrest

## GERECHTSHOF AMSTERDAM

afdeling civiel recht en belastingrecht, team I

zaak-/rolnummer : 200.266.809/01

zaak-/rolnummer rechtbank Noord-Holland : C/15/270305/HAZA/18-102

### arrest van de meervoudige burgerlijke kamer van 1 juni 2021

inzake

wonend te Bloemendaal,  
appellant,  
advocaat: mr. L.T. van Eijck van Heslinga te Alkmaar,

tegen

**GEMEENTE BLOEMENDAAL,**  
zetelend te Overveen,  
geïntimeerde,  
advocaat: mr. L.E. de Leeuw te 's-Gravenhage.

#### 1. Het geding in hoger beroep

Partijen worden hierna de Gemeente genoemd.

is bij dagvaarding van 2 juli 2019 in hoger beroep gekomen van een vonnis van de rechtbank Noord-Holland van 3 april 2019, onder bovenvermeld zaak-/rolnummer gewezen tussen als eiser en de gemeente als gedaagde.

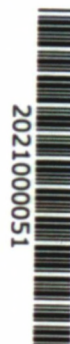
Partijen hebben daarna de volgende stukken ingediend:

- memorie van grieven;
- memorie van antwoord.

Partijen hebben de zaak ter zitting van 22 oktober 2020 doen bepleiten door hun hierboven genoemde advocaten, ieder aan de hand van pleitnotities die zijn overgelegd heeft nog producties in het geding gebracht.

Ten slotte is arrest gevraagd.

heeft geconcludeerd dat het hof het bestreden vonnis zal vernietigen en - uitvoerbaar bij voorraad - alsnog de vorderingen van zal toewijzen, met veroordeling van de gemeente in de kosten van het geding in beide instanties met rente.



De gemeente heeft geconcludeerd tot bekrachtiging van het bestreden vonnis, met veroordeling van \_\_\_\_\_ in de kosten van het geding in hoger beroep met nakosten en rente, een en ander uitvoerbaar bij voorraad.

De gemeente heeft in hoger beroep bewijs van haar stellingen aangeboden.

## 2. Feiten

De rechtbank heeft in het bestreden vonnis onder 2.1 tot en met 2.3 de feiten vastgesteld die zij tot uitgangspunt heeft genomen. Deze feiten zijn in hoger beroep niet in geschil en dienen derhalve ook het hof als uitgangspunt, aangevuld met andere feiten die volgen uit de niet of onvoldoende weersproken stellingen van partijen.

## 3. Beoordeling

3.1 Deze zaak gaat over de vraag of de gemeente een verkeersplateau dat zij ter hoogte van de woning van \_\_\_\_\_ heeft laten aanleggen moet verwijderen dan wel schade moet vergoeden die \_\_\_\_\_ lijdt als gevolg van het verkeersplateau. De feiten die relevant zijn voor deze zaak en die tussen partijen niet in geschil zijn komen op het volgende neer.

3.1.1 \_\_\_\_\_ is eigenaar van de woning gelegen aan de \_\_\_\_\_ te Bloemendaal (hierna: de woning) en is daar woonachtig met zijn gezin. De woning maakt onderdeel uit van het ontwikkelde 'Park Brederode Bloemendaal' (hierna: Park Brederode). Het perceel van \_\_\_\_\_ ligt duidelijk lager dan de weg waar zij aan grenst. Het inrichtingsplan voor Park Brederode is in 2006 door het college van burgemeester en wethouders vastgesteld.

3.2.2 Bij besluit van 21 juli 2015 heeft het college van burgemeester en wethouders enkele aanpassingen van het inrichtingsplan vastgesteld. Hieraan voorafgaand heeft de gemeente bewonersbijeenkomsten gehouden. In totaal zijn 37 inspraakreacties ingekomen. Een onderdeel van de aanpassingen betrof maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, waaronder het opnemen van verschillende verkeersdrempels. In paragraaf 2 van het aangepaste inrichtingsplan is vermeld:

*Om tot een optimalisatie van het inrichtingsplan te komen, zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit, worden de volgende maatregelen voorgesteld:*

*(...)*

### *2. Verkeersveiligheid*

*- Tijdens de bewonersmeeting was er veel vraag naar maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In het nieuwe inrichtingsplan zijn dan ook verschillende verkeersdrempels opgenomen. Deze zullen worden geplaatst op plekken die in samenspraak met de bewoners en team r.o. (verkeer) zijn bepaald.*

*(...)*

3.2.3 Bij een op 3 november 2016 gepubliceerd besluit heeft het college van burgemeester en wethouders aan de ontwikkelaar een omgevingsvergunning verleend om wijzigingen aan de parkaanleg te verrichten, waaronder het reconstrueren van wegen. Tegen dit besluit is geen bezwaar gemaakt. In de nadere toelichting op onderdelen van de vergunning is onder meer vermeld:

*Terrein inrichting*

*Uitritten aanleggen of veranderen*

*Bestaande inritten op openbaar gebied worden voorzien van een gele straatbaksteen verharding, aansluitend op en gelijksoortig aan de verharding van de wegen.*

3.2.4 In 2016 en 2017 is het (aangepaste) inrichtingsplan uitgevoerd, overeenkomstig de verstrekte vergunning. Na voltooiing van de inrichting van de openbare ruimte heeft de ontwikkelaar de eigendom daarvan overgedragen aan de gemeente.

3.2.5 Bij de voltooiing van de openbare weg is ter hoogte van de uitrit van het perceel van over de volle breedte van de weg, een verkeersplateau aangelegd. Het verkeersplateau heeft een hoogte van 12 cm ten opzichte van het wegdek. Om het hoogteverschil tussen de uitrit vanaf het perceel van en het verkeersplateau te overbruggen is een drempel aangelegd.

3.2.6 Na de aanleg van het verkeersplateau heeft aan de ontwikkelaar gevraagd om het verkeersplateau te verwijderen.

3.2.7 In een e-mail van 4 januari 2017 heeft de ontwikkelaar aangeboden om een aanpassing te verrichten op de grens van het verkeersplateau en het perceel van heeft geantwoord geen aanpassingen te wensen die op zijn eigen perceel zouden moeten plaatsvinden.

3.3 In deze procedure vordert (i) veroordeling van de gemeente om het verkeersplateau te (laten) verwijderen en verwijderd houden, onder verbeurte van een dwangsom alsmede (ii) een verklaring voor recht dat de gemeente aansprakelijk is voor de schade die lijdt ten gevolge van de plaatsing van het verkeersplateau. legt aan deze vordering ten grondslag dat het verkeersplateau een gebrekkige opstal is in de zin van artikel 6:174 BW door de wijze waarop het is aangelegd. Door onvoldoende maatregelen te treffen om schade bij voorkomen, handelt de gemeente bovendien onrechtmatig jegens is daarom aansprakelijk voor de geleden en nog te lijden schade.

3.4 De rechtbank heeft de vorderingen afgewezen en veroordeeld in de proceskosten. Tegen deze beslissing en de daaraan ten grondslag gelegde motivering komt met zes grieven op.

3.5 baseert zijn vorderingen op de wijze waarop de gemeente de openbare ruimte heeft ingevuld ter hoogte van de uitrit op het perceel van Bij de beoordeling of de vorderingen van binnen het kader van de grieven, toewijsbaar zijn, zal het hof de volgende maatstaf aanleggen.

Uitgangspunt is dat de gemeente een ruime beoordelingsmarge toekomt bij het invullen van de openbare ruimte. Het is aan de gemeente om alle verschillende belangen die daarbij betrokken zijn, tegen elkaar af te wegen. Bij de beoordeling van het handelen van de gemeente dient de civiele rechter zich terughoudend op te stellen. Ingrijpen van de rechter is alleen geoorloofd als de gemeente de betrokken belangen op zodanig onevenwichtige wijze heeft afgewogen dat zij in redelijkheid niet heeft kunnen komen tot de door haar gemaakte keuzes, bijvoorbeeld als zij door die keuze een onveilige situatie laat voortbestaan of creëert. Het eerste onderdeel van grief 1, waarmee  opkomt tegen deze door de rechtbank gehanteerde maatstaf, faalt dus.

3.6 Met het tweede onderdeel van grief 1 voert  aan dat de gemeente hem niet op de hoogte heeft gesteld dat er een *plateau* kwam en dat die voor zijn uitrit kwam te liggen. Ook dit onderdeel van grief 1 slaagt niet. Naar het oordeel van het hof blijkt uit het aangepaste inrichtingsplan voldoende duidelijk dat er in samenspraak met de bewoners verkeersdrempels zouden worden aangelegd (zie 3.2.2.). Dat hierin de term 'drempel' en niet 'plateau' wordt gebruikt maakt dit niet anders. Als  hier bedenkingen bij had, vanwege de relatief diepe ligging van zijn perceel, had hij tijdens de door de gemeente georganiseerde inspraakbijeenkomsten of op een andere manier zijn zorgen hierover kunnen uiten.  heeft niet gesteld dat hij de gemeente voorafgaand aan de realisatie op de hoogte heeft gebracht van zijn bijzondere belang aangaande de locatie van het verkeersplateau. Dat de gemeente  onvoldoende heeft geïnformeerd, is dan ook niet gebleken.

3.7 Met de grievens 2 en 3 komt  op tegen het oordeel van de rechtbank dat het verkeersplateau niet gebrekkig is in de zin van artikel 6:174 BW.  voert aan dat de rechtbank ten onrechte niet is ingegaan op de twee rapporten van DEKRA. In die rapporten is namelijk geconcludeerd dat een hoogte van 12 cm in plaats van 8 cm niet te rechtvaardigen is, dat de uitrit niet herkenbaar is en dat het effect van het plateau gevaarlijk is.  stelt onder verwijzing naar deze rapporten dat de aanwezigheid van het verkeersplateau op deze locatie gevaarlijk is. Vanwege de helling moet hij komende vanaf de uitrit flink gas geven om de openbare weg op te kunnen rijden, aldus .

3.8 Deze grieven falen om de volgende redenen. Tussen partijen is niet in geschil dat het verkeersplateau is aan te merken als een opstal in de zin van artikel 6:174 BW en dat voor beantwoording van de vraag of deze voldoet aan de eisen die men in de gegeven omstandigheden daaraan mag stellen, kan worden aangesloten bij de richtlijnen die zijn neergelegd in de CROW-publicatie 344, deel A, genaamd '*verticale snelheidsremmers*' (verkeersdrempels en verkeersplateaus) en deel B, genaamd '*uitritten en uitritconstructies*' (hierna: De CROW-richtlijnen).

3.9 In een rapport van 17 mei 2017 heeft DEKRA zich, aan de hand van de CROW-richtlijnen, uitgelaten over een vijftal vragen over de aanleg van het verkeersplateau. In het rapport is onder meer vermeld:

Toetsing deel A 'verticale snelheidsremmers' (verkeersdrempels en verkeersplateaus)

(...) Een verkeersplateau is een vlakke verhoging van de weg groter dan 2,40 m en met een op- en een afrit. Een verkeersplateau heeft naast een snelheidsremmende functie ook een attentieverhogende functie.

De in de CROW-publicatie aanbevolen hoogte voor een verkeersplateau is naar keuze 0,08 of 0,12 meter. Het 0,08 meter hoge verkeersplateau is voor grote voertuigen beter passeerbaar en vermindert de kans op schade met behoud van het snelheidsremmende effect. Deze hoogte heeft volgens CROW dan ook de voorkeur. Plateaus met een hoogte van 0,12 meter worden aanbevolen als tevens een goede oversteekbaarheid van de weg gewenst is.

(...) Bij onderhavige situatie heeft (...) gemeente Bloemendaal gekozen voor een plateauhoogte van 0,12 meter. Naar onze mening is een goede oversteekbaarheid in onderhavige situatie geen reden, omdat de plateaus ter plaatse van verkeerskruisingen zijn gesitueerd die door mensen niet specifiek als oversteekplaats zal worden gebruikt.

Toetsing deel B 'uitritten en uitritconstructies'

(...) Onder het hoofdstuk 'Algemene overwegingen' wordt in de CROW vermeld dat herkenbaarheid en voorspelbaarheid noodzakelijke voorwaarden zijn voor het juiste verkeersgedrag (...).

Tijdens onze bezichtiging hebben wij de uitrit getoetst op de voorspelbaarheid en de herkenbaarheid ter zake van verkeersgedrag.

(...)

De aanwezigheid van de 1,80 meter hoge beukenhaag en het, ten opzichte van het eigen terrein circa 0,50 meter hoger liggende verkeersplateau betekent dat een verkeersdeelnemer die de openbare weg vanaf het eigen terrein van partij 1 [hof: ] wil betreden niet tot nauwelijks zicht heeft op de verkeerssituatie op de openbare weg. Vanuit een auto is het zicht op aankomend verkeer op de openbare weg nagenoeg nihil. Andersom heeft de verkeersdeelnemer op de openbare weg geen zicht op wandelaars en fiets- of autoverkeer dat de uitrit van partij 1 verlaat.

Conclusie

(...) ter zake van de uitrit van partij 1 voldoet het verkeersplateau naar onze mening niet aan de CROW opgenomen noodzakelijke voorwaarden dat een uitrit herkenbaarheid en voorspelbaarheid moet zijn. Verder merken wij op dat de keuze voor een 0,12 meter hoog verkeersplateau ongelukkig is geweest en onnodig. Onnodig omdat het argument van oversteekplaats van voetgangers ontbreekt, waardoor een plateauhoogte van 0,08 meter voldoende zou zijn geweest. Daarbij merken wij wel op dat daarmee de negatieve gevolgen ter zake van de herkenbaarheid en de voorspelbaarheid niet zouden zijn opgelost.

(...)

*5.2.2 Het verkeersplateau heeft effect op de afwatering van de openbare weg naar het perceel van partij 1. Het verschil tussen het hoogste punt van het verkeersplateau en het eigen terrein van partij 1 is circa 0,50 meter; circa 0,25 meter hoger dan een situatie zonder verkeersplateau. Het verdubbelde hoogte verschil leidt bij regenval tot extra en een snellere watertoevoer.*

*(...)*

*Zoals wij hebben vermeld (...) leidt het verkeersplateau bij regenval tot een extra toevoer van regenwater naar het terrein van partij 1. (...) Tot op heden heeft die extra toevoer nog niet geleid tot materiele schade aan opstal, de uit grind bestaande terreinverharding en/of beplanting.*

*(...) Naar onze mening kunnen de negatieve effecten van het verkeersplateau uitsluitend worden opgelost door verwijdering van het verkeersplateau.*

*(...) Het alternatief voor een verkeersplateau in de verkeerssituatie ter plaatse van partij 1 is het realiseren van drie verkeersdrempels type 30 met een hoogte van 0,08 meter ter plaatse van de huidige opritten van het verkeersplateau. (...)*

3.10 In een aanvullende rapport van 5 januari 2018 heeft DEKRA onder meer vermeld:

*Ter zake van de aansluiting van een particulier terrein op de openbare weg, een uitrit genoemd, wordt onder het hoofdstuk 'Algemene overwegingen' in de CROW vermeld dat herkenbaarheid en voorspelbaarheid noodzakelijke voorwaarden zijn voor het juiste verkeersgedrag (...) Over de aanleg van een uitrit van een woning op de openbare weg worden geen specifieke aanleg/constructie-eisen vermeld.*

*(...)*

*Wij zijn derhalve van mening dat de afmetingen van het verkeersplateau weliswaar voldoen aan de CROW richtlijnen voor een verkeersplateau type 30 met een hoogte van 0,12 cm, maar dat het 0,12 cm hoge verkeersplateau niet voldoet aan de CROW overweging dat een ingerichte verkeerssituatie voldoet aan de noodzakelijke voorwaarden van herkenbaarheid en voorspelbaarheid.*

3.11 Uit de hiervoor geciteerde rapporten blijkt dat de afmetingen van het verkeersplateau voldoen aan de CROW-richtlijnen. Daaruit blijkt eveneens dat CROW-richtlijnen geen specifieke aanleg/constructie-eisen bevatten over de aanleg van een uitrit van een woning op de openbare weg (zie hiervoor, 3.10). De rapporten zijn daarentegen kritisch wat betreft de herkenbaarheid en de voorspelbaarheid van de uitrit. Er wordt immers geconstateerd dat niet voldaan wordt aan de voorwaarde dat een uitrit herkenbaar en voorspelbaar moet zijn. Echter, uit de rapporten valt niet af te leiden dat dit gebrek wordt veroorzaakt door de hoogte van het verkeersplateau. Sterker nog, uit de rapporten blijkt dat de aanwezigheid van een 1,80 meter hoge beukenhaag mede een rol speelt bij het zicht op de openbare weg en dat het verlagen van het plateau van 0,12 meter naar 0,08 meter de negatieve gevolgen ter zake van de herkenbaarheid en voorspelbaarheid niet wegneemt. Verder acht het hof aannemelijk dat, zoals de gemeente betoogt, de locatie van het verkeersplateau juist ertoe bijdraagt dat het aankomend verkeer snelheid mindert en alert zal zijn bij het passeren van de uitrit van via het verkeersplateau. Verwijdering van het verkeersplateau

van die locatie zou dan juist kunnen leiden tot een gevaarlijke situatie voor aangezien het verkeer dan geen snelheid zal minderen. Daarbij komt dat ook zonder verkeersplateau een hoogteverschil zal blijven bestaan tussen het perceel van en de openbare weg. Het voorgaande brengt het hof tot de conclusie dat tegenover de betwistingen door de gemeente onvoldoende heeft gemotiveerd dat het verkeersplateau niet voldoet aan de eisen die men daaraan in de gegeven omstandigheden mag stellen.

3.12 Met de grievens 4 en 5 komt op tegen het oordeel van de rechtbank dat er geen sprake is van onrechtmatige hinder die de gemeente aandoet. Hij voert in dit verband aan dat hij vanwege het verkeersplateau niet veilig de weg op kan rijden. Dit gevaar wordt vergroot doordat er (verplicht) beukenhagen tot 1,80 meter hoogte zijn geplant waardoor het zicht wordt beperkt. Alternatieve oplossingen, zoals zijn auto achterwaarts parkeren op het eigen terrein, of het eigen terrein verhogen bieden geen soelaas of zijn niet mogelijk. Daarnaast ondervindt hij hinder in de vorm van wateroverlast.

3.13 De grieven 4 en 5 falen. Zoals hiervoor, in punt 3.12, is overwogen, is niet gebleken dat de aanwezigheid van het verkeersplateau een onveilige situatie creëert. Evenmin is gebleken dat het verkeersplateau voor wateroverlast zorgt. Dat met het in- dan wel uitrijden van zijn perceel op de openbare weg voorzichtige manoeuvres zal moeten maken, is een gegeven dat ook voortvloeit uit het feit dat zijn perceel nu eenmaal relatief diep is gelegen ten opzichte van de openbare weg. Niet gebleken is dat de aanwezigheid van het verkeersplateau die situatie zozeer doet verslechteren dat de gemeente, bij afweging van de betrokken belangen, in redelijkheid niet heeft kunnen komen tot de aanleg van het verkeersplateau op deze locatie. Van een onrechtmatig handelen door de gemeente is dus geen sprake.

3.14 Met grief 6 stelt dat hij schade lijdt doordat hij geen sportauto kan kopen, omdat het lage onderstel van die auto dan beschadigd wordt, en doordat de waarde van zijn woning daalt.

3.15 Hiervoor is al geconcludeerd dat er geen grondslag is voor de vordering tot schadevergoeding omdat niet kan worden geoordeeld dat de gemeente onrechtmatig heeft gehandeld. Aan beoordeling van het bestaan van schade komt het hof dan ook niet meer toe.

3.16 Grief 7 is geen zelfstandige grief en behoeft daarom geen bespreking.

3.17 De grieven falen. Het vonnis waarvan beroep zal worden bekrachtigd. zal als in het ongelijk gestelde partij worden verwezen in de kosten van het geding in hoger beroep.

#### 4. Beslissing

Het hof:

bekrachtigt het vonnis waarvan beroep;

veroordeelt in de kosten van het geding in hoger beroep, tot op heden aan de zijde van de gemeente begroot op € 741,00 aan verschotten en € 2.148,00 voor salaris en op € 163,00 voor nasalaris, te vermeerderen met € 85,00 voor nasalaris en de kosten van het betekeningsexploot ingeval betekening van dit arrest plaatsvindt, te vermeerderen met de wettelijke rente, indien niet binnen veertien dagen na dit arrest dan wel het verschuldigd worden van de nakosten aan de kostenveroordeling is voldaan;

verklaart de kostenveroordeling uitvoerbaar bij voorraad.

Dit arrest is gewezen door mr. C.A.H.M. ten Dam, mr. E.M. Polak en mr. B.J.P.G. Roozendaal en door de rolraadsheer in het openbaar uitgesproken op 1 juni 2021.

AFGEGEVEN VOOR GROSSE  
AAN: *mr. L.E. de Leauw*  
DE GRIFIER  
*ms*