



Afdeling Stadsontwikkeling

Dhr. P. C. Mol van de VOCHoorn

Bureau Projectmanagement
 Contactpersoon: C.M. Hoppe
 Telefoonnr. : 0229-252474
 E-mail : gemeente@hoorn.nl

Uw brief van : 30 juli 2009
 Uw kenmerk :
 Ons kenmerk : 09.38309
 Bijlage(n) :
 Onderwerp : vragen ex art 43 inzake verkeer- en
 bouwverlast Bangert en Oosterpolder

Hoorn, 18 AUG 2009

Geachte heer Mol,

In uw brief van 30 juli 2009 stelt u een 6-tal hoofdvragen met subvragen over de verkeerssituatie in en rond de wijk Bangert en Oosterpolder. Hieronder geven wij antwoord op de door u gestelde vragen.

1. Bereiken u klachten over overlast, zoals door de VOC is geschetst in de brief van 30 juli?

Wij krijgen daarover wel eens klachten, maar het aantal is relatief gering en niet anders dan gebruikelijk in en rond nieuwbouwwijken.

Sinds juli 2008 heeft de Buitenlijn 3 klachten ontvangen over verkeersoverlast op de linten. Twee daarvan gingen over de rijsnelheid op de Dorpsstraat en één over bouwverkeer op de Bangert.

In die periode zijn ook vier klachten ontvangen over de Strip. Drie daarvan gingen over de rijsnelheid en één over een wegblokkade door bouwverkeer.

1a. Is het college bereid een enquête te houden onder de bewoners, die woonachtig zijn aan de linten, dan wel dit onderwerp aan de orde te stellen tijdens het eerstvolgende dorpenoverleg Blokker/Zwaag/B&O? Zo ja, op welke manier denkt het college hieraan vorm en inhoud te geven? Zo nee, waarom niet?

Bij het opstellen van het bestemmingsplan was al bekend dat er een toename van verkeer zou ontstaan op o.a. de linten. De gevolgen zijn uitgebreid onderzocht en vastgelegd in rapporten, die ten behoeve van het bestemmingsplan zijn opgesteld. De huidige verkeersontwikkeling komt overeen met de prognoses.

Bovendien komt dit onderwerp bijna standaard aan de orde tijdens voorlichtingsavonden, die wij periodiek organiseren over de planontwikkelingen in Bangert en Oosterpolder. De laatste is gehouden op 20 augustus 2008 over de plannen voor Fase 3 en 4.

Wij zijn van mening dat een enquête over dit onderwerp geen toegevoegde waarde zal hebben en zelfs valse verwachtingen zou kunnen wekken bij bewoners.

2. Is het voorstelbaar dat door het bouwrijp maken van Fase 4, het zandtransport, de aanleg van zandbanen en zandhopen in combinatie met vaak krachtige wind, het zand wordt verplaatst en soms echt sprake is van "zandstormen", waardoor auto's van de bewoners een geheel andere kleur aannemen dan de oorspronkelijke, waardoor lakschade kan ontstaan en dat het zand ook doordringt in het motorische gedeelte van de auto's?

Door het verwijderen van kassen en bomen zal wind meer vat krijgen op het open terrein. Dit zal merkbaar zijn op de percelen langs de linten. Ook zal er gedurende droge periodes sprake zijn van enige verstuiwing van het zand.

Wij kunnen ons echter niet voorstellen dat dit zal leiden tot "zandstormen" en schade aan voertuigen. Dat is ook niet onze ervaring in Fase 1 en 2 van Bangert en Oosterpolder, waar veel grotere delen in één keer van zandophogingen zijn voorzien.

Afdeling Stadsontwikkeling

2a. *Zou de Ontwikkelingsmaatschappij uit oogpunt van mee levendheid een geste richting de bewoners kunnen doen door bijvoorbeeld de auto's gratis te laten wassen?*

Het bouwrijp maken en in dit geval het aanbrengen van zandophogingen ten behoeve van de voorbelasting, worden in opdracht van de gemeente uitgevoerd. De Ontwikkelingsmaatschappij is daarin geen partij.

2b. *Zou het Service Loket B&O kunnen worden ingericht als meldpunt voor klachten? Zo ja, wanneer? Zo nee, waarom niet?*

Bewoners met klachten komen nu al regelmatig bij het Service Loket. Deze worden meestal doorgestuurd naar de betrokken bureaus binnen de gemeente. Verder weten bewoners met klachten ook de Buitenlijn goed te vinden. Voor een goede registratie en bewaking van de afhandeling van de klachten heeft het onze voorkeur om alleen de Buitenlijn als centraal gemeentelijk meldpunt voor klachten aan te houden.

3. *Kunt u ons informeren over het aantal gehouden snelheidscontroles gedurende bijvoorbeeld de laatste 2 jaar op de linten (inclusief de Westerblokker)?*

De afgelopen 2 jaar zijn de volgende controles uitgevoerd:

Dorpsstraat Zwaag

Aantal controles :27

Aantal bekeuringen :63

Hoogste gemeten snelheid :92km/h één enkel geval

Koewijzend Zwaag/Blokker

Aantal controles :14

Aantal bekeuringen :64

Hoogste gemeten snelheid :79km/h één enkel geval

Bangert Zwaag/Blokker

Aantal controles :4

Aantal bekeuringen :12

Hoogste gemeten snelheid :73km/h één enkel geval

Westerblokker Blokker/Hoorn

Aantal controles :11

Aantal bekeuringen :42

Hoogste gemeten snelheid :95km/h één enkel geval

Bovengenoemde aantallen zijn gebaseerd op de gegevens vastgelegd in de registratiesystemen van de politie Noord-Holland Noord.

3a. *Is het voornemen het aantal snelheidscontroles op de linten op voeren? Zo ja, met welke intensiteit? Zo nee, waarom niet?*

De Politie Noord-Holland Noord heeft tot op heden geen voornemen om de controles op de dorpslinten op te voeren. Deze wegen zijn vooralsnog niet verkeersgevaarlijk, omdat zij qua ongevalgegevens niet bijzonder opvallen. Andere 50 km/u-wegen in het beheer bij de gemeente Hoorn krijgen een hogere prioriteit voor controles op snelheid, omdat op deze wegen meer ongevallen met (zwaar) lichamelijk letsel plaatsvinden en klachten daar vaker voorkomen.

4. *De stellige indruk bestaat dat de verkeersintensiteit op de linten drastisch is toegenomen. Kunt u deze veronderstelling onderbouwen dan wel aantonen dat deze onjuist is?*

De verkeersintensiteit op de Dorpsstraat neemt de laatste jaren inderdaad toe, dit blijkt uit de verkeerstellingen en ligt in de lijn der verwachtingen (zie ook punt 1a). Dit is een logisch gevolg van het wijzigen van een landbouw bestemming naar een woonbestemming en daarom in het bestemmingsplan voorzien.

Afdeling Stadsontwikkeling

4a. Heeft u gedurende de afgelopen 2-3 jaar verkeerstellingen gehouden op de linten (inclusief Westerblokker) en De Strip? Zo ja, stoken de resultaten van deze tellingen met de resultaten van het verkeersonderzoek in het kader van het bestemmingsplan B&O?

Wij houden jaarlijks verkeerstellingen op De Strip, Dorpsstraat, Bangert en Westerblokker. Aanvullend hierop zijn in de nabije omgeving van de fases 1 en 2 van Bangert en Oosterpolder ook op andere delen van de Dorpsstraat en De Strip verkeerstellingen uitgevoerd. Deze extra tellingen zijn het gedaan naar aanleiding van de toezegging aan de raad om de effecten van de ontwikkeling van Bangert en Oosterpolder op het bestaande wegennet te monitoren.

De toename van de verkeersintensiteit op de Dorpsstraat is onder andere het gevolg van de ontwikkeling van de fases 1 en 2 van Bangert en Oosterpolder. Dat is ook niet zo vreemd als in die fases zo'n 1200 woningen gerealiseerd zijn of worden. Bij berekeningen wordt een gemiddelde van 5 autoritten per woning aangehouden. Dit komt neer op zo'n 6000 autoritten van en naar de woningen in Fase 1 en 2. Een deel van deze autoritten gaan via de Dorpsstraat.

Dit laatste is niet zo vreemd, omdat er een relatie is tussen Bangert en Oosterpolder en het bestaande Zwaag. Inwoners van Bangert en Oosterpolder zijn voor veel voorzieningen nu nog aangevoerd op Zwaag.

4b. Kunt u de fractie garanderen dat de verkeersintensiteit op de linten en De Strip binnen de aangegeven grenzen van het hiervoor gehouden verkeersonderzoek zal blijven?

Garanderen dat de verkeersintensiteit binnen de aangegeven grenzen van het verkeersonderzoek blijft kunnen wij niet. De berekeningen geven aan welke kant het op zal gaan op basis van theoretische modellen.

Tijdens de behandeling van het bestemmingsplan Bangert en Oosterpolder is vanuit de raadscommissie de wens gekomen om nader onderzoek te doen naar het moment dat De Strip volledig doorgetrokken zou moeten zijn tot aan de IJsselweg. Dit had te maken met de wens om de toename van het verkeer op de linten als gevolg van B&O tot een minimum te beperken.

Op 14 oktober 2008 zijn de resultaten van dit onderzoek in de vorm van het rapport "Effecten fasering Bangert en Oosterpolder", gepresenteerd aan de raadscommissie.

Tijdens de behandeling in de raadscommissie is door de wethouder aangegeven dat "het de bedoeling is dat, voordat de eerste woningen in met name Fase 4 opgeleverd worden, de verkeerskundige maatregelen getroffen moeten zijn. Op 23 juni 2009 is dit door ons college nog eens bekrachtigd.

Daarbij is tevens aangegeven dat er een goede afstemming moet plaatsvinden tussen de opwaardering van de IJsselweg en het doortrekken van De Strip.

De voorbereidingen voor de opwaardering van de IJsselweg zijn in volle gang en in augustus 2009 zal worden gestart met de aanpassing van de aansluiting op de Oostergouw. Begin 2010 zal worden gestart met aanpassing van de kruising met Kloosterhout.

Grootste knelpunt zal waarschijnlijk de onteigening zijn van een deel van De Strip in Fase 5. In het ergste geval eindigt deze procedure pas begin 2011. De Strip kan dan pas eind 2011 zijn doorgetrokken. De eerste woningen in Fase 4 worden naar verwachting eind 2010 al opgeleverd.

5. De fractie van VOCHoorn dringt, nog los van de beantwoording van de hiervoor gestelde vraag, er bij u op aan om de komende 10 jaar regelmatig onderzoek te doen, bijvoorbeeld 1x per jaar, naar de verkeersintensiteit op de linten en De Strip.

Onder vraag 4a hebben wij al aangegeven dat dit nu al het geval is. Bovendien is eerder aan de raad toegezegd dat wij de verkeersintensiteit op de linten zullen blijven monitoren tijdens de bouw van Bangert en Oosterpolder. Volgens de huidige bouwplanning duurt dat nog tot 2019.

Afdeling Stadsontwikkeling

6. *In het Masterplan Hoofdinfrastructuur Hoorn (2006) staat dat aan de linten de status van een 30+/50- straat gegeven wordt. In welk jaar zal aan dit advies gevolg worden gegeven? Welke maatregelen staan u precies voor ogen?*

Volgens het Masterplan Hoofdinfrastructuur moeten de Linten een 30+/50- inrichting krijgen. De formele maximumsnelheid is dan 50km/uur, maar gestreefd wordt naar een feitelijke verkeerssnelheid tussen de 30 en 50km/uur. Recent zijn daarom op de Dorpsstraat tussen de Oostergouw en de Zwaagmergouw snelheidsremmende asfalt plateaus aangebracht. Met name daar waar een langzaam verkeersroute op de weg aansluit.

Hiernaast zijn asfalt plateaus aangebracht op de Dorpsstraat nabij Deen, het Unjerp pad en nabij de aansluitingen van De Strip.

Ook op de Westerblokker zijn bij de St. Jozefschool, bij Deen en bij de Houtduif asfalt plateaus aangebracht.

Bij toekomstig groot onderhoud aan de Linten worden de huidige fietsstroken uitgevoerd in rood asfalt. Deze aanpassing staat bijvoorbeeld binnenkort te gebeuren op het deel van de Westerblokker tussen de IJsselweg en de Boekert.

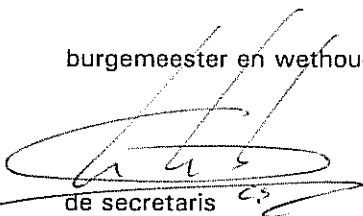
Middels deze maatregelen wordt dan invulling gegeven aan de 30+/50- weginrichting.

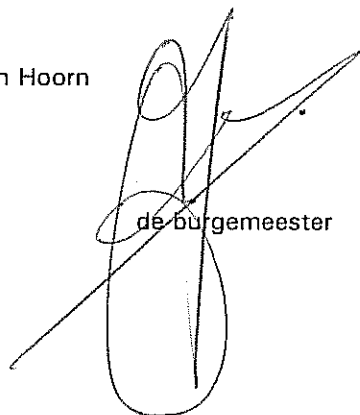
- 6a. *Gelden deze maatregelen ook voor De Strip?*

In het Masterplan heeft De Strip de categorie "Gebiedsontsluitingsweg B" gekregen. Dit is een weg van een hoge(re) categorie, te vergelijken met bijvoorbeeld "de gouwen". De Strip krijgt in de eind-situatie, afhankelijk van het deelvak, een verkeersintensiteit van tussen de 12.000 en 18.000 motorvoertuigen per etmaal. De weg is de belangrijkste ontsluitingsroute van Bangert en Oosterpolder. Door zijn aansluiting op de IJsselweg en de Westfrisiaweg wordt zoveel mogelijk voorkomen dat verkeer een weg kiest over de bestaande linten. Hierbij is het van groot belang dat het verkeer op De Strip goed door kan stromen, eventuele snelheidsremmende maatregelen op De Strip zijn daarom niet passend bij deze categorie weg.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Hoorn


de secretaris C.S.


de burgemeester