

Gemeentelijke Ombudsman
t.a.v de heer Ulco van de Pol
Postbus 11131

1001 GC AMSTERDAM

Koog aan de Zaan, 23 december 2013

Betreft: Gevolgen openstelling busbrug De Binding Zaanstad voor autoverkeer.

Geachte heer van de Pol,

Op 1 november 2012 hebben wij tijdens de maandelijkse inloop op het gemeentehuis van Zaanstad gesproken met twee van uw collegae.

Voor zij de zaak betreffende de openstelling van busbrug De Binding, de verschillende WOB verzoeken, zaken betreffende verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk Westerkoog in behandeling konden nemen, verzochten zij eerst een formele klacht bij de gemeente Zaanstad neer te leggen. Deze klacht (produktie 11) is kort daarna verzonden, waarna op d.d. een reactie van de gemeente is ontvangen (produktie 12)

Enkele weken na onze ontmoeting kwam Veilig Verkeer Nederland met een onderzoek naar de verkeersveiligheid in de wijk Westerkoog (produktie 20). Dit onderzoek is gedaan naar aanleiding van verschillende klachten van bewoners met betrekking tot de rondweg in de wijk. En niet zoals de gemeente schijft één bewoner.

De gevolgen van openstelling busbrug De Binding omvatten de volgende klachten:

- Klachten naar aanleiding van WOB verzoeken met een officiële klacht naar de gemeente.
- Klachten betreffende verkeersveiligheid naar aanleiding van twee onderzoeken van Veilig Verkeer Nederland (VVN)
- Klachten omtrent medezeggenschap, cq bewonersparticipatie in de wijk en gemaakte afspraken
- Klachten omtrent de integriteit van het College van Burgemeester en Wethouders in Zaanstad

Introductie

Een korte schets van de problematiek rond de openstelling van busbrug De Binding. De busbrug ligt aan de westkant van het spoor in Zaanstad en verbindt de wijken Westerkoog en Westerwatering. In het bestemmingsplan was vastgelegd dat deze brug alleen dient voor openbaar vervoer en voor alle andere verkeer is afgesloten, dit onder meer omdat sluipverkeer door woonwijken (verbijfsgebieden) door het gemeentebestuur als ongewenst wordt geacht (vastgesteld in het Zaans Verkeers en Vervoerplan ZVVP). Als gevolg van grote planologische ontwikkelingen, zoals de bouw van een nieuw stadscentrum genaamd Inverdan, ontstonden er grote problemen met de infrastructuur. Een gedeelte van het nieuwe stadscentrum bevindt zich aan de Westkant van het spoor en wordt steeds moeilijker bereikbaar.

Het bestuur heeft in 2003 al een poging gedaan de busbrug open te stellen voor alle verkeer door het wijzigen van het bestemmingsplan Busbrug. De Raad van State heeft het verzoek afgewezen, omdat de onderbouwing en verkeerskundige berekeningen niet juist waren.

Inmiddels was er wel een plan door gemeente en bewoners opgesteld om de rondweg in de woonwijk Westerkoog veiliger te maken wanneer de busbrug zou opengaan. Deze rondweg bevindt zich midden in de woonwijk en is altijd als erfontsluitingsweg ingericht. Op deze rondweg zijn meer dan 26 uitritten van woonerven aangesloten. De huizen aan de rondweg bevinden zich vaak op enkele meters van de weg.

De gemeente heeft de weg nu ondergebracht in de categorie ontsluitingsweg C, terwijl er aan de weg en de situatie rond de weg feitelijk niets is veranderd.

De wijk Westerkoog kende altijd slechts bestemmingsverkeer en geen doorgaand verkeer. Nu de busbrug sinds 2010 is geopend is er ook veel sluipverkeer. De busbrug kende voor de openstelling 400 motorvoertuigen per etmaal, nu zijn dit er 6000. Maar van deze 6000 wordt slechts 10% als doorgaand aangemerkt. De redenering van de gemeente is eenvoudig. De wijken Westerwating en Westerkoog met als verbinding de busbrug worden als een verkeerskundig gebied gezien. Verkeer van of naar Westerwating dat door Westerkoog rijdt wordt als doorgaand verkeer bestempeld, maar niet als sluipverkeer.

Dit is slechts een voorbeeld van hoe cijfers worden gemanipuleerd tot een gewenste uitkomst voor het bestuur van Zaanstad, namelijk dat wordt voldaan aan de norm van <10% sluipverkeer door verblijfsgebieden.

Ondertussen rijden er duizenden auto's door de wijk, die de veel overlast veroorzaken. Naast geluid, is de veiligheid op en aan de rondweg in het geding. Verder is er sprake van trillingen door het intensieve verkeer, die op de lange duur schade aan de woningen kunnen veroorzaken. In het verleden heeft het bestuur laten zien, dat eventuele schade ten laste valt van de huiseigenaren. Als voorbeeld het probleem van paalrot door een daling van het grondwaterpeil, omdat de gemeente slecht onderhoud aan de riolering doet en de verzakking van huizen in de Wilhelminastraat in Krommenie door intensief verkeer, waarbij de gemeente iedere verantwoordelijkheid afwees en de huiseigenaren met de kosten (vaak tienduizenden euro's) opzadelde.

Van enige inspraak of overleg met bewoners over de rondweg is geen sprake. Vooral na het vonnis van de Raad van State vindt het bestuur van Zaanstad dat zij in hun recht staan en legt alle kritiek omtrent de huidige situatie in de woonwijk naast zich neer.

De problematiek rond de rondweg en de strijd van meer dan 10 jaar door bewoners vindt u ook terug in de brief aan de gemeenteraad d.d. 3 april 2012 (produktie 13), waarop door geen van de raadsleden is gereageerd.

In 2008 en 2009 hebben wij als bestuurders van Stichting Rondon De Binding al eens eerder met u contact gehad omtrent de openstelling van busbrug De Binding voor alle autoverkeer tussen de wijken Westerkoog en Westerwating in Zaanstad. Onze grieven betroffen vooral de burgerparticipatie van met name de bewoners van de betreffende wijken inzake de genomen besluiten van de gemeenteraad van Zaanstad over het openstellen van de busbrug middels een artikel 19.2 vrijstellingsprocedure op het bestemmingsplan. De reactie van het college was simpel: men herkent zich niet in de weergegeven situatie en de voorlichting naar de bewoners is voldoende geweest. Daarmee was voor u de zaak af.

Wijkoverleg

Opvallend is dat het Wijkoverleg in 2008 is opgestapt met kort samengevat de volgende motivatie: het wijkoverleg voelt zich voortdurend gepasseerd, omdat besluiten al zijn genomen, zoals het Zaans Verkeers- en Vervoersplan, actualisering bestemmingsplan, verkeersmaatregelen rondweg, etc.

Het Wijkoverleg was overigens geen tegenstander van de openstelling van de busbrug, mits er verkeersmaatregelen genomen zouden worden voor de veiligheid van de rondweg, o.a. door het invoeren van een 30km zone en geluidswerende maatregelen, zoals al in 2003 was overeengekomen.

De eerste procedure voor openstelling van de busbrug voor alle verkeer strandde in 2003 bij de Raad van State wegens onjuiste rekenmethoden van het college. De tweede procedure werd gestart in 2007, niet zoals in het College akkoord stond als bestemmingsplanwijziging maar als vrijstelling op het bestemmingsplan een zogenaamde artikel 19.2 procedure. Ondertussen waren er al wel maatregelen bekend gemaakt over de herinrichting van de rondweg wanneer de busbrug open zou gaan. Deze maatregelen werden weer in de ijskast gezet, omdat de Raad van State het besluit had verworpen. Verschillende malen hebben ambtenaren van de gemeente tijdens bewonersbijeenkomsten verklaard dat de rondweg pas een 30km zone zou worden als de busbrug open gaat. Veel bewoners waren dan ook in de veronderstelling dat geplande maatregelen dan ook zouden worden ingevoerd toen de gemeente de procedure omtrent de openstelling in 2007 opnieuw startte middels een art 19.2 procedure op het bestemmingsplan De Binding. Toenmalig wethouder Hans Luiten wist de bewoners op het hart te drukken, dat zomaar de busbrug open zetten met jongens de mazzel, zal zeker niet gebeuren.

Kern van de maatregelen was een 30 km zone (zie ook notulen wijkvergadering 4 maart 2003, produktie 14). De ambtenaren D. Overkam en K. Steernberg waren zeer duidelijk in hun taal; 'Westerkoog is een verblijfsgebied, in een dergelijk gebied en dus ook in Westerkooog geldt een maximum snelheid van 30 km/u (p. 2 produktie 14). Aan de hand van dit gegeven is het profiel van de rondweg aangepast, o.a. door het versmallen van de rondweg van 9 naar 7 meter en het opheffen van fietspaden en een aantal VOP's. Verder wijst de heer Overkamp naar aanleiding van een vraag van een van de bewoners erop, dat de maximale wegbreedte in een verblijfsgebied 7 meter is.

Het gevolg in de huidige situatie, dat de weg zich bevindt in een verblijfsgebied, is ingericht voor een verblijfsgebied, behoudens enkele belangrijke maatregelen, maar wordt gebruikt als een ontsluitingsweg categorie C voor doorgaand, cq sluijverkeer, waarbij de maximale aantallen niet 3500, maar 8000 zijn.

Verschillende maatregelen die niet zijn uitgevoerd:

- Geen 30 km zone
- Geen vrijliggende fiets- en/of voetpaden aan de binnenkant van de rondweg
- Geen steunpunten voor voetgangers bij alle uitgangen in de vorm van een eiland in het midden van de weg
- Bussen halteren niet op de weg, maar op aangelegde havens
- Geen busvriendelijke drempels bij alle oversteekplaatsen

Naast deze maatregelen zijn de middengeleiders de zogenaamde mollengangen in een later stadium uitgewerkt en uitgevoerd. Deze in eerste instantie bolvormige middengeleider van hard betonnen klinkers in het midden van de weg zou de snelheid moeten doen verminderen. Door het intensieve en zware verkeer lagen de betonklinkers al na een jaar los. De middenstrook is toen vernieuwd met asfaltbeton, maar geeft (ook volgens VVN) nauwelijks discomfort aan automobilisten. De middenstrook is eenvoudig overrijdbaar en remt de snelheid nauwelijks.

Wanneer zoals afgesproken sprake zou zijn van een bolvormige niet overrijdbare middenstrook dan zou de snelheid met name in de bochten zeer beperkt worden. Momenteel is het mogelijk om de flauwe bochten in de rondweg met 60-70 km/u door te rijden, wat ook vaak gebeurt.

Raad van State

Op 29 november 2011 heeft de zitting bij de Raad van State plaats. (Uitspraak d.d. 15 februari 2012 onder nummers 2011103141/1/A1 en 201102679/1/A1 en 201012911/1/A1 Hogere Waarden, zie bijlagen 3 en 4)

Tijdens de zitting is er veel aandacht van de raden voor de verkeersgegevens die waren verzameld door de bewoners tijdens diverse tellingen middels kentekenregistraties op verschillende plaatsen in Westerkoog en Westerwating om de verkeersstroom door de wijken over de busbrug vast te leggen. De vragen van de raden kunnen kort worden samengevat als: Waarom tellen de bewoners twee tot driemaal zoveel auto's als het college? Het college had twee jaar de tijd gehad voor verkeerstellingen maar dit nagelaten. Het enige argument was - en werd pas voor het eerst tijdens deze zitting naar voren gebracht - dat er werkzaamheden in Westerwating en Westzaan plaatsvonden, waardoor de cijfers niet representatief zouden zijn. Het college heeft nooit in haar verweer melding van gemaakt van verkeerstellingen, ook niet voor de zitting van de bestuursrechter in Haarlem op 25 oktober 2010 (AWB 09 - 2838 en 09 - 2791 uitspraak 8 februari 2011). Klip en klaar heeft het college voor de rechters verklaard, dat er geen andere tellingen waren, anders dan de genoemde in het verweer.

Verrast door het onderzoek van de bewoners heeft het college in een uiterste poging getracht de tellingen van de bewoners ongeldig te verklaren, omdat deze slechts twee weken voor de zitting waren ingediend. De rechters hebben dit verzoek afgewezen, omdat tot tien dagen voor de zitting stukken mogen worden ingediend.

Het college heeft een zogenaamde Second Opinion onderzoek uitgevoerd waarin ze zich baseert op tellingen gedurende enkele uren op een dag, namelijk 1 juli 2010. Dit onderzoek was noodzakelijk ter reparatie van het in eerste instantie vernietigde besluit Hogere Waarden door de Raad van State d.d. 23 juni 2010 (onder nummer 200906977/1/M2).

Voor een duidelijk overzicht is de pleitnota van de Stichting toegevoegd (bijlage 5)

Wob verzoek

Na de openstelling van de busbrug op 1 juni 2010 proberen bewoners keer op keer de aandacht van het college op de onveiligheid en de geluidsoverlast van de rondweg te wijzen, maar zonder resultaat. Iedere keer komt het college met cijfers, die moeten aantonen dat de rondweg in Westerkoog veilig is, er niet te hard wordt gereden en het ongevallencijfer geen reden tot ongerustheid is. Verschillende verzoeken om inzage in deze rapporten te verkrijgen, met name gericht aan de wijkmanager mevrouw Judith Hin hebben geen resultaat (zie email bijlage 10)

Ten einde raad is op 1 juli 2012 een Wob verzoek ingediend (Zie bijlage 7). Op dit verzoek heeft het College op 26 juli (kenmerk 2012/146672) verkeersgegevens toegezonden van de periode 2010-2012 (bijlage 1). Omdat deze niet volledig waren heeft het college op 15 augustus (kenmerk gemeente 2012/166163) na lang telefonisch aandringen nog meer gegevens openbaar gemaakt met als excuus dat deze gegevens nog ergens in het postverzendsysteem zaten (bijlage 2). Uit de inmiddels toegezonden rapporten wordt verwezen naar onderzoeken die nog niet openbaar zijn. Daarom is op 4 september een bezwaar ingediend (zie bijlage 6), waarin met name wordt gevraagd naar de gegevens van het DUFEC onderzoek.

Resultaten Wob verzoek

Naar aanleiding van het Wob verzoek blijken er - in tegenstelling tot wat het college tijdens de laatste zitting bij zowel de bestuursrechter als bij de Raad van State heeft betoogd, meerdere tellingen door het college te zijn gedaan, die een heel ander beeld geven dan de tellingen op 1 juli 2010, die onderdeel waren van de onderbouwing van het genomen besluit. De tellingen zijn gedaan in 2010, zoals hiervoor ook is opgemerkt, nog voor de zitting van de bestuursrechter in Haarlem op 25 oktober 2010 - als in 2011 voor de zitting voor de zitting van de Raad van State op 29 november 2011.

Uit de tot nu ontvangen stukken (bijlagen 1 en 2), kunnen de volgende periodes en plaatsen van verkeersmetingen worden vastgesteld:

Westerkoogweg 08-04-2010 (w14) t/m 21-04-2010 (w16)
Westerkoogweg 03-07-2010 (w26) t/m 08-07-2010 (w27)
Westerkoogweg 01-10-2010 (w39) t/m 22-10-2010 (w42)
Westerkoogweg 12-03-2011 (w10) t/m 22-03-2011 (w12)
Westerkoogweg 01-04-2011 (w13) t/m 12-04-2011 (w15)
Westerkoogweg 11-05-2011 (w19) t/m 22-05-2011 (w20)
Westerkoogweg 22-06-2011 (w25) t/m 02-07-2011 (w26)
De Wildeman 10-03-2012 (w10) t/m 24-03-2012 (w12)
De Wildeman 27-03-2012 (w13) t/m 03-04-2012 (w14)
De Glazenmaker 08-04-2010 (w14) t/m 21-04-2010 (w16)
De Glazenmaker 10-03-2012 (w10) t/m 01-04-2012 (w13)
Busbrug 14-04-2012 (w15) t/m 29-04-2012 (w17)
De Wildeman 08-04-2010 (w14) t/m 21-04-2010 (w16)
Busbrug 01-10-2010 (w39) t/m 14-10-2010 (w41)

De resultaten uit deze tellingen blijken in grote mate overeen te komen met de resultaten van de tellingen van de bewoners. Zo is er geen sprake van een evenredige verdeling van het autoverkeer over de rondweg van Westerkooog, namelijk de Glazenmaker en de Wildeman. Al het doorgaand verkeer gaat over de Wildeman. Dit is ook uitvoerig gemotiveerd door de bewoners in de onderbouwing en tijdens de zittingen toegelicht. De redenering is eenvoudig: autobestuurders kiezen voor de snelste, kortste en gemakkelijkste weg de Wildeman.

De constatering van bewoners dat in het weekend de meeste verkeersdrukke door de wijken gaat, wordt bevestigd in de rapporten van het college. En niet zoals in de uitspraak staat, zouden deze gegevens van bewoners niet representatief zijn, omdat er werkzaamheden in Westervatering waren. De tijdens de zittingen en procedures niet openbaar gemaakte rapporten laten zien, dat er geen verkeerstoename op de Glazenmaker heeft plaatsgevonden maar wel een grote verkeerstoename op de Wildeman.

Tijdens de zitting bij de Raad van State is ook veel aandacht besteed aan de spitstijden. Anders dan het College tijdens de zitting beweerde, begint de ochtendspits al om 5.30 in de ochtend. Dit wordt thans bevestigd door haar toen niet gepubliceerde onderzoeken. De avondspits loopt tot 19.00 u. door en niet zoals nu is ingesteld tot 18.00. Omdat de onderbouwing door het college middels het onderzoek Second Opinion nogal mager was, heeft de Raad van State in haar vonnis het college opgedragen een evaluatie in 2012 te houden om bijvoorbeeld spitstijden aan te passen (Zie paragraaf 2.8.1).

Kort samengevat, heeft het College de rechtspraak tweemaal, zowel bij de bestuursrechter als de Raad van State, op het verkeerde been gezet, door willens en wetens een onjuiste voorstelling van zaken te geven en hiermee de algemene beginselen van behoorlijk bestuur te schenden.

Het college met haar ambtenaren kan beter onderzoeken dan de burger en heeft hiermee een kennismonopolie. Het college heeft willens en wetens relevante onderzoeksrapporten aan de rechtspraak onthouden en zelfs ontkent. Het college heeft tegen beter weten in de rechtspraak belemmert, waarbij geen evenwichtige belangenafweging heeft kunnen plaatsvinden, en het vonnis is gebaseerd op onvolledige en onjuiste verkeersonderzoeken van het college. Het college schendt hiermee het integriteitbeginsel.

Hoorzitting Wob verzoek

Tot onze verbazing ontvingen wij in mei van dit jaar een uitnodiging voor een hoorzitting betreffende het Wob verzoek. In eerste instantie was het niet duidelijk of het de formele klacht betrof of het Wob verzoek van 1 juli 2012. (Productie 15)

Het verslag van het Wob verzoek kunt u lezen in de notitie van de gemeente Zaanstad d.d. 26 juni 2013. (produktie 16)

In de notitie wordt gesproken van periodieke monitoring van verkeerbewegingen. Bij de rechter heeft de gemeente regelmatig aangegeven dat er permanent op de busbrug zou worden gemonitord. Hiervoor zijn ook permanente verkeerslussen in het wegdek aanwezig. Deze gegevens zouden ook aan de bewoners worden vrijgegeven. De metingen vinden nu hooguit een keer per jaar plaats en dan nog op plaatsen naast kruisingen, rotondes of op voetgangersoversteekplaatsen, waardoor met name snelheidsgegevens niet betrouwbaar zijn en lagere waarden laten zien. Op de rondweg staan wel twee smileys, waar met name de smiley aan de Wildeman op het lange rechte stuk staat, waar hard wordt gereden. Omdat uit eerdere gegevens bleek – beschikbaar gesteld aan bewoners – dat de snelheden soms de 100 km/u overtraden, heeft de gemeente deze metingen stopgezet. Dit in tegenstelling tot afspraken met de toenmalige wethouder Hans Luiten, die beloofde deze gegevens twee keer per jaar door te geven. Omdat de hoge snelheden op de rondweg niet in het straatje van de gemeente pasten, heeft deze de producent van de smileys laten verklaren dat deze niet geschikt zijn voor snelheidsmetingen. Nu de gemeente geen gegevens meer uit de smileys haalt, kan zij ook niet aan het Wob verzoek voldoen om deze gegevens openbaar te maken. Simpelweg omdat ze er niet zijn, ofwel wat er niet is, kun je ook niet geven.

De verkeersgegevens zijn daarom vertekend en geven de werkelijkheid niet weer.

Wat betreft de geluidskaarten is nog altijd geen reactie ontvangen. De huidige geluidskaarten van Zaanstad dateren uit 2007 en dienen binnen vijf jaar vernieuwd te worden, ofwel in 2012 zouden er nieuwe kaarten moeten zijn. Veel bewoners zien uit naar de geluidskaarten van Westerkoog in de periode na de openstelling van de busbrug. Het verkeer is immers fors toegenomen en bezorgd veel overlast. De Raad van State heeft het besluit Hogere Waarden in eerste instantie vernietigd, door slechte onderbouwing. De nieuwe onderbouwing blijkt nu ook niet te kloppen, maar door het achterhouden van rapporten heeft de Raad van State een tweede maal ingestemd met het besluit. Met de huidige verkeersgegevens kan worden verwacht dat de geluidsnormen aan de rondweg fors worden overschreden en er maatregelen genomen moet worden, zoals geluidsarm asfalt en een 30 km/zone met snelheid remmende maatregelen. Allemaal logische en al lang geleden aangekondigde maatregelen, waar de gemeente vooralsnog niet toe is bereid.

Verkeersonderzoek busbrug 2012

In het voorjaar van 2012 heeft de gemeente onderzoek laten doen naar de gevolgen van de openstelling van busbrug De Binding. Hieronder enkele citaten uit de eidevaluatierapport (productie 17, digitale versie op www.rondomdebinding – VVN rondweg gevaarlijk)

Citaat (p. 3) *In 2010 en 2011 zijn al eerder bepaalde verkeersmetingen verricht met als doel om direct en indirect, ook nog midden in de gewenningsperiode, de ontwikkeling van het gebruik van de busbrug te monitoren. Naast eenvoudige korte tellingen (ook visueel) zijn ook grotere onderzoeken gedaan. Een deel hier van was primair ingegeven door urgente informatiebehoefte in het kader van toen lopende juridische procedures.*

Opmerking: De in dit rapport genoemde onderzoeken zijn niet aan de bestuursrechter getoond. De gemeente geeft hier zelf aan dat onderzoek is gedaan voor lopende juridische procedures maar heeft nagelaten deze in de procedures te gebruiken.

Citaat (p. 3) *Behalve voor externe communicatie dienen de onderzoeksresultaten ook voor het up-to-date houden van interne gegevensbestanden die op hun beurt ook weer gebruikt worden voor zo correct mogelijke berekeningen voor de huidige en toekomstige situatie. Zo kunnen berekeningen voor wegverkeersgeluid en luchtkwaliteit door het nauwkeurigere beeld van de situatie met grotere precisie plaats vinden.*

Opmerking: Tot op heden zijn de geluidsgegevens niet vrijgegeven, hoewel dit al in 2012 had moeten worden gedaan. Ook het naar aanleiding van het Wob verzoek zijn geen geluidsgegevens openbaar gemaakt.

Citaat (p. 7) *De volgende common practices worden in dit onderzoek als aanvulling op het ZVVP beleidskader gebruikt:*

- *In verblijfsgebied (30 km/h, 60 km/h) is de verkeersintensiteit niet hoger dan 6.000 mvt/etm, bij voorkeur niet meer dan 3.500 mvt/etm (tussen 3.500 en 6.000 specifiek beoordelen)*
- *Op gebiedsontsluitingswegen type C (50 km/h) is de verkeersintensiteit niet hoger dan 8.000 mvt/etm, bij voorkeur niet meer dan 5.000 mvt/etm (tussen 5.000 en 8.000 specifiek beoordelen)*

Opmerking: De rondweg ligt in het verblijfsgebied de rondweg Westerkoog, door alleen het etiket gebiedsontsluitingsweg C op de weg te plakken kan de verkeersintensiteit tot 8000 toenemen in plaats van het gewenste maximum van 3500 mvt/etc

Citaat (p. 8). *Deze ZVVP definitie sluit daarmee aan bij het praktische uitgangspunt dat het verblijfsgebied Busbrug de samenvoeging van Westerkoog en Westerwatering moet zijn.*

Opmerking: door het samenvoegen van de wijken Westerkoog en Westerwatering als één verkeersgebied wordt het probleem van sluipverkeer opgelost en blijft de norm van maximaal 10% gehandhaafd. Met deze truc wordt al het doorgaande verkeer in Westerkoog vanuit en naar Westerwatering niet als sluipverkeer gecategoriseerd.

Citaat (p. 9) *Voor dit verkeersonderzoek beslaat het primaire verblijfsgebied Busbrug (BB) het deel van Westerkoog ten zuiden van de A8 en Westerwatering. Bij Westerwatering horen ook nog het bedrijven- en woongebied rondom Mahoniehout (o.a. Murano) en de woon- en schoolomgeving rondom het Cypressehout. Paragraaf 1.3 geeft de definities van het verblijfsgebied plus de tweedeling in deelgebieden op basis van de formele wijk- en buurtindelingen.*

Opmerking: door het oprekken van woongebieden en wijken tot één groot verkeersgebied (verblijfsgebied Busbrug BB) kan rekenkundig het percentage sluipverkeer onder de 10% blijven.

Het onderzoek heeft plaatsgevonden op dinsdag in de daluren tussen 11u en 13u, terwijl gebruikelijk is dat dit soort onderzoeken in de spits dient te worden gedaan.

Zie ook citaat (p. 12) *Het onderzoeken van doorgaand verkeer in de klassieke spitsuren (07-09 en 16-18h) is in de meeste kentekenonderzoeken gebruikelijk vanwege de gevoeligheid die bij doorgaand verkeer aanwezig kan zijn voor (structurele) doorstromingsproblemen op het (hoofd-)wegennet in de nabijheid. In een dergelijke situatie kan doorgaand verkeer zowel in absolute als relatieve zin tijdens en buiten de spits sterk van elkaar verschillen.*

Citaat (p. 15) *De representativiteit voor het doorgaande- en subdoorgaande verkeer is maximaal, al geldt wel de aanname dat de verhouding tussen deze twee tussen 11 en 13 h feitelijk niet anders is dan gedurende andere uren van het etmaal. Zonder aanvullend onderzoek is deze aanname niet geheel te bewijzen.*

Opmerking: Gemeente geeft zelf aan dat aanvullend onderzoek nodig is voor de juistheid van gegevens.

Doorgaand en bestemmingsverkeer in Westerkoog (WK)

Citaat (p. 31) *WK - het verkeer met herkomst en/of bestemming in het deelgebied Westerkoog buiten WK - al verkeer zonder een herkomst of bestemming in het deelgebied Westerkoog sluipverkeer - het aandeel sluipverkeer in de totale verkeersintensiteit*

KWALITATIEVE TOETSING INTENSITEITEN, DOORGAAND VERKEER EN RIJSNELHEDEN						
straat/wegvak	D/V cat	intensiteit	Bestemmings/Herkomst verdeling			meting V85
	+ V-max	mvt/etm	WK	buiten WK	sluipverkeer	km/h
Busbrug De Binding	gb 50	5.500	35%	65%	10%	58,1
Westerkoogweg	gb 50	13.600	74%	26%	6%	48,9
Oosterveld	et 50	2.000	67%	33%	16%	51,7
De Wildeman thv Binding	gc 50	5.500	52%	48%	7%	
De Wildeman thv Westerzoom	gc 50	6.000	56%	44%	6%	49,6
De Wildeman thv Westerkoogw.	gc 50	7.300	64%	36%	5%	51,6
De Glazenmaker thv Binding	gc 50	5.200	81%	19%	3%	
De Glazenmaker thv Locomotief	gc 50	4.400	78%	22%	4%	
De Glazenmaker zuid v. Oosterv.	gc 50	6.000	84%	16%	3%	
De Glazenmaker noord v. Oostv.	gc 50	5.000	81%	19%	8%	
De Glazenmaker thv Westerkogw.	gc 50	6.100	85%	15%	7%	46,8
Houtveldweg t.h.v. A. v. Broekweg	gb 50	16.100	5%	95%	3%	

Uit de tabel komt duidelijk naar voren, dat bijna al het doorgaande verkeer via de Wildeman gaat. De verkeersintensiteit op de Wildeman varieert van 7300 tot 5500 voertuigen per etmaal. In een woonwijk (verblijfsgebied) ontoelaatbaar. Het percentage sluipverkeer ligt niet tussen de 6-7%, maar wanneer men uitgaat van doorgaand verkeer rond de 50%.

De rondweg was altijd een erftoegangsweg met een maximale belasting van 3.500 voertuigen.

Citaat (p. 32) *Alle metingen die gedaan zijn op de rondweg Westerkoog geven aan dat het snelheidsbeeld zeer acceptabel is: 85% van het verkeer rijdt om en nabij de 50 km/h en de common practice grens van 53 km/h (V85) wordt op zowel De Wildeman en De Glazenmaker nergens gehaald. De snelheden liggen duidelijk een nivo lager dan dat van de busbrug (gebiedsontsluitingsweg B) wat ook gewenst is in deze situatie. Op de meeste 50 km/h wegen in Zaanstad worden in het algemeen hogere V85 waarden gemeten dan op De Wildeman en De Glazenmaker voorkomt.*

Opmerking: snelheden liggen te hoog voor een woonwijk. Zie ook rapport Veilig Verkeer Nederland en de Wob verzoeken. Zie ook commentaar op Wob verzoeken. Meetpunten voor snelheid liggen op oversteekplaatsen en vlak bij rotondes en bochten, waardoor de resultaten sterk beïnvloed worden.

Citaat (p 34). Hier geeft de gemeente maatregelen aan waar bewoners van Westerkoog al lang om vragen en niet willen wachten tot 2020. Namelijk brede spitsstijden en nachtsluiting van de busbrug.

Er zijn diverse maatregelen mogelijk als de Wildeman hogere intensiteiten dan 8.000 mvt/etm zou gaan krijgen in de toekomst:

- 1) beperkingen in het openstellingsregime van de busbrug;
- 2) meer circulatiesturing richting Glazenmaker;
- 3) structurele ingrepen in de infrastructuur in en rond de wijken Westerkoog en Westerwatering.

ad 1)

Met de etmaalintensiteit als criterium is met de kennis over de type verkeersstromen door Westerkoog eenvoudig te begrijpen dat het beperken van de openstellingsuren van de busbrug ook tot minder verkeer op De Wildeman zal leiden. Er zijn hierin verschillende keuzes, al dan niet in combinatie met elkaar, denkbaar zoals:

- verbreden van de spitsen
- nacht- en/of evt. avondsluiting

Het verbreden van spitsen zou een optie zijn als er een grotere meerwaarde wordt gehecht aan

verkeersreductie in juist deze periodes, bijv. in relatie tot langzaam verkeer (met name middagspits).

De eerste inschatting is dat de sluitingsperiode van 4 naar minimaal 8 uur per dag moet, mocht de situatie met bijv. 9.000 mvt/etm op De Wildeman daadwerkelijk ontstaan. Bij een kleinere overschrijding zal het minder rigoureuus kunnen.

Bij een nacht- en evt. avondsluiting kan de invalshoek zijn dat de meerwaarde van de busbrug voor de weggebruiker dan kleiner is omdat rijden via de Albert Heijnweg-Houtveldweg dan minder bezwaarlijk zal zijn. In de rustige uren geldt voor een groot gebied van Westerwatering (centraal en zuidelijk) dat er niet of nauwelijks reistijdwinst te boeken is door bijv. vanaf het Coenplein de busbrug te verkiezen boven de zuidelijke route die start via Thorbeckeweg. Het is overigens niet aannemelijk dat een nachtsluiting zelfstandig een worst-case scenario van 9.000 mvt/etm kan beteugelen. Een avondsluiting (na 18:00 uur) is m.b.t. reductie van verkeersintensiteit aanzienlijk effectiever.

Een belangrijke nuancering op maatregelen in het openstellingsregime op werkdagen is dat dit voorbij gaat aan de verkeersdruk op zaterdag. Conform de verwachtingen blijkt de busbrug al vanaf het eerste moment op zaterdag (met 24 uren openstelling) de hoogste etmaalintensiteit te kennen.

Dit leidt ook op de Wildeman nog tot hogere intensiteiten dan de gemiddelde werkdag (zie bijlage

6). Het wel veel grotere verschil op de busbrug dan op het noordelijke deel van de rondweg is vermoedelijk het gevolg van een groot aandeel van intern verkeer tussen Westerkoog en Westerwatering (bijv. winkelgericht autoverkeer).

Opmerking: Doorgaand verkeer – verdeling over de Wildeman en Glazenmaker – waar de gemeente tijdens de zitting bij de Raad van State en bestuursrechter onderbouwd met onderzoeken door externe bureau's aangaf, dat de verdeling 60-40 was en de bewoners aangeven dat deze 90-10 was, wordt nu door de gemeente zelf de cijfers van de bewoners

bevestigd. Eenvoudigweg omdat het verkeerde de snelste en kortste doorgaande route neemt, namelijk De Wildeman

Citaat (p. 20)

Uit pagina 76 en 77 van het DUFEC rapport is voor al het subdoorgaande verkeer door Westerkoog (dus doorgaand én bestemmings/herkomstverkeer Westerwatering) aangegeven welke route er tussen busbrug en noordelijke in/uitgangen Westerkoogweg en Oosterveld gevolgd worden:

<i>Ri noord naar Westerkoogweg:</i>	<i>Ri noord naar Oosterveld:</i>
<i>71% via Wildeman (route 3b)</i>	<i>4% via Wildeman (route 3b)</i>
<i>29% via Glazenmaker (route 3d)</i>	<i>96% via Glazenmaker (route 3d)</i>
<i>Ri zuid vanaf Westerkoogweg:</i>	<i>Ri zuid vanaf Oosterveld:</i>
<i>90% via Wildeman (route 3a)</i>	<i>4% via Wildeman (route 3a)</i>
<i>10% via Glazenmaker (route 3c)</i>	<i>96% via Glazenmaker (route 3c)</i>

Het effect van het sluipverkeer is het grootst voor de Wildeman. De geluidswaarden dienen daarom te worden aangepast en daarmee is de gemeente verplicht maatregelen te nemen, of door geluidsisolatie, of door het instellen van een 30 km zone met handhaving door middel van snelheidscamera's.

Metingen laten niets zien van de wijk Rooswijk (ook aan de Westkant van het spoor), of de effecten van verkeer naar de A8 en door Westzaan. Tijdens de eerste zitting Hogere Waarden, die strandde bij de Raad van State moest de gemeente opnieuw verkeersstromen aantonen, over bijvoorbeeld de A8 van en naar Westerkoog en het centrum van Zaandam. Tot op heden heeft de gemeente dit niet gedaan.

Met de huidige ontwikkeling van het gebied Westerspoor en de vestiging van een Ikea wordt door de wethouder het sluipverkeer over de busbrug eenvoudig weggewimpeld. (Productie 18 p. 3)

Bewoners weten dat met name op zaterdag en zondag het winkelend publiek in het Noorden van Zaanstad kiest voor de busbrug ipv de provinciale weg naar het centrum van Zaanstad. Met de komst van Ikea zal de verkeersdruk in Westerkoog en op de busbrug alleen maar toenemen.

Uitnodiging zitting naar aanleiding Wob verzoek

Op 28 mei 2013 heeft een hoorzitting plaatsgevonden betreffende het Wob verzoek van 1 juli 2012 en een bezwaarschrift van 4 september 2012. In eerste instantie leek de uitnodiging voor de hoorzitting betrekking te hebben op de formele klacht, maar dit bleek niet zo te zijn, omdat deze volgens de gemeente al is afgehandeld.

Het verslag en de notitie (produktie 15 en 16) beschrijven een lange uiteenzetting op welke wijze de gemeente verkeersgegevens verzamelt, zonder op de concrete situatie in Westerkoog in te gaan, of op de vragen in het Wob verzoek. Veel van de verzoeken, zoals het Dufec rapport waren inmiddels in de lange periode na het Wob verzoek gepubliceerd. Het wachten is alleen nog op de geluidkaarten van Zaanstad (2012), die tot op heden niet zijn gepubliceerd (behoudens een afbeelding met de vermelding 2012, met dezelfde inkleuringen als 2007). Cijfers ontbreken verder.

Het is werkelijk een gotspe dat de gemeente op de site van CROW laat weten zich sterk te maken voor de reducering van verkeerslawaaï, dat gevaarlijk is voor de gezondheid van de inwoners (bijlage 19). Naar buiten toe speelt de gemeente het spel van vooruitstrevend en overleg met inwoners voor een beter leefmilieu, in werkelijkheid is het tegenovergestelde het geval.

In Westerkoog is helemaal geen sprake van het terugbrengen van het aantal geluidgehinderden en slaapgestoorden (o.a. hypertensie en slechte leerprestaties). De in dit artikel genoemde link werkt niet. Nergens zijn op dit moment op de gemeentelijke website geluidsgegevens openbaar. Ook niet die van 2007.

De gemeentelijke ambtenaar de heer van der Leije was zowel aanwezig op de hoorzitting als bij de zitting van de Raad van State. Aan deze ambtenaar is tijdens de hoorzitting dan ook de vraag gesteld, waarom de verkeersgegevens die tijdens het Wob verzoek naar voren zijn gekomen, niet tijdens de zitting van de Raad van State naar voren zijn gebracht? Ambtenaren van de gemeente hebben tegenover de Raden van State verklaard dat er behoudens de ene telling na een maand openstelling van de busbrug geen andere verkeersgegevens beschikbaar waren. Op dit punt greep de voorzitter van de hoorcommissie hard in. Daarvoor was deze zitting niet bedoeld, aldus de voorzitter, terwijl hier toch de crux van de misleiding van de rechtspraak zit. De heer van der Leije zei nog zo iets, als dat hij zich dat allemaal niet meer kon herinneren. Zeer onbevredigend natuurlijk, omdat wij de onderste steen boven willen hebben, op welke wijze de gemeente Zaanstad de rechtsgang heeft belemmerd, cq heeft misleid. Het verzoek voor een gesprek met de afdeling verkeer zou worden onderzocht, maar is later afgewezen.

Schending integriteit

Kort samengevat, heeft het College de rechtspraak tweemaal, zowel bij de bestuursrechter als de Raad van State, op het verkeerde been gezet, door willens en wetens een onjuiste voorstelling van zaken te geven en hiermee de algemene beginselen van behoorlijk bestuur te schenden. Het college met haar ambtenaren kan beter onderzoeken dan de burger en heeft hiermee een kennismonopolie. Door het bewust onthouden van stukken - tegen beter weten in - heeft de rechtspraak een belangenafweging op onvolledige, cq onjuiste gronden gedaan en schendt het college het integriteitbeginsel.

Negatieve gevolgen leefbaarheid woonwijk

In het vonnis van de bestuursrechter (kenmerk AWB 09 - 2383 datum 8 februari 2011) in Haarlem staat: 'de toename van 500 naar 8000 auto's per dag over de busbrug is een wezenlijke inbreuk op de planologische situatie. De rechtbank is van oordeel dat dit een wezenlijke inbreuk op de bestaande planologische situatie behelst'.

De bestuursrechter doet geen uitspraak over de wenselijkheid van het genomen besluit, dat immers het beleid van de gemeenteraad is, maar toetst slechts de ruimtelijke onderbouwing met de motivatie.

De gemeenteraad die haar wens van een open busbrug voor autoverkeer heeft zien ingewilligd, sluit de ogen voor de consequenties en reageert niet op klachten van de bewoners. Zie ook de open brief aan de raad van 13 april 2012 (bijlage 9), waarop van geen enkel raadslid een reactie is ontvangen (Ontvangstbevestiging kenmerk 2012/75924).

De leefbaarheid van de woonwijk is ernstig in het geding met nadruk op de verkeersveiligheid en geluidsoverlast.

De verkeersveiligheid is al eens op verzoek van het wijkoverleg in 2006 door Veilig Verkeer Nederland onderzocht, waarbij de herinrichting van de rondweg een dikke onvoldoende kreeg. Het College heeft geen enkele reactie op dit rapport gegeven (zie bijlage 8).

Hierna komt een uitgebreide uiteenzetting over het tweede vernietigende rapport van Veilig Verkeer Nederland (bijlage 20).

Na de openstelling van de busbrug is de situatie nog veel onveiliger geworden door de velen duizenden auto's sluipverkeer.

Het college weigert tot op heden de cijfers van de smileys aan de rondweg bekend te maken. Zie ook uitgebreid verzoek in het bezwaar Wob verzoek (bijlage 6), met als nieuw argument dat het uitlezen van de gegevens geld kost, omdat dit door een extern onderzoeksbureau moet worden gedaan.

Dit is misschien ook de kern van de zaak: het college weigert iedere aanpassing aan de rondweg, omdat dit kosten met zich meebrengt.

Zaanstad kampt met een miljoenentekort. Reden dat een rijkssubsidie van 35 miljoen voor ondertunneling van het spoor is gebruikt voor het dichtten van begrotingstekorten en gekozen is voor de goedkoopste variant van een nieuwe Noord-Zuid verbinding, namelijk de openstelling van de busbrug voor alle autoverkeer.

Veel bewoners in Westerkooog - die niet direct aan de rondweg wonen - waren bereid voor een openstelling van de busbrug, onder voorwaarde van de genoemde verkeersmaatregelen. Nu de openstelling een feit is, voert het College deze maatregelen niet uit, met als argument dat de situatie veilig is en niet onveiliger als op soortgelijke wegen in Zaanstad.

Planologische ontsluitingweg

Voor de eigenlijke ontsluitingsweg, zoals planologisch 30 jaar van kracht, maar door het nieuwe bestemmingsplan opgeheven, is door de huiseigenaren gemiddeld NLF 1000,- per woning volgens het koopcontract afgedragen. De voormalige gemeente Koog aan de Zaan, opgenomen in de latere gemeente Zaanstad, heeft in totaal bijna NLG 3.600.000 ontvangen, voor de aanleg en inrichting van deze weg. In 1996 heeft het College de weg aan de Prinsenchurching toegewezen voor bebouwing, met als uitdrukkelijke voorwaarde naar de Westerkogers, dat daarom de busbrug niet meer open zal gaan voor autoverkeer. Deze beloftes liggen vast in gerechtelijke uitspraken, maar zouden door voortschrijdend inzicht volgens het college niet meer geldig zijn. Tot op heden is onduidelijk wat met de miljoenen is gebeurd. Het voorstel van ondergetekenden is dan ook om met deze gelden inclusief rente de veiligheid en leefbaarheid in de wijk Westerkooog te verbeteren, door met name aanpassingen aan de rondweg te realiseren. Wanneer men de rente meeberekend is het zelfs mogelijk een tunnel te bouwen, waarmee vele infrastructurele problemen in Zaanstad worden opgelost en woonwijken worden ontzien voor doorgaand autoverkeer.

Rapport Veilig Verkeer Nederland

Na verschillende meldingen over onveilige verkeerssituaties op de rondweg van Westerkooog heeft Veilig Verkeer Nederland (VVN) onderzoek gedaan (bijlage 20, digitale versie op de website www.randomdebinding.nl VVN rondweg Westerkooog gevaarlijk). Het onderzoeksrapport is zowel aan de bewoners als aan de gemeente verstuurd. In eerste instantie heeft de gemeente niet gereageerd, maar pas nadat bewoners het rapport aan de wijkmanager hebben doen toekomen en aan de Wielerbond heeft er een Zaanstad Beraad van raadsleden plaatsgevonden. Pas daarna is het College van B&W met een reactie gekomen.

Bijgevoegd het verslag (produktie 21) van het Zaanstad Beraad, dat op initiatief van GroenLinks is gehouden. Groenlinks fractievoorzitter Romkje Mathkor begint haar betoog met een vraag aan wethouder Straat: "Het gaat met name om pagina 10-13 van de Raadsinformatiebrief, waarin wordt gesproken over de Guisweg-Westerkooogweg, waar staat dat qua ongevallen de rondweg van Westerkooog niet meer voldoet aan de criteria van een aandachtslocatie. Dat is wel heel vreemd als je de brief van Veilig Verkeer Nederland leest, waarin wordt gesproken van onveilige voetgangersoversteekplaatsen en onveilige situaties voor fietsers".

Straat als enige van het College aanwezig antwoordt: "De twee documenten hebben elkaar gekruist. Het rapport van VVN is via via gelukkig bij ons op tafel gekomen". VVN heeft schriftelijk bevestigd het rapport direct in november naar de gemeente te hebben gestuurd. Keer op keer wordt duidelijk dat het college van B&W van de hele kwestie busbrug af wil en belangrijke zaken in bureauladen laat verdwijnen. Maar dit keer gaat het zelfs de raadsleden – die unaniem voor openstelling van de busbrug waren - te ver als zaken als veiligheid in het geding zijn. Verschillende malen tijdens het beraad laat wethouder Straat weten blij te zijn met het rapport. Raadsleden van bijna alle partijen laten weten wat de knelpunten zijn en dragen oplossingen aan.

De conclusie van VVN is dat met name voor voetgangers en fietsers de veiligheid op de rondweg niet is gewaarborgd. Hieronder de adviezen van VVN, volledig overgenomen uit het rapport:

Voetgangersoversteekplaatsen

- De VOP bij het winkelcentrum t.h.v. Henneland met spoed veiliger maken, deze oversteek is zeer onveilig.
- Alle VOP's voorzien van een middengeleider met aan beide zijden verkeerseilanden en bebakening eventueel uit te breiden met reflectie of ledlampen op de betonband.
- Het verkeerseiland te markeren met een puntstuk en inleidende doorgetrokken streep c.f. ASVV 16.2.20.
- De VOP zo nodig verplaatsen, als deze maatregelen conflicteren met het manoeuvreren van en naar de erfaansluitingen .
- Borden L02 (voetgangersoversteekplaats) in fluor uitvoering plaatsen op de middengeleider of boven de rijbaan c.f. advies uitvoeringsbesluit BABW plaatsing bord L2.
- Snelheidsremmende maatregelen nemen, zodat snelheid bij de VOP gereduceerd wordt tot ca. 30 km/u, door het verhogen van de zebra of door het uitbuigen van beide rijbanen, waar dan de middenstrook niet berijdbaar moet zijn.
- De VOP op de Binding doortrekken tot over het fietspad.

Fietsvoorzieningen

- Gescheiden fietspaden aanleggen.
- Indien dit niet mogelijk is, aanleggen van fietsstroken van 1,50m breed, die ook doorlopen langs de kruisingen.

Parkeren

- Als een fietsstrook is aangebracht, dan geldt het verbod tot stilstaan en is verdere bebording niet noodzakelijk op de rondweg.
- In de woonerven bij iedere parkeerplaats een P- tegel aanbrengen

De Busverbinding "De Binding"

- De afsluiting van De Binding duidelijker maken, door op de Wildeman en de Glazenmaker dynamische LED matrixborden aan te brengen die automatisch de actuele toestand van de afsluiting aangeven (eventueel in combinatie met continu handhaving s apparatuur).
- Voor de duidelijkheid een slagboom op alleen de rechter weghelft te plaatsen, die door rechthebbenden op afstand bediend wordt.
- Het bord C07 gesloten voor vrachtwagens aanbrengen.

Bromfietspad Westerkoogweg- richting De Binding

- Het bromfietspad aan de linkerkzijde éénrichting verkeer maken, zodat bromfietzers en fietsers aan de juiste zijde van de Binding terechtkomen.
- Belijning en haaiantanden aanpassen.

Belijning

- De lengte belijning aan brengen c.f. de Essentiële herkenbaarheid kenmerken (EHK) en CROW richtlijnen.
- De overstekenplaatsen van brommers en fietsers belijnen c.f. de CROW richtlijnen.

Brommers op de rijbaan

- Brommers op de Binding verwijzen naar de rijbaan
- Borden 12a vervangen door G11

Helaas blijkt het bestuur het rapport van VVN naast zich neer te leggen (zie reactie gemeente productie 22). Tijdens het Zaanstad Beraad laat wethouder Straat verschillende malen weten blij te zijn met het rapport (productie 25). Twee maanden later blijkt hij na overleg met zijn ambtenaren het rapport naast zich neer te leggen (productie 26).

Bijna een jaar later worden slecht enkele aanpassingen gedaan aan voetgangersoversteekplaatsen, namelijk een half verkeerseiland. Dit terwijl VVN juist aangeeft hoe een voetgangersoversteekplaats moet worden ingericht, namelijk: Alle VOP's moeten zijn voorzien van een middengeleider met aan beide zijden verkeerseilanden en bebakening eventueel uit te breiden met reflectie of ledlampen op de betonrand. Zie verder bovenstaand onder voetgangersoversteekplaat. Ook dienen er 50 cm drempels bij de VOP's te worden aangelegd om de snelheid van het verkeer af te remmen.

Helaas heeft de gemeente geen gehoor gegeven aan de oproep van VVN. Voor de fietsers is helemaal niets gedaan en is de huidige situatie bij de VOP's met verkeerseilanden aan een zijde zelfs gevaarlijker geworden.

Wanneer de VOP's volgens de normen zouden worden aangelegd, wordt ook de snelheid uit de weg gehaald, zodat de beloofde 40km/u of zelfs 30 km/u kan worden gehaald. Duidelijk is dat het bestuur alleen geïnteresseerd is in een snelle verbinding aan de westkant van het spoor en niet in leefbaarheid van een woonwijk.

Wijkuitvoeringsprogramma

Het College van B&W bagatelliseert de klachten van bewoners al jaren. Alleen al het feit dat dit jaar op 12 januari een bewonersvergadering voor Westerkoog werd georganiseerd door de gemeente om het Evaluatierapport rond de openstelling van de busbrug te presenteren (Bijlage 23). Tijdens deze presentatie wordt met geen woord gerept over het onderzoek van VVN, terwijl enkele dagen later dit rapport onderdeel is van het Zaanstad Beraad op het stadhuis van Zaanstad. De wijkmanager was al begin december in bezit van dit rapport, haar door bewoners toegestuurd. De voorlichting over dit Evaluatierapport is eenzijdig en vindt vanuit de gemeente plaats, zonder dat er enige inbreng van bewoners is.

De meeste bewoners hebben allang afgehaakt om nog iets in deze bijeenkomsten naar voren te brengen. Als voorbeeld kan worden genoemd het Wijkuitvoeringsprogramma (WUP 2011). Over alles mocht worden gesproken behalve de rondweg en busbrug. Bewoners die hierover wel wilden praten werden in een aparte discussiegroep geplaatst.

Tijdens een matig bezochte avond hebben bewoners hun onvrede geuit (producties 24). Met name het grote pijnpunt in de wijk: de enorme verkeersoverlast van doorgaand verkeer op de rondweg, staat niet in het programma.

Wijkbewoners hebben handtekeningen verzameld voor deze avond, anderen stellen een petitie op om de gevaarlijke situaties op de rondweg van Westerkoog aan de gemeenteraad kenbaar te maken.

Bewoners die de verkeersveiligheid van de rondweg op de agenda wilden, werden in een blanco werkgroep ingedeeld. In deze werkgroep - zonder deskundigen van politie of gemeente - konden alle thema's worden genoemd, die niet in het WUP staan. Ondanks alle opmerkingen en interrupties van ongeruste wijkbewoners heeft het wijkmanagement geen enkele reactie gegeven.

Een bewoner merkt op: "Westerkoog was een groene wijk, ondanks alle idiote plannen van de gemeente, die wij jaren wisten tegen te houden." Het vertrouwen is steeds verder te zoeken tussen de Zaanse bestuurders en de bewoners van Westerkoog in Koog aan de Zaan.

De grootste ergernis is en blijft het sluipverkeer door de wijk, wat ook door artikelen met bewoners in het Noord Hollands Dagblad naar voren komt.

Reactie van de wethouder: "De rondweg is niet opgenomen in het Wijkuitvoeringsplan omdat het al in het reguliere beleid zit. Het is de vorige wijkvergadering besproken en komt de volgende vergadering terug. De veiligheid rond de rondweg blijven we uiteraard in de gaten houden."

Conclusies en verantwoordelijkheid College

Wij vragen om bemiddeling van de ombudsman om uit deze impasse te geraken, waarbij het college een extern onderzoeksbureau inschakelt, dat in opdracht van de bewoners een situatieschets maakt en aanbevelingen doet voor de veilige inrichting van de rondweg en maatregelen voor het terugdringen van de geluids- en andere overlast.

Samengevat vragen wij om het volgende:

- Onderzoek naar de integriteit van het gemeentebestuur
- Uitlezen en gegevens van de smileys aan de Wildeman en de Glazenmaker
- De nieuwe geluidskaart van Zaanstad met in het bijzonder Westerkoog en Westerwatering, dat wordt aangekondigd in het Milieuprogramma 2012 Zaanstad (september 2011 door de Dienst Wijken).
- Antwoord op de vraag waar het geld van de bewoners is gebleven voor de eigenlijke ontsluitingsweg de Westerkoogweg
- Uitvoeren toegezegde maatregelen ter verbetering van de veiligheid op de rondweg en vermindering van de geluidsoverlast, zoals o.a. aanbevolen door VVN
- Handhaving van de maximum snelheid door flitspalen op verschillende plaatsen van de rondweg.
- Verruimen van spitstijden van 4 uur per dag naar 8 uur per dag (bijvoorbeeld 5-9u en 16-20u) en nachtsluiting van de brug.

Veel informatie en documenten kunt u vinden op de website www.rondomdebinding.nl, waar ook een video de feitelijke situatie weergeeft.

Voorts wijzen wij op de afspraken die waren gemaakt voor de openstelling en de eenzijdige, onvolledige en onjuiste informatie naar de bewoners.

Tot op heden leggen het College en de gemeenteraad de grieven van de bewoners naast zich neer, of beroepen zich op rapporten die lange tijd niet openbaar waren of nog openbaar gemaakt moeten worden. Zoals duidelijk moge zijn, zijn deze rapporten onvolledig en eenzijdig. De stichting heeft na de laatste uitspraak van de RvS de gemeente uitgenodigd om met elkaar in gesprek te gaan: ook hier is na een herhaald verzoek niet op gereageerd.

Wij vragen de ombudsman het college te verzoeken haar beslissing te herzien, omdat deze op onjuiste, onvolledige gronden is gedaan, maatregelen te treffen voor de verbetering van de verkeersveiligheid en o.a. vermindering van de geluidsoverlast.

Uitwerking van deze plannen zijn door het college al in 2003 gedaan en dienen slechts te worden uitgevoerd zoals met bewoners en andere belanghebbenden unaniem is afgesproken.

Rest ons mee te delen, dat Stichting Rondom De Binding na de uitspraak van de Raad van State is opgeheven. Sinds 2007 hebben wij uit naam van een grote groep wijkbewoners procedures gevoerd met als doelstelling Westerkoog veilig en leefbaar te houden. Iedere procedure en zitting werd steevast door het college ingeleid met het niet ontvankelijk verklaren van de Stichting. Het college heeft naast haar eigen ambtenarenapparaat gebruik gemaakt van externe onderzoeksbureaus en het gerenommeerde advocatenkantoor Houthoff Buruma.

Het belang van de gemeente Zaanstad telt zwaarder dan de belangen van bewoners, die geen zeggenschap meer hebben over hun woonwijk en als resultaat genoeg moeten nemen met een forse ingreep in hun leefomgeving zonder enige compensatie, die wel is toegezegd, maar kennelijk niet hoeft te worden uitgevoerd. Het Zaanse college legt met deze werkwijze, waarbij de burger buiten de wet wordt geplaatst, de bijl aan de wortels van de democratische beginselen.

Mocht het college van mening zijn, dat zij geen stukken heeft achtergehouden omdat zij niet relevant zijn, dan nog zou zij de rechtspraak hiervan in kennis dienen te stellen om een gewogen oordeel te kunnen vormen. In dit geval zouden de cijfers van bewoners met hun onderzoek worden bevestigd en zou het rapport Second Opinion op los zand komen te staan. En niet zoals nu in de uitspraak: 'De raad ziet geen reden te twijfelen aan het onderzoek van de gemeente.'

Het college heeft aangegeven dat het besluit ten allen tijde omkeerbaar is. Technisch gezien, dienen slechts de spitstijden onder de verbodsborden verwijderd te worden.

Wij vragen geen herziening van het vonnis, maar wel uitvoering van de plannen, afspraken en adviezen om de rondweg veiliger te maken en het woonmilieu gezonder.

In afwachting van uw reactie.

Met vriendelijke groet,

Bewoners Westerkoog

Bijlagen:

- Nr. 1 Ontvangen gegevens n.a.v. Wob verzoek d.d. 26 juli 2012
- Nr. 2. Toezending ontbrekende gegevens d.d. 15 augustus 2012
- Nr. 3 Uitspraak Raad van State inzake Verkeer en Vrijstelling d.d. 15 februari 2012
- Nr. 4. Uitspraak Raad van State inzake Hogere Geluidswaarden d.d. 15 februari 2012
- Nr. 5. Pleitnota Stichting Rondom De Binding voor de Raad van State d.d. 28 november 2012
- Nr. 6. Bezwaar Wob verzoek d.d. 4 september 2012
- Nr. 7 Wob verzoek inzake verkeersgegevens na openstelling busbrug d.d. 1 juli 2012
- Nr. 8 Onderzoek Veilig Verkeer Nederland d.d. 13 november 2006
- Nr. 9 Brief aan de gemeenteraad van Zaanstad d.d. 13 april 2012
- Nr. 10 Email verkeer met de wijkmanager voor inzage verkeersgegevens
- Nr. 11 Formele klacht (o.a. Wob verzoek) aan de gemeente Zaanstad d.d. 2 november 2012

- Nr. 12. Officieel antwoord formele klacht van de gemeente Zaanstad d.d. 14 januari 2013
- Nr. 13 Open brief aan de gemeenteraad van Zaanstad d.d. 13 april 2012
- Nr. 14 Notulen wijkvergadering met verkeersmaatregelen d.d. 4 maart 2003
- Nr. 15 Reactie gemeente hoorzitting Wob op 28 mei 2013 d.d. 4 juli 2013
- Nr. 16 Notitie hoorzitting van de zitting van 28 mei d.d. 26 juni 2013
- Nr. 17 Verkeersonderzoek busbrug 2012 – eindevaluatie d.d. 7 mei 2013
- Nr. 18 Commissieverslag vaststelling bestemmingsplan Bedrijven Zuid Ikea 2 juli 2013
- Nr. 19 Praktijkvoorbeelden stillerverkeer door CROW mbt Zaanstad 2013
- Nr. 20 Onderzoek VVN Koog aan de Zaan Wildeman Glazenmaker d.d. 26 november 2013
- Nr. 21 Verslag Zaanstad Beraad rapport VVN d.d. 17 januari 2013
- Nr. 22 Commissieverslag Raadsinformatiebrief Verkeersveiligheid d.d. 17 januari 2013
- Nr. 23 Openbaar Wijkoverleg Notulen vergadering d.d. 21 januari 2013
- Nr. 24 Zaanse Wijken: Grootste ergernis sluipverkeer door de wijk + NHD 2011
- Nr. 25 Zaanse Wijken: Wethouder Straat blij met rapport VVN.
- Nr. 26 Zaanse Wijken: Wethouder Straat legt rapport VVN naast zich neer.