

Vragen en opmerkingen gesprek provincie.

1 De brug en constructie

De brug moet een zwemmer uitbeelden op een duikplank die springt van het oude naar het nieuwe land.

Constructie van de brug.

De val of klap is een gesloten doos. Dit is gedaan om een slanke doch sterke klap te krijgen, lijkend op een springplank die echter bij opening aan één kant opgetild moet worden. Dit omdat er slechts één hamei wordt gebruikt. Een gesloten doos is zeer stijf en kan men in principe niet torderen, een klap opgebouwd uit langsliggers tordeert wel. De onderzijde dient als spanplaat om de trekkrachten ontstaan door het gewicht van rijdende voertuigen op te vangen.

1. De brug is jaren goed geweest maar bonkt en dreunt luidruchtig sinds zomer 2020 steeds bij passage van zwaar vracht verkeer doordat de klap of val niet meer goed sluit. Dit is uiterst hinderlijk en niet aanvaardbaar. Er is een speling tussen de val of klap en een van de oplegpunten. Dit is duidelijk te zien als men onder de brug door vaart. Er is nog steeds niets aan gedaan. Waarom niet? Dit is een grote bron van ergernis.

Oorzaken, twee mogelijkheden en of combinatie daarvan.

- a. Zetting van de fundering. Deze wordt scheef belast. Fietspad is aan de ene kant, rijweg aan de andere kant.
- b. Scheluw trekken van de val of klap.
Kan een temperatuur kwestie zijn. De indruk is dat het als het koud is het bonken iets minder is dan als het warm is. Het kan zijn dat door de schaduw van de hamei de bovenzijde van de klap niet gelijkmatig opwarmt en deze dus scheluw trekt.

Oplossing:

Allereerst met een voelmaat de speling meten tussen val en oplegpunten. Tegen hr. Zoer gezegd maar dat is niet gebeurd. Als men dit doet kan men het steunpunt ophogen door er een plaatje van de juiste dikte op te lassen en is het probleem opgelost. Het meten moet men met een bootje doen. Van boven af kan men er niet bij. Provincie heeft een vlet. Indien men er echter van onderen niet goed bij kan is er ook nog een andere manier. Twee dunne metalen plaatjes net zo groot als het oppervlak van de steun maken. Bolletje tweecomponenten plamuur met daarop een velletje doorzichtig plastic erop. Dit op de steunen leggen en daarna de klap laten zakken en weer optrekken. Vervolgens de plaatjes verwijderen en de plamuur op de plaatjes laten uitharden. Nu kunnen we de dikte van beide monsters opmeten. Het verschil in dikte is de dikte van het vulplaatje wat op de steun waar de speling zit gelast moet worden. De vraag is: Waarom heeft men dit niet gedaan?

Oprijplaat of stalen deel aanbrug kant Vollenhove.

De oprijplaat aan de zijde van Vollenhove aansluitend aan de val of klap is ingedrukt. Dit kan je zien aan de belijning. Die loopt hol maar moet recht zijn. Dit geeft een soort minispringplankje waardoor ook dat gedender kan ontstaan. Dit is meerdere keren gemeld. Is dit veilig? Het staal is over de vloegrens gegaan, dus verzwakt.

Dan nog iets anders.

Op 31 augustus 2020 schrijft u dat er nog een technisch onderzoek wordt gedaan. Je zou dan denken dat men dan de speling in de oplegpunten aan de polderzijde gaat opmeten. Op 28 september 2020 schrijft u dat er op 22 april 2020 een conditiemeting is uitgevoerd en dat daaruit niets is gebleken, alleen aanbevelingen ten aanzien van de brandblus installatie en de brugleuningen. Men heeft na 31 augustus dus geen technisch onderzoek gedaan terwijl men in de brief van 31 augustus wel stelt dat men dat wel gaat doen. Dit klopt dus niet en komt niet al te betrouwbaar over.

2 Stukje geschiedenis.

Gang van zaken rond het stakeholders overleg voor de bouw van de nieuwe brug.

Wij als bewoners van Vollenhoverweg blok 31 waren niet uitgenodigd voor overleg op het provinciehuis maar de heer Bertus Beld was door de Provincie aangewezen om ons te vertegenwoordigen. Die woont ergens op de Ettenlandseweg. Daar waren wij het niet mee eens en hebben gezegd dat wij, bewoners bij het overleg aanwezig wilden zijn. Bij het stakeholders overleg zijn door de bewoners diverse suggesties gedaan.

Suggesties waren:

1. De brug met weg achter Shipyard Huisman langs leggen. Dit had onze voorkeur. Dan was dit hele probleem er niet geweest.
2. Naast de andere brug leggen. Dat scheelt circa 20 meter. Het aanleggen van een noodbrug was dan niet nodig geweest en we hadden geen scheuren in de muren gehad.
3. Geluidsarm asfalt aanbrengen.
4. Vingerlipovergangen aanbrengen tussen de val en de aanbruggen.
Geen van de suggesties is gehonoreerd. Waarom niet?
Nee integendeel, de maximum snelheid werd nog eens verhoogd van 60 naar 80 km/h.

Als de provincie naar ons had geluisterd en de brug achterlangs was gelegd hadden we geen van de hieronder beschreven problemen gehad.

Tijdens het stakeholdersoverleg kon men een enquête invullen wat de voorkeur was.

Hoe je de enquête ook invulde, er kwam steeds als voorkeur uit dat de brug op de oude plaats moest blijven liggen. Dat wilden wij beslist niet. Op onze opmerking dat het leek dat de enquête gemanipuleerd was werd bevestigend geantwoord. Er was maar één mogelijkheid, voor ons langs.

Er viel niet verder over te praten. Wij wilden dit wel genotuleerd hebben. Dit is uiterst onbetrouwbaar over gekomen. Ook wilde men de in en uitgang van het ventweggetje afsluiten en vergat daarbij dat we ook nog aanbrengend verkeer hebben. De boer met z'n landbouwmachines kan niet voor ons langs en kan ook de bocht naar het ventweggetje niet maken. Hier werd dus niet over nagedacht.

3 Scheurvorming in de woningen Vollenhoverweg 31.

Het treingewicht van een vrachtautocombinatie nadert tegenwoordig de 60 ton. We hoorden van een beroepschauffeur dat deze vrachtwagens met een treingewicht van 60 ton steeds meer in bedrijf komen vanwege de efficiëntie. Ook deze mogen hier over de brug. Dit geeft een buiging en torsie in het gehele blok. Je voelt de grond zelfs binnen even zakken als een dergelijke zware vrachtautocombinatie met hoge snelheid voorbij rijdt. Deze buiging in het blok heeft een voortplantingssnelheid gelijk aan de snelheid van het passerende voertuig. Dit resulteert in een horizontale beweging van de muren van de dakkapel. Doordat deze via het kozijn aan elkaar verbonden zijn en het massa-traagheidsmoment van de uitstekende delen ontstaat door deze horizontale beweging op de daklijn in de muur een scheur. Door het "uitrekken" van het muurstuk onder het kozijn van de dakkapel heeft dit tot gevolg dat er scheurvorming optreedt boven de voordeur of waar deze gezeten heeft. Het blok is twee jaar geleden op nieuw gevoegd maar nu treedt er door de buiging alweer nieuwe scheurvorming op.

Door de torsie treedt ook scheurvorming in de hoeken op. Een gesloten doos kan je niet torderen.

We moeten nu voor de derde keer de scheuren repareren.

Voor het huizenblok bevindt zich een del in de weg. Bij een snelheid van 80 km/h neemt de kracht op de ondergrond met 2% tot 11,4% toe.

De weg ligt 14 meter verwijderd van de gevel van het blok. Het blok is niet onderheid maar staat op "staal" dat wil zeggen direct op het zand. De achtertuin ligt op 20 meter van de weg. Hier dendert dus zwaar vrachtverkeer langs met 80 km/h. Het door het vele vrachtverkeer veroorzaakte buigen, torderen en het bonken van die brug is het blok iedere keer in beweging. Bij de bouw van de brug is geheid. De trillingen door het heien in het blok waren te hoog en men heeft toen de palen moeten aanpassen. Inspectie van de gemeente heeft dat geconstateerd. Voor de aanleg van het fietspad heeft men een betonpomp en betonwagens op de ventweg voor het huis geplaatst. Dit heeft haarscheuren gegeven in de muren die door het bonken van de brug en het zware vrachtverkeer zichtbaar worden. De oorspronkelijke weg is rond 1941 aangelegd en toen bestond er geen vrachtverkeer met een gewicht van tegen de 60 ton. De weg is aangelegd voor verkeer van die tijd en niet voor het huidige verkeer. De weg is misschien wel breder dan vroeger maar de ondergrond is nog steeds hetzelfde.

4 Snelheid van het verkeer en gewichtslimitering.

De snelheid zal in ieder geval terug moeten naar 50 km/h. Ook zal het maximale gewicht van vrachtwagens gelimiteerd moeten worden tot 30 ton. Toen de nieuwe Vollenhoverbrug

werd gebouwd mocht er ook geen zwaar vrachtverkeer langs. Bij Kadoelen en de Voorst is 30 km/h in gesteld. Het maximale toegelaten gewicht is bij Kadoelen 30 ton en bij de Voorst is de asdruk begrensd. Bij de Ronduite is ook 50 km/h ingesteld. In de provincie Drenthe is bij bebouwing langs diverse provinciale wegen ook snelheidsvermindering toegepast. Ook zal de bult van de del voor 31a zodanig afgevlakt moeten worden dat de del verdwijnt. Opvullen is geen optie want dan ontstaat er een knik in de weg voor 31 c en dan verergert men het probleem.

In de brief van 19 nov wordt wat de snelheid het volgende gesteld.

De floating car data wordt geraadpleegd.

De volgende vragen doemen nu op:

Wat zijn de parameters?

Wie zijn de leveranciers van die data? Google, Vodafone, KPN?

En de belangrijkste vragen:

Welke segmentering is toegepast ter plaatse?

Wat is de segmentgrootte?

Over het segment wordt de gemiddelde waarde genomen.

De afstand tussen de twee rotondes is 450 m. Er wordt alleen gemeten als het verkeer rijdt. Dit betekent dat als zich bij een brugopening een file heeft gevormd het verkeer zich om de rotonde moet wurmen het een zeer lage snelheid heeft. Die wordt gemeten. Ook gaat er landbouwverkeer over wat een zeer lage snelheid heeft. Elke boer heeft een telefoon bij zich. Hierdoor gaat de gemeten gemiddelde snelheid drastisch naar beneden. Dit betekent dat de door u aangegeven gemiddelde snelheid van 55 km/h eigenlijk nog heel hoog is. In een artikel van "Verkeersnet.nl" wordt aangegeven dat dat FCR systeem niet geschikt is voor snelheidsmeting maar alleen voor congestie meting. Ook wordt in het artikel gesteld dat slechts 5% van voertuigen wordt gemeten. Dit betekent dat de topsnelheid ook gezien de korte afstand tussen de twee rotondes en het door ons geconstateerde gedrag van de bestuurders voor de woningen veel hoger is dan de door u gestelde 55 km/h. De door u gestelde conclusie is gebaseerd op een onjuiste meetmethode, onjuiste aannames en is dus fout.

Voorbeeld:

Met vol gas optrekken tot 80km/h bij de eerste rotonde en daarna op het laatste moment afremmen bij de tweede rotonde is de tijd 24,25 sec en de gemiddelde snelheid 66,8 km/h. (gemeten Ford Fiesta 100pk, 2 volwassen inzittenden, 2x80kg). De maximale snelheid voor het blok langs is dan wel 80km/h.

Met een meting erbij door het zelfde te doen als bovenstaande maar dan tot 50 km/h komen we op 36,35 sec. We kunnen nu het verschil in reistijd bepalen en dat is dan 12,1 sec. Snelheid op het stuk van 450 m tussen de rotondes terugbrengen naar 50 km/h scheelt dus 12,1 sec op de totale reistijd. Dit is te verwaarlozen.

5 Toename impact snelheid verkeer.

De snelheid is nu 80 km/h.

Snelheid is energie. Tussen 50 km/h en 80 km/h ligt een factor 1,6

Energie gaat echter kwadratisch met de snelheid en daar ligt dus een factor 2,56 tussen.

De impact van een vrachtauto is dus als deze 80 km/h rijdt 2,56 keer hoger dan wanneer deze 50 km/h rijdt.

De files die ontstaan wanneer de brug open staat zijn ongeveer 2 a 3 keer zo lang als enige tijd geleden. Als men dit terugreken met de door u gegeven waarde van 9500 auto's per dag en toename van 2% komt men toen we hier kwamen wonen op 4135 auto's.

De totale impact is dan ook 5,12 tot 7,68 keer hoger. Het aantal auto's was nog veel minder want als ik op de brug stond met de heer Been en de brug was open kwam de file halverwege het stuk naar de rotonde. De oplossing om de impact te doen afnemen is het plaatsen van een bord 50km/h. Ook moet dit samengaan met een matrixbordje "mannelijke lacht, mannetje huult" zoals dat geplaatst is bij de Voorstersluisbrug.

Oplossingen voor problemen met uitvoering van plaatsing bord 50 km, begrenzing 30 ton en matrixbord:

- a. D.m.v. een tijdelijke maatregel vanwege brugschade, bord kan direct geplaatst worden.
- b. Voorkoming van schade aan bebouwing. Behoud stukje erfgoed.
- c. Vermindering overlast omwonenden.
- d. Argument t.a.v. stikstof, weg ligt daar langs natura 2000 gebied.
- e. Bebouwing als bebouwde kom aanmerken. Een plaats kan meerdere bebouwde kommen hebben. In de wegenverkeerswet staat nergens beschreven hoe groot ze moeten zijn.
- f. De ingedrukte oprijplaat brug te ontlasten.

Er zijn dus een heleboel mogelijkheden. Waarom worden die niet benut?

6 Fijnstof en uitlaatgassen:

Door de veel hogere snelheid is de hoeveelheid fijnstof en uitlaatgassen enorm toegenomen. Als men nu in de tuin zit ruikt je iedere keer uitlaatgas, zeker met de overwegende zuidwesten wind. Motorvermogen gaat met de 3^e macht omhoog ten opzichte van de snelheid. Dit bij een constante snelheid. Tussen de 50 km/h en 80 km/h is dat een factor 4,1. De praktijk is echter dat men op het stukje tussen beide rotondes vaak vol gas naar 80 km/h, vaak nog veel sneller en dan weer afremt. Je hoort het duidelijk aan het schakelen. Voor de automobilisten uit Vollenhove is de katalysator nog niet op temperatuur. Men ruikt dan de onverbrande uitlaatgassen, benzinestank of dieselstank in de tuin. We krijgen dan de volle mep binnen. Dit geldt helemaal als er een stel motorrijders met motoren zonder katalysator en half open uitlaat langs komen. Zo rijden is niet meer van deze tijd. De stank en fijnstof zijn dan maximaal. Dit geeft op den duur ook gezondheidsklachten. Ook dit is een argument om op het stuk van 450 m tussen de rotondes de snelheid terug te brengen naar 50 km/h. Zoals eerder gezegd scheelt het 12,1 sec op de totale reistijd. Dit is te verwaarlozen. Het zelfde geldt ook voor vrachtwagens. Vol beladen, met 50 of 60 ton trekken ze vanuit de polder op de helling naar de brug met gierende motor vol gas op om hem op de brug met gas los al dan niet remmend uit te laten lopen naar de volgende rotonde. Hierbij komt niet alleen een

maximale hoeveelheid fijnstof vrij maar ook een maximale hoeveelheid lawaai. Hierna volgt het gedreun en gedender over de brug. Het verblijven in de tuin is dan geen plezierige bezigheid meer.

7 Geluidsoverlast:

Door het bovengenoemde rijgedrag van de meeste weggebruikers is ook de geluidsoverlast maximaal. Het geluidsniveau bij de gevel is 67 dBlen. Dat is veel te hoog. Het is geen gesloten bebouwing wat inhoudt dat in te tuinen ook een veel te hoog geluidsniveau aanwezig is. Rekent men op een afstand van $2 \times 14 = 28$ meter en de geluidsbron als puntbron dan is de geluidsdruk 61 dB. (6 dB afname). Een weg kan men echter zien als lijnbron en dan rekent men met 3dB afname. Men komt dan op 64 dB. Dit gaat de hele dag door. Het zware vrachtverkeer geeft bovendien daarbij door de genoemde speling en ingedrukte rijplaat de gehele dag een bonkend donderend geraas over die brug. Door een dergelijk groot oppervlak van de klap wordt door het bonken bij zwaar verkeer een zeer laagfrequent geluid geproduceerd met een hoge intensiteit. Je voelt in de tuin soms de druk in je oren. Is er van te voren onderzoek gedaan aan het ontwerp van de brug om dit soort mankementen tegen te gaan. Zo ja, wat kwam er uit het onderzoek? Zo nee waarom is dat onderzoek dan niet gedaan?

Als je aan zeer laagfrequente bonkend geluid met hoge intensiteit de gehele dag wordt blootgesteld is dat een aanslag op je gezondheid. Dit is dus het milieu waar we nu in moeten leven. Dit geeft stress en kan uitmonden in gezondheidsklachten. Dit was niet gebeurd indien de provincie naar ons had geluisterd. Ook hier is dus het voorzorgsbeginsel niet in acht genomen. Er zal hier dus wat aan gedaan moeten worden. Gezondheid gaat voor verkeer!

Onder punt 1 " Brug en constructie" is al aangegeven hoe men dit heel snel kan oplossen. Het is echter nog steeds niet gebeurd.

Ook zou er op het stuk tussen de beide rotondes geruisarm asfalt aangelegd kunnen worden. Bij de ketelbrug waar geen mensen wonen wordt dat door Rijkswaterstaat gedaan. Waarom dan hier niet?

8 Toename verkeer.

Blokzijl heeft een wijk bijgebouwd zonder een goede ontsluitingsweg naar de Steenwijkerweg. Het verkeer van die wijk naar het westen moet allemaal over de Vollenhoverbrug. Sint Jansklooster en Vollenhove hebben allebei een wijk bij gebouwd en daarvoor geldt precies het zelfde. Ook de industrie gebieden zijn uitgebreid of nieuw bij gekomen. Huisman Shipyard is in de loop der tijden uitgegroeid van een kleine werf tot een groot bedrijf. Ook dat verkeer gaat over de Vollenhoverbrug.

Het vrachtverkeer is enorm toegenomen. De oorzaak hiervan is de afsluiting van de Kadoelerweg voor zwaarder vracht verkeer en het aanleggen van een groot aantal verkeersdrempels in de weg. Dit is voor het personenverkeer en vrachtverkeer een reden om deze weg te mijden. Er mag geen vrachtverkeer meer door Blokzijl. Ook is het vrachtverkeer veel zwaarder geworden. Een treingewicht van tegen de 60 ton is geen uitzondering.

De Zuiderringweg-Kraggenburgerweg-Repelweg-Vollenhoverweg-brug wordt nu ook door het internationale vrachtverkeer gebruikt als doorsteek of sluiproute van de A50 naar Meppel en

verder. Het vrachtverkeer gaat nu de hele dag door. Meerdere steden gaan vrachtwagens weren in verband met de uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof. Hier heeft men echter voor het beleid gekozen het verkeer en vooral vrachtverkeer zoveel mogelijk over de

Vollenhoverbrug en dus langs onze woningen te leiden. Dan hebben er zo min mogelijk mensen last van. Dat hier toevallig ook mensen wonen wordt niet of nauwelijks aan gedacht. Die hebben pech gehad. Ze moeten 's zomers in de tuin in het lawaai en de stank zitten of zichzelf binnen ophokken. Dit beleid zal dus direct van tafel moeten.

Het verkeer van Vollenhove, st Jansklooster en Blokzijl naar Zwolle gaat door de uitbreiding van Stadshage niet meer via Zwartsluis maar nu naar de N50, dus over de Vollenhoverbrug via de Repelweg, Zuiderringweg en dan dwars door Ens. De provincie wist van de uitbreidingen van Stadshage en wist van de veranderingen van het provinciaal wegenplan daar. De provincie wist van de aansluiting van de N50 bij Ens. De provincie wist van de uitbreidingen van Vollenhove, st Jansklooster en Blokzijl en had daardoor kunnen weten wat dit voor een toenemende verkeersdruk gaf bij de Vollenhoverbrug. Desondanks heeft de provincie ook middels een gemanipuleerde enquête de nieuwe Vollenhoverbrug op de oude plaats vlak voor onze woningen gelegd. Dit getuigt niet alleen van weinig visie maar manipulatie is laakbaar gedrag. Zoals eerder al is gezegd, dit hele probleem had zich niet voor gedaan als de provincie naar ons geluisterd had. Wij maken ons dan ook ernstige zorgen over onze gezondheid vanwege de uitlaatgassen en het lawaai. In de grondwet staat dat de overheid verplicht is de volksgezondheid te beschermen.

9 Samenwerking provincie en gemeenten.

In beginsel zou men kunnen beginnen het verkeer over meerdere wegen te verdelen en vooral wegen waar de bewoning verder van de weg gelegen is. Te denken valt aan de Steenwijkerweg. Probleem is dat gemeentes geen geld hebben. Daar zal de Provincie voor moeten zorgen. Wij zijn bereid om in goed overleg over een goed wegenplan mee te denken. Allereerst de Kadoelerweg weer bruikbaar maken voor verkeer en de vele verkeersdrempels verwijderen. De rondweg aan de andere zijde van Marknesse aanleggen en aansluiten op de Leemringweg. Zoals eerder genoemd de oostkant van Blokzijl aansluiten op de Steenwijkerweg. Het is niet meer van deze tijd om ons als bewoners bloot te stellen aan zulke hoeveelheden uitlaatgassen, fijnstof en lawaai.

Waarom moet de het stuk Vollenhoverweg voor ons langs, het stuk weg met de woningen heel dicht op de weg dienst doen als tweebaans snelweg en doorsteek of sluiproute voor het internationale vrachtverkeer? Een oplossing is om op de N50 bij afslag Vollenhove een bord te plaatsen dat de Vollenhoverbrug afgesloten is voor vrachtverkeer. Een andere en misschien een betere mogelijkheid is op om de Repelweg de snelheid terug te brengen naar 60 km/h en dit af te dwingen d.m.v. het aanbrengen van diverse verkeersdrempels. Vrachtrijders zullen dan die weg gaan mijden. Om zwaar Internationaal vrachtverkeer door Ens, vlak langs de woningen bij de Voorstersluis en bij de Vollenhoverbrug te leiden is niet meer van deze tijd. Wij hoeven niet onze woningen,

leefomgeving en gezondheid te laten beschadigen omdat de transportbedrijven met steeds zwaardere vrachtwagens, kortere en snellere routes mogen rijden om meer winst te maken. Waarom moeten wij "smeken" bij de Provincie om maatregelen en ziet de Provincie dat zelf niet in. We hebben gesproken met bewoners van de Repelweg. "We hoopten dat ze naar ons zouden luisteren maar ze doen niets". Hetzelfde zeiden de bewoners bij de Voorstersluis. "Ze horen het aan maar doen niets. We hebben alleen een gootje gekregen omdat het water van de weg in de septictank liep". Ook in Ens was het precies hetzelfde verhaal. Daar kwam ook naar voren dat de verhouding tussen de gemeente Noordoostpolder en de Provincie uiterst stroef is. Navraag van ons bij een oud gemeenteambtenaar was: "Stroef, zeg maar rustig uiterst slecht. Er zit daar ergens een "hotemetoot" die niet luistert en alles tegenhoudt. Als je er tegen in gaat gaan ze je daar een heel vervelend iemand vinden. Wij hebben de provinciale vlag ritueel verbrand. Ik wens je veel succes".

Hoe het precies zit kunnen we van hieruit niet zien maar als dit door totaal verschillende personen wordt gezegd zal er wel een kern van waarheid in zitten. Het wordt tijd dat de provincie in het belang van de burger de verhouding met de gemeente normaliseert en in samenwerking met de gemeentes een verkeersplan gaat ontwikkelen dat de besproken problemen oplost. Als de rode lichten of de bomen van de brug weigeren, staat er binnen een uur een ploegje mensen om het probleem te verhelpen. Als de bewoners een klacht hebben en de mensen van de Provincie het niet direct kunnen vinden laten ze het maar zitten. Misschien omdat de Provincie het vervelend vindt, of omdat het te veel moeite kost. Ze doen er niets aan. Het komt er op neer "Gewoon niet serieus nemen en afpoeieren. Dan houden ze vanzelf wel op. We hebben gesproken met een opzichter en een paar kantonniers. Opzichter: "Ik heb het door gegeven en verder kan ik ook niets doen. Het zit bij de hogere lagen maar zij wonen hier niet.". Kantonniers: "Wij kunnen het wel doorgeven maar dat heeft toch geen zin. Als we hogerop mailen horen we er toch niets meer van. Je moet zelf maar een brief schrijven". Hieruit blijkt dat de burger bij de hogere ambtelijke lagen van provincie op de laatste plaats komt. Verder moet alles groter, sneller en meer en het is duidelijk dat de winst van de transportbedrijven en algehele economie een hogere prioriteit heeft dan de gezondheid, leefmilieu en de bezittingen van de bewoners Dit beleid zal dus per direct gewijzigd moeten worden en zodanig dat de gezondheid, leefmilieu en bezittingen in het provinciaal beleid op de eerste plaats komen. De overheid moet niet tegenover de burger maar naast de burger in dit geval de bewoners staan.

10 Minimale Maatregelen

Wij willen dan ook dat de volgende minimale maatregelen worden genomen om onze woningen niet verder te laten beschadigen. We werken of hebben het grootste gedeelte van ons leven voor deze woning gewerkt. Het is na onze gezondheid het kostbaarste bezit. Ook zullen deze maatregelen genomen moeten worden omdat anders onze gezondheid in het geding komt.

1 Speling oplegpunt val verhelpen en ingezakte plaat aanbrug vervangen.

2 Snelheid verkeer naar 50 km/h brengen, 50 km borden niet alleen bij de rotondes maar ook 50 km borden “herhaling” ook voor het huizenblok, anders gaat bij passage van de brug alsnog het gas er op.

3 Gewicht vrachtverkeer beperken naar 30 ton gelijk kadoelerbrug.

4 Bord plaatsen bij afslag N50 “Vollenhoverweg afgesloten voor vrachtverkeer”.

5 De scheuren in de woningen en de dakkapellen repareren.

6 Del voor blok verwijderen.

7 Geruisarm asfalt aanbrengen.

8 Vollenhoverbrug in het weekeinde afsluiten voor motorrijders

11 Citaten

- De belangrijkste taak van de overheid is de burgers te beschermen. (Advocaat Peter de Lange)

- Je mag een ander niet blootstellen aan onredelijk of onaanvaardbare gevaren. (Elbert de Jong, hoogleraar aansprakelijkheidsrecht.)

12 Beroep

Wij, bewoners van blok Vollenhoverweg 31 stellen de provincie Flevoland aansprakelijk voor alle schade aan onze woningen en immateriële schade door het gebruik van de voor de woningen aanwezige weg en de vlakbij gelegen brug en doen een beroep op artikel 2 en artikel 8 van het EVRM (Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden.) dat de provincie Flevoland de plichten en verplichtingen gesteld in deze artikelen hier toepast, handhaaft, nakomt en de door ons schriftelijk genoemde en besproken problemen oplost. Deze artikelen zijn door het gerechtshof te Den Haag als volgt geïnterpreteerd, uitgesproken en bevestigd door de Hoge Raad van de Staat der Nederlanden.

Uitspraak gerechtshof den Haag bevestigd door de Hoge Raad.

Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden (EVRM)

40. Het belang dat artikel 2 EVRM beschermt is het leven, daaronder begrepen omgevingsgerelateerde situaties die het recht op leven aantasten of dreigen aan te tasten. Artikel 8 EVRM beschermt het recht op respect voor het privéleven, het familieleven, de woning en correspondentie. Artikel 8 EVRM kan ook van toepassing zijn in omgevingsgerelateerde situaties. Van dit laatste is sprake wanneer (1) een handeling/nalaten een nadelige invloed heeft op de woning en/of het privéleven van een burger en (2) die nadelige invloed een zeker minimum bereikt (*'minimum level of severity'*).

43. Kort samengevat rust dus op de Staat op grond van artikel 2 EVRM de positieve verplichting om het leven van burgers binnen zijn jurisdictie te beschermen, terwijl artikel 8 EVRM de verplichting schept om het recht op woning en privéleven te beschermen. Deze verplichting geldt voor alle activiteiten, publieke en niet-publieke, die de aldus beschermde rechten in gevaar kunnen brengen en geldt zeker als sprake is van industriële activiteiten die naar hun aard gevaarlijk zijn. Wanneer de overheid weet dat er sprake is van een reëel en onmiddellijk dreigend gevaar, moet de Staat preventieve maatregelen nemen om de aantasting zoveel mogelijk te voorkomen. In het licht hiervan zal het hof de gestelde (dreigende) klimaatgevaren beoordelen.

Het EHRM heeft [artikel 8](#) EVRM onder meer van toepassing geacht op:

De geluidsoverlast van wegverkeer (Deés/Hongarije);¹⁵

De geluidsoverlast, trillingsoverlast, luchtverontreiniging en bodemverontreiniging veroorzaakt door wegverkeer (Grimkovskaya/Oekraïne);¹⁸

Verder zou ik menen dat het 'minimum level of severity' steeds bereikt zal zijn, indien een activiteit tot gezondheidsschade of ziekte heeft geleid. Hetzelfde geldt naar mijn mening bij een beschadiging of verwoesting van de woning. (Navigator.nl).

De uitspraak van het Hof is bindend voor de betrokken staat. Die gebondenheid kan soms leiden tot de noodzaak algemene maatregelen te treffen, bijvoorbeeld een wetswijziging. Het Comité van Ministers van de Raad van Europa controleert of de betrokken staat de uitspraak ook inderdaad naleeft.

Het naleven van deze uitspraken houdt voor de betrokken staten de verplichting in om indieners van verzoekschriften die hun zaak winnen, schadeloos te stellen en om te voorkomen dat er in de toekomst soortgelijke schendingen plaatsvinden.

Lijst van beschamende affaires van de overheid.

- 1 Toeslagen affaire
 - 2 Groninger aardbeving schade
 - 3 Q-koorts
 - 4 Hr. Bos bouwfraude
 - 5 Hr. Spijkers handgranaat
 - 6 Chroom 6 affaire
 - 7 Frits Veerman Urenco affaire
 - 8 Granuliet affaire
 - 9 Stikstof affaire
 - 10 CO2 affaire
 - 11 Dubbele rekenmethode stikstof Rijkswaterstaat, teruggefloten door Raad van State.
 - 12 Twee ton onder de taxatie waarde kopen van camping in Noord-oost Groningen.
 - 13 Het expres te laag taxeren van woningen die moesten wijken voor de Betuwelijn.
 - 14 Demonstratievlucht F35 te Leeuwarden.
 - 15 Kanaal Almelo de Haandrik.
 - 16 Herplaatsing kinderen Hoenderloo-groep. Kinderen zitten thuis of op de verkeerde plek.
 - 17 Behandeling door de IND van asielzoekers met een verblijfsvergunning.
 - 18 Frauduleuze grondtransacties Provinciale overheid Eemshaven.
- Vollenhoverbrug????
