

Beste André Burger,

Al in maart 2017 is het Schetsontwerp Vogelenzangseweg vastgesteld. De zienswijzen die daarop volgden hebben wij zorgvuldig behandeld. Zo veel als mogelijk is geprobeerd tegemoet te komen aan eenieders wensen, ook die van de aanwonenden van het Kruispunt Vogelenzangseweg/Graaf Florislaan. Maar helaas is het niet genoeg en inmiddels hebben wij ook een bezwaarschrift in behandeling. Ook u wordt nu door hen benaderd. Er volgt nog een gesprek op 1 februari waarbij zowel wethouder Richard Kruiswijk als u aanwezig zijn. Vooruitlopend daarop geef u ik de gevraagde informatie.

Het college heeft een duurzaam veilig ontwerp vastgesteld

Om daartoe te komen zijn in het ontwerptraject een aantal lastige keuzes gemaakt. Zo kende het snelheidsregime en het kappen van bomen zowel voor- als tegenstanders. Maar ook over de inrichting is uitvoerig gediscussieerd. Want dat de snelheid van het verkeer omlaag moet, werd door iedereen onderstreept. Maar welke maatregelen moeten er worden getroffen om de snelheid van het verkeer terug te dringen?

Bij de inrichting van dit kruispunt is gekeken naar de veiligheid van alle verkeersgroepen

Als wordt gekeken naar het grotere geheel, wordt ca. elke 120 meter een maatregel getroffen om de snelheid gedurende het hele traject laag te houden. Duidelijke entrees van het dorp, een afwijkende kleur asfalt, LED- oversteekplaatsen, verkeersregelininstallaties, een middenberm, maar ook de middengeleiders. Alle dragen op een andere en positieve wijze, bij aan het terugdringen van de snelheid. Het aanleggen van drempels is, gelet op de nadrukkelijke wens van de aanwonenden, nooit aan de orde geweest.

De middengeleiders op het kruispunt met de Graaf Florislaan zijn één van de vele maatregelen op de Vogelenzangseweg. Deze middengeleiders dragen in eerste instantie bij aan het terugdringen van de snelheid, maar hebben nog meer voordelen. Zo bieden deze een veilige oversteek voor verkeer uit de zijstraten. Want door 'een veilige ruimte' te creëren tussen de middengeleiders kunnen automobilisten, fietsers en voetganger gefaseerd oversteken en hoeven zij per fase maar te letten op verkeer uit één richting.

Met name fietsers uit de Kerkweg verkiezen het trottoir boven een oversteek van de Vogelenzangseweg. Van de duizend fietsers die Vogelenzang dagelijks passeren, gebruikt ca 80% de Kerkweg. Een groot deel dat naar het noordelijke tweerichtingenfietspad fietst, rijdt over het trottoir of tegen het verkeer in. Met name de fietsers op het trottoir zijn in het voortraject als 'onwenselijk en gevaarlijk' aangemerkt. Als beheerder van de weg willen en moeten wij iets met deze signalen. Zeker nu dit hele gebied wordt heringericht.

Voor voetgangers wordt veiligheid ook vergroot. Dit kruispunt is voorzien van een voetgangersoversteekplaats. In de praktijk blijken wachtende auto's voor deze oversteek te worden ingehaald door verkeer daarachter. Een buffer zoals bij middengeleiders voorkomt dit gedrag.

Puntsgewijs beantwoord ik de vragen

- V1) *Wat zijn de preventieve maatregelen die de gemeente gaat nemen om de extra overlast van trilling, geluid (Db) en lichtinval te voorkomen?*
- A1) De situatie in de Vogelenzangseweg is de laatste decennia sterk veranderd. Veel bewoners ervaren steeds meer overlast: Meer geluid, meer trillingen, meer licht en een toenemend gevoel van onveiligheid. Dit houdt direct verband met de toename van verkeer en de snelheid ervan. Helaas rijkt de oplossing voor deze verkeerstoename verder dan dit project en zelfs verder dan Vogelenzang. (Zo worden in het kader van het provinciale project 'Duinpolderweg' varianten onderzocht die het doorgaand verkeer bij en door Vogelenzang moeten beperken). In deze lastige kwestie moeten de belangen m.b.t. de voorgestelde wegreconstructie worden afgewogen, waarbij ook wordt bekeken of het gaat over bestaand overlast, een toename van bestaand overlast, of een nieuw soort overlast.
- Wij hebben geoordeeld dat lichtinval bij het raam dicht bij de weg niet afneemt met het nieuwe ontwerp, maar eerder toeneemt (hoek Graaf Florislaan). Dit doet zich voor uiteraard voor als het donker is. Om deze reden worden –zo hebben wij begrepen- de auto's avonds strategisch geparkeerd om direct lichtinval te voorkomen of te beperken. Door de middengeleiders te verkleinen wordt de slinger in de weg (en daarmee de lichtinval) teruggebracht. In het nieuwe ontwerp komt een parkeerplaats terug waardoor er nog steeds voor de deur geparkeerd kan worden. De toename van geluid, trillingen en fijnstof is onderzocht en blijkt is marginaal (Het verschil van 1Db is voor het menselijk oor niet waarneembaar). Het *gevoel* van toenemend overlast hebben wij met dit onderzoek niet weg kunnen nemen.
- V2) *Is er onderzoek gedaan naar de veiligheid van de kruispunt bewoners. Er gaan namelijk een grote hoeveelheid zwaar beladen vrachtwagens (niet alleen met zand maar ook met chemische/bijtende en brandbare stoffen) over de provinciale weg door Vogelenzang? Het zal niet de eerste keer zijn dat er een (vracht) wagen van de weg raakt en een gebouw/woonhuis binnenrijdt!*
- A2) Het is bekend dat bepaalde verkeersgroepen als motoren, zwaar vrachtverkeer of landbouwvoertuigen extra overlast verzaken. Het verbieden ervan is helaas niet mogelijk. Daarom verdient juist de inrichting zoveel aandacht en is veiligheid in brede zin onderzocht door te kijken naar het geheel. Overzichtelijkheid, duidelijkheid en terugdringen van snelheid zijn belangrijke uitgangspunten. Aan de inrichting moet zijn af te lezen hoe langzaam gereden moet worden. Alle maatregelen moeten er voor zorgen dat het verkeer deze snelheid vasthoudt tot tenminste het uitrijden van het dorp. De oversteekplaats en middengeleiders op dit kruispunt zijn daar een belangrijk onderdeel van. Het laten vervallen van dit onderdeel is ons inziens een aantasting van het ontwerp waarbij de gevaar op dit kruispunt eerder toe- dan afneemt.
- V3) *Is er onderzoek gedaan naar de leefbaarheid van de Vogelenzangers nu de weg bijvoorbeeld op het kruispunt Graaf Florislaan met de Vogelenzangseweg niet slechts 1 meter maar bijna 3 meter dichterbij komt?*
- A3) In de ontwerpfase is veel gesproken over de leefbaarheid en de angst voor toenemend overlast. Helaas hebben wij dit niet weg kunnen nemen in onze gesprekken, zelfs niet na het laten uitvoeren van onderzoeken door de Omgevingsdienst IJmond. Ook zijn er diverse tekeningen (digitale cad-bestanden) overhandigd waarin de verschillen zichtbaar waren. De verschuiving van de weg was 3.20m en is naar aanleiding van de zienswijze teruggebracht naar 2.30m. Deze zienswijze is expliciet benoemd in het collegebesluit vaststelling DO.

- v4) *Heeft de gemeente maatregelen getroffen om deze huiseigenaren financieel te ondersteunen bij bijvoorbeeld isolatie van hun woning?*
- A4) Nee, wel is team Bouwen & Wonen om advies gevraagd. Voor hinder reducerende maatregelen aan de monumenten is een monumentenvergunning nodig, maar dat betekent niet dat aanpassingen aan de woning niet zijn toegestaan. Onze monumentenspecialist is uiteraard bereid mee te denken over de mogelijkheden.
- V5) *Wat betreft het geluid: Zou de Gemeente niet een werkelijke Db meting i.p.v. een deskmeting kunnen/moeten verrichten?*
- A5) Uit een meting ter plaatse blijkt waarschijnlijk dat de grote hoeveelheid verkeer veel geluid veroorzaakt. Naar ons idee moet de vraag zijn: 'Wat is de toename van het geluid in de nieuwe situatie, ten opzichte van de bestaande situatie?' En daarvoor is een bureaustudie juist zeer geschikt. De intensiteit van de weg en de gemiddelde snelheid zijn namelijk gemeten en voor het berekenen van geluidstoename zijn rekenmodellen ontwikkeld.
- V6) *Wat betreft het geluid: Zou de gemeente niet een werkelijke trilling meting kunnen/moeten verrichten?*
- A6) Hiervoor geldt hetzelfde als antwoord A5. Ons ontgaat het doel van deze meting. Als trilling metingen worden uitgevoerd is dat tijdens de uitvoeringsfase en vaak alleen bij uitzonderlijke situaties als heien van palen of het werken met exceptioneel materieel. Dat is hier niet aan de orde. Maar omdat wij de klachten wel serieus nemen en wel geloven dat zwaar verkeer in sommige gevallen merkbaar is, worden zijn wel de volgende technische maatregelen voorgesteld:
- Ondergronds wordt een kunststof bodemisolatie toegepast waardoor trilling golven ondergronds worden gebroken;
 - Nu is er een strakke, naadloze verbinding tussen de rijbaan en enkele gevels. Door hier een onderbreking te maken, denk aan een plantsoen of geveltuin, nemen trillingen af. Wij staan open voor aanpassingen op dit pleintje om dit (plantsoen o.i.d.) te passen.

Het aanleggen van nieuw vlak asphalt, een goede wegfundering, bovengenoemde maatregelen en het terugdringen van de verkeerssnelheid dragen allen bij aan het beperken en zelf terugdringen van trillingen.

Momenteel hebben wij het bezwaar in behandeling

Wij staan achter het ontwerp dat door de grote groep Vogelenzangers is opgesteld. Dit plan wordt ook gesteund door de politie, de fietsersbond en onze ambtelijke verkeerscommissie. Wij betreuren dat wij met onze tegemoetkoming in het behandelen van de zienswijze en de gedane onderzoeken deze bewoners nog niet gerust hebben kunnen stellen. Net als in het voortraject behandelen wij het ingediende bezwaar zorgvuldig, maar ons standpunt blijft dat belangen goed zijn afgewogen waarbij het algemeen belang zwaar weegt.

Met vriendelijke groeten,

Vincent Hoogeland