

**Pleitnota Verkeersbesluit, Vrijstellingsbesluit, Besluit Hogere Waarden  
Raad van State 's-Gravenhage maandag 28 november 2011 10.00u.**

Stichting Rondom de Binding, hierna te noemen de Stichting, komt volgens haar doelstelling op voor het verbeteren en behouden van de leefbaarheid in de woonwijken Westerkoog en Westerwatering in Zaanstad. De Stichting tracht onder andere haar doel te bereiken door het gesloten houden van busbrug 'De Binding' voor vracht- en autoverkeer. Het besluit van het College om vrijstelling te verlenen op het bestemmingsplan De Binding middels een art. 19.2 procedure heeft tot gevolg dat er veel doorgaand en daarmee sluipverkeer door de wijk Westerkoog gaat, wat leidt tot een flinke toename van geluidhinder en luchtvervuiling, het ontstaan van zeer verkeersonveilige situaties en daarmee een verslechtering van de leefbaarheid in de wijken Westerkoog en Westerwatering.

### **Historie**

Het College heeft in de onderbouwing van haar besluiten nauwelijks aandacht geschonken aan de historie van de busbrug. Aan de hand van de hiernavolgende historische schets van de afgelopen 25 jaar wordt duidelijk hoe het beleid van Zaanstad is gekanteld. Was het eerst de gemeente zelf die wees op de negatieve gevolgen van een openstelling van de busbrug voor alle verkeer voor de woonwijk Westerkoog, nu heeft zij als gevolg van voortschrijdend inzicht een draai van honderdtachtig graden gemaakt en wijst op de voordelen van de openstelling in een toekomstperspectief van 10 jaar, waarvan inmiddels de helft al bijna is verstreken en de negatieve gevolgen van de besluiten en uitvoering zichtbaar zijn.

In 1980/81 was er sprake van het doortrekken van de Houtveldweg om de woonwijk Westerkoog heen, de zogenaamde Hemweg. Dit besluit is door de Raad van State verworpen aangezien deze weg door het natuurgebied Westzijderveld loopt.

In het globale bestemmingsplan 'Westerwatering' is voorzien in de aanleg van een route voor openbaar vervoer en langzaam verkeer via de wijk Westerkoog, middels een daarvoor te bouwen brug over de Mallegatsloot. Het bouwplan voor de brug is in strijd met het globaal bestemmingsplan Westerwatering wegens het bouwen op de bestemming "Water". Op grond van artikel 18, lid 2 van de voorschriften, behorende bij genoemd bestemmingsplan, zijn burgemeester en wethouders van Zaanstad bevoegd om vrijstelling te verlenen van de bepalingen van het plan voor ondermeer het bouwen van bruggen. Tegen het besluit van de gemeente Zaanstad worden enkele honderden bezwaarschriften ingediend. De rode draad in deze bezwaarschriften is het voorkomen van mogelijke openstelling van de brug voor alle verkeer. Op 17 maart 1989 wordt de Raad van State verzocht het besluit van de gemeente Zaanstad te schorsen. Op 8 mei 1989, no. R03.89.1615/S374, schorst de Raad van State het besluit van de gemeente Zaanstad.

Op 1 augustus 1989 heeft gedeputeerde staten van Noord-Holland goedgekeurd het door de gemeente Zaanstad op 18 juli 1989 vastgestelde uitwerkingsplan "Westerwatering busroute 502". Op 7 september 1989 heft de Raad van State de schorsing van 8 mei 1989 op. In de toelichting op de uitspraak wordt door de voorzitter opgemerkt:

*"In dit verband hechten wij eraan op te merken dat aan de belangen van B. Hovemann en anderen genoegzaam tegemoet wordt gekomen door de in artikel 5 van de bij het uitwerkingsplan behorende voorschriften opgenomen beperking in het gebruik van de brug."*

Artikel 5 (Water) luidt als volgt:

De op de plankaart als zodanig bestemde gronden zijn aangewezen voor de aanleg van watergangen en waterpartijen voor de waterbeheersing en het verkeer over water. Op deze gronden mag niets gebouwd worden met uitzondering van een brug ten behoeve van het

openbaar vervoer en langzaam verkeer waar dat door een aanduiding op de plankaart is aangegeven, remmingen, dukdalven, stuwen en overige scheepvaartvoorzieningen. De toenmalige burgemeester H.G. Ouwerkerk bevestigt dit nogmaals naar de bewoners in een schrijven van 7 februari 1989:

*Geachte heer Prijs,*

*Naar aanleiding van uw brief van 27 januari j.l. deel ik u mede dat mij gebleken is, dat de brug die gebouwd wordt tussen Westerwating en Westerkoog beslist niet zal worden gebruikt voor autoverkeer.*

*Er zijn voldoende technische middelen voorhanden om dat te voorkomen. De brug is uitsluitend bedoeld voor de bus en het langzame verkeer. Bij het opstellen van het bestemmingsplan Westerwating was dat ook voorzien.*

*De brug maakt een prima busverbinding mogelijk tussen de wijken Rooswijk, Westerkoog, Westerwating en station Zaandam.*

*Een uitstekend alternatief voor autoverkeer, dat – ik onderschrijf dat – schadelijk is voor het milieu en verkeersonveiligheid in de hand werkt.*

*Het college van burgemeester en wethouders zal nog uitvoering ingaan op alle ingediende bezwaren.*

*Ik hoop u hiermee op voorhand naar genoegen te hebben geïnformeerd.*

*w.g.*

*drs. H.G. Ouwerkerk*

De Stichting is dan ook van oordeel dat het bestreden besluit in strijd is met het gemeentelijk beleid.

In de periode 1990-1991 komt het College met een nieuwe poging tot een tweede ontsluiting van Westerwating middels een spoorwegovergang te maken ter hoogte van de Texelstraat, waardoor er een direct verbinding wordt gemaakt met de Provinciale weg. In de raadsvergadering van 26 september 1991 besluit de gemeenteraad conform het voorstel. In dit besluit worden o.a. als redenen genoemd:

*“- Een combinatie van een spoorwegovergang en een weg binnendoor Westerkoog is verkeerstechnisch gezien de op een na beste oplossing. De ingrijpende ruimtelijke en visuele consequenties en de overlast op verschillende terreinen die het gebruik van een dergelijke route in de woonwijk Westerkoog met zich mee zou brengen, maakt de aanleg van deze variant onaantrekkelijk.”*

*“- Al in het collegeprogramma 1990 –1994 is te kennen gegeven dat de ontsluiting van Westerwating in noordelijke richting primair dient te geschieden door een aansluiting via een spoorwegovergang naar de Provincialeweg. Ook voor fietsers ontstaat door een goede aansluiting op de Provincialeweg een veilige route.*

De Stichting is van oordeel dat hiermee ook impliciet is besloten geen gebruik meer te maken van het in de wijk Westerkoog nog braak liggende tracé van de centrale ontsluitingsweg.

Tijdens bestuurlijk overleg op 5 september 1995, aangaande de art 19 WRO procedure t.b.v. de bouw van de woongebouwen, een activiteitengebouw en een dienstgebouw voor de M.J. Prinsenstichting op de centrale ontsluitingsweg van Westerkoog, heeft gedeputeerde Tielrooij aangegeven alleen met het bouwplan akkoord te gaan als de Busbaan niet zou worden opengesteld. Wethouder Horselenberg is hiermee akkoord gegaan.

Na de bebouwing van de Westerkoogweg, ookwel genoemd de weg binnendoor, zijn alle mogelijkheden uitgeput behoudens het gebruik maken van de minst wensbare variant namelijk de rondweg in Westerkoog een smalle weg dwars door het verblijfsgebied. Het College onderschrijft dat de meest optimale variant blijft een kruising met het spoor ter hoogte van de Van Goghweg/Provinciale weg. Met name financiële redenen vormen een belemmering in de uitvoerbaarheid. Het is daarom onbegrijpelijk, dat als het Rijk de gemeente Zaanstad 35 miljoen Euro subsidie ter beschikking stelt voor een spoorse doorsnijding, deze in eerste instantie wordt gereserveerd voor een ongelijkvloerse kruising Guisweg-Provinciale weg en niet gebruikt wordt voor de ontsluiting van Westerwating, dat nu onderdeel is van het nieuwe stadscentrum Inverdan. Nog vreemder is het dat deze subsidie met het laatste raadsbesluit (oktober 2011) helemaal niet meer gebruikt wordt voor infrastructurele werken maar voor armoedebestrijding en het sluitend maken van de begroting, ondanks dat hiervoor 10 miljoen van het totale subsidiebedrag moet worden terugbetaald. Zaanstad heeft willens en wetens de meest optimale variant - een tunnel onder het spoor - laten varen, maar kan niet de bewoners van Westerkoog opzadelen met dit wanbeleid; een stroom van duizenden auto's dag en nacht door hun woonwijk.

Het 'Zaanstad Verbonden Programmarapport' (definitieve versie 1.3 24 mei 2006) beschrijft het plan van de gemeente om de Zaanlijn te doorkruisen om de verschillende gebieden binnen de gemeente beter bereikbaar te maken. De rijksoverheid geeft subsidie voor infrastructurele verbeteringen op basis van een uitgewerkt plan. In het plan kiest de gemeente voor ondertunneling van de Guisweg ter hoogte van de bestaande spoorwegovergang met de provinciale weg. Als belangrijk obstakel in het huidige verkeersplan wordt de busbrug genoemd. Ontsluiting Westerkoog: 'weggebruikers, die naar het zuidelijke deel van Zaanstad willen, moeten eerst naar het noorden via de Guisweg om via de Provinciale weg N203 naar het zuiden te kunnen gaan. Dit komt omdat de weg naar Westerwating, De Binding oftewel de busbrug, momenteel alleen door busverkeer kan worden gebruikt. Hiervoor is de beperkte capaciteit van de Guisweg toegelicht. Ook de ontsluiting van Westerwating is gebrekkig door het ontbreken van een adequate spoorkruising. Weggebruikers moeten de hele wijk door om in het zuiden na enig bochtenwerk op de Albert Heijnweg te komen en via het spoor ongelijkvloers te kunnen kruisen. Hier ontbreekt eveneens een goede kruisingsmogelijkheid voor het spoor.' (pagina 12 en 13 punt 2.1.2). Ook hier beperkt de gemeente zich tot één oplossing namelijk: ondertunneling van het spoor bij de Guisweg – Provinciale weg, met in het verlengde openstelling van de busbrug. Het alternatief een ondertunneling – doorsnijding van het spoor ter hoogte van de Van Goghweg rechtstreeks naar Inverdan – Westerwating wordt slecht met een paar zinnen in punt 3.6.3 pagina 31 afgedaan: 'De Vincent van Goghweg vormt de verbinding tussen knooppunt Zaandijk (A8 – A7) en het noordelijk gedeelte van het stadshart van Zaanstad. De weg kruist echter de spoorlijn niet, waardoor de bereikbaarheid van het westelijk gedeelte enkel via de Guisweg in het noorden en de Albert Heijnweg in het zuiden, hetgeen tot een gemiddelde omrijdafstand van 3 tot 4 km leidt. Indien voor een ongelijkvloerse kruising gekozen zou worden, zal dit leiden tot een verdiepte ligging, omdat op de plaats van de toekomstige kruising de fly-over van de Hoornse lijn ligt, die een belemmering vormt voor een oplossing met een viaduct. Voor de Vincent van Goghweg bestaan momenteel nog geen plannen.'

Uit het rapport komt naar voren, dat de rondweg in Westerkoog – ooit bestemd als erfontsluitingsweg- momenteel als gebiedontsluitingsweg, in de toekomst een stroomweg zal worden.

De Stichting acht het zeer onwenselijk dat de openstelling tot gevolg heeft dat er een verkeersstroom gaat plaatsvinden van bovenlokaal belang.

### **Bestemmingsplan wijziging uitspraak Raad van State 2003**

De Stichting is van oordeel dat het College voor het openstellen van de busbrug tenminste een bestemmingsplanprocedure dient te volgen. Bij uitspraak van 12 februari 2003 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het besluit van het college van gedeputeerde staten van Noord-Holland van 6 november 2001, met kenmerk 2001-27228 vernietigd. Door deze uitspraak is toen het door het College in procedure gebrachte bestemmingsplan 'De Binding' vernietigd. Nu komt het College in 2007 met een planologische vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 van de Wet op de ruimtelijke ordening om deze busbrug 'De Binding' open te stellen voor alle (gemotoriseerd) verkeer. Indien de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State een bestemmingsplan vernietigt, dan volstaat volgens de Stichting niet een veel minder zware procedure, zoals nu het geval het open willen stellen van busbrug 'De Binding' met een planologische vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn, dat als een bestemmingsplan door de Raad van State wordt afgewezen, dit eenvoudig kan worden opgelost door een vrijstellingsprocedure op het bestemmingsplan te voeren. Hier is geen sprake van zorgvuldigheid door de gemeente, maar slechts het gebruik van een overval tactiek, met slechts één doel het onbeperkt openstellen van busbrug De Binding. Afspraak in 2003 was het starten van een nieuwe bestemmingsplanprocedure, maar ook de realisatie van een volwaardige ontsluiting van Westerwatering aan de noordkant ter hoogte van de Van Goghweg door middel van een spoorse doorsnijding.

#### **Artikel 19.1**

De Stichting is subsidiair van oordeel dat als een vrijstellingsprocedure wordt gevoerd, dit in ieder geval wel de procedure op grond van artikel 19, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijk Ordening moet zijn. De Stichting is van oordeel dat het openstellen van de busbrug wel onder speerpunt 14 valt. Zoals in de ruimtelijke onderbouwing wordt aangegeven gaat het om een plan dat betrekking heeft op de infrastructuur. Er ontstaat door deze voorgestelde openstelling voor alle verkeer een hoofdverbindingsweg tussen de A8 en de N515 / N 246 in het noorden en een verbinding met de A8 in het zuidoosten van Zaandam, waarbij tevens grote bedrijventerreinen (o.a. Op het Spoor, Westerspoor-Zuid, Hoogtij – de Kanaalzone) en het hoofd(winkel)centrumgebied van Zaanstad, Inverdan, zijn ontsloten parallel aan de aanwezige Provinciale weg.

In paragraaf 8 'Verkeersontsluiting' van de ruimtelijke onderbouwing voor de openstelling van busbrug 'de Binding' wordt gesteld:

*'Belasting wegens na realisatie Inverdan (en overige ontwikkelingen) zónder openstelling Busbrug:*

*De effecten van openstelling busbrug heeft effecten niet alleen op de betreffende bovengenoemde wegen, maar op een groter deel van het Zaanse wegensnet.*

*Met name zal de openstelling leiden tot (in de meeste gevallen) een afname op de alternatieve routes. De belangrijkste daarvan zijn: Houtveldweg en Provincialeweg.'*

Uit deze tekst kan slechts geconcludeerd worden dat de openstelling van busbrug 'de Binding' van bovenlokaal belang is en een belangrijke stroomfunctie gaat vervullen aan de westkant van de spoorlijn Amsterdam – Alkmaar. De openstelling van de busbrug gaat nota bene om de Provinciale weg N203 ontlasten.

Op grond van bovenstaande punten is de Stichting van oordeel dat de beoogde openstelling van de busbrug aldus speerpunt 14 betreft en een vrijstellingsprocedure op grond van artikel 19, lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening dient te worden gevoerd.

### **Verkeerstellingen gemeente (2010)**

Na het verworpen besluit Hogere Waarden mei 2010 door de Raad van State gaat de gemeente het besluit te repareren door het doen van een diepgaand onderzoek naar de verkeersbewegingen over de busbrug. Dit diepgaande onderzoek blijkt in praktijk niet meer te zijn dan het tweemaal een uur verkeer registreren op 1 juli, vlak na de ochtendsluiting van 9.00 - 10.00 en tussen de middag van 12.00 - 13.00. Met dit zeer beperkte onderzoek neemt de gemeente een nieuw besluit Hogere Waarden.

De Stichting heeft afgelopen zomer en najaar drie tellingen van een uur gedaan. Belangrijkste conclusie van deze drie tellingen is, dat het gemiddelde verkeer over de busbrug op bijna 500 mvt/uur staat, dit is tweemaal zo veel als het college een maand na de opening heeft geteld. Wanneer we het verkeer extrapoleren met de factor 13, zoals het college gebruikt, komen we tot een totaal van 6400 mvt per dag over de brug.

Dit betekent dat de prognose van 7900 in 2018 niet realistisch is en veel hoger zal liggen. Immers de bouw van Murano is nog in volle gang, de Spoorstrip en Ikea moeten nog gebouwd worden, waardoor het verkeer zeker meer dan 10.000 mvt over de busbrug zal bedragen.

Een tweede belangrijke conclusie is dat het doorgaande verkeer over de rondweg zich anders gedraagt dan het model wil doen geloven. Automobilisten zijn rationele wezens, die kiezen voor de kortste en snelste route en dat is voor bijna iedereen de Wildeman.

Het College onderstreept dit feit, door zelf een omleidingroute via de Wildeman in te stellen. In het weekend van 5 en 6 november 2011 vonden er werkzaamheden plaats ter hoogte van de Albert Heijnweg in Nieuw West waardoor de wijk Westerwatering niet vanuit het zuiden was te bereiken. Vanuit heel Zaanstad is een omleidingsroute nr. 5 en 7 ingesteld door de wijk Westerkoog over de busbrug. Saillant detail is dat deze route werd aangegeven via de Wildeman, zowel voor verkeer vanaf de Westerkoogweg, als voor verkeer vanaf de busbrug. De gemeente ondergraaft hiermee haar eigen stelling, dat er een verdeling van 60-40 zou zijn over de rondweg, te weten de Wildeman en de Glazenmaker, o.a. als gevolg van de flauwe bocht ter hoogte van de Westerkoogweg kruising Rondweg.

### **Verkeersveiligheid rondweg Westerkoog**

De huidige rondweg is bijzonder onveilig ingericht. Zie rapport Veilig Verkeer Nederland, die onder andere wijst op de onduidelijke wegingdeling. De gemeente past het Convenant Duurzaam Veilig door haar ondertekend niet toe. Zo zouden er volgens het convenant vrijliggende fietspaden moeten zijn, omdat de snelheid op de rondweg 50km/u is. De weg is versmald van 9 naar 7 meter met een mollengang in het midden. Het inhaalverbod is opgeheven. Er zijn verschillende acties geweest voor een veilige rondweg. In jarenlang overleg met bewoners is gekozen voor een 30 km zone. Door de gemeente is eenzijdig toch een 50 km gebied ingesteld, maar de inrichting is volgens een 30 km weg. De gemeente registreert snelheden middels Smileys. Beide kasten registreren snelheden tot 122 km/u. op de rondweg. In diverse krantenartikelen wordt gesproken over de onveiligheid van de rondweg. Scholieren en bewoners hebben regelmatig actie gevoerd voor een verbetering van de veiligheid op de rondweg. In 1999 heeft de gemeente het verkeersplan Zaanstad 2000 vastgesteld. Hierin is de wegategorisering van het Zaanse wegennet vastgesteld. In dit verkeersplan was de rondweg (aanvankelijk) bestempeld als een erftoegangsweg. Op 9 september 2003 heeft de gemeente naar aanleiding van het vernietigen van het bestemmingsplan (openstelling) De Binding door de Raad van State het besluit genomen de rondweg niet als 30 kilometergebied in te richten. In het vervolg op het verkeersplan Zaanstad is in november 2003 de rapportage "Evaluatie Wegategorisering Verkeersplan Zaanstad" uitgebracht. De rapportage is tot stand gekomen op basis van een advies van Adviesbureau

AGV, reacties van bewoners op dit advies en de discussiebijeenkomsten met ambtelijke verkeersdeskundigen. In de rapportage is vanuit het oogpunt van de verkeersintensiteit voorgesteld de rondweg te categoriseren als gebiedsontsluitingsweg “C”. Dit houdt in dat de weg een formele status van 50 km per uur weg heeft, maar dat de weg zo is ingericht dat de meeste automobilisten 40 km per uur zullen rijden (Uitspraak bestuursrechter Haarlem Awb 05-3706 en 05-3707 23 september 2005). De Stichting merkt hierbij op, dat de rondweg zou worden ingericht als 30 km zone. Dit volgens het Verkeersplan 1999 en na jarenlang overleg met de bewoners. Nadat de gemeente dit plan eenzijdig heeft verworpen, is nu de inrichting die van een 30 km zone, maar met een toegestane snelheid van 50 km. De Stichting is van mening dat gezien de huidige inrichting van de rondweg deze behalve bestemmingsverkeer in geheel niet geschikt is voor doorgaand verkeer. In het Zaans Verkeers en Vervoersplan is het maximale gebruik van een dergelijke wegcategorie ontsluitingsweg type C gesteld op 8.000 mvt/etmaal.

De Westerkoogweg kent inmiddels inmiddels meer dan 13.000 mvt/etmaal. De busbrug op dit moment 6400 mvt/etmaal, waarbij de geprognosticeerde 7900 mvt/etmaal in 2018 sterk zullen worden overschreden, als het nieuwe stadscentrum Inverdan en de zuidelijke bedrijventerreinen volledig zullen zijn gerealiseerd.

### **Spitstijden**

De door het College vastgestelde spitstijden zijn niet volgens de landelijke normen. Deze zijn van 5.30 tot 9.00 uur en van 16.00 tot 18.00 uur. Verder zou de busbrug ook 's nachts gesloten moeten zijn van 23.00 tot 6.00 uur i.v.m. een ernstige verstoring van de nachtrust en in de weekenden, mede gezien de ontwikkelingen van Inverdan en van nieuwe bedrijfsterreinen grenzend aan Westerwating en het steeds meer realiseren van een 24 uren economie. Zo is bijvoorbeeld door de gemeente een permanente koopzondag ingelast, zodat de meeste winkels op zondag open zijn. Deze ontwikkelingen zijn niet in het verkeersmodel meegenomen.

### **Huidige ontwikkelingen**

Voor 2018 worden een aantal grote projecten afgerond. Het betreft met name het nieuwe stadscentrum Inverdan met het gemeentehuis en de ontwikkelingen op de bedrijventerreinen in het zuiden van Zaanstad. Om een paar projecten te noemen: woningen en appartementen genoemd de Spoorstrip en Murano in Nieuw West, vestiging Ikea en gevangenis in Zaandam Zuid. Openstelling directe verbinding Zuidelijke randweg naar Westerspoor (eigenlijk Westerwating), waarmee de tweede Noord Zuid verbinding in Zaanstad een feit wordt. Het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente voor het nieuwe Centrum heeft directe gevolgen voor de mobiliteit in de gemeente. Met name in het stadscentrum Inverdan, inclusief Westerwating zal betaald parkeren gaan gelden.

De tweede Noord Zuid sluiproute door Westzaan krijgt van het College alle aandacht en treft men zelfs verkeersmaatregelen om sluipverkeer tegen te gaan. De argumenten die het College hanteert voor Westzaan gelden niet voor Westerkoog. Met name de aandacht voor de conflicten tussen het langzaam verkeer en het (vracht)autoverkeer door in het bijzonder het smalle wegprofiel. In Westerkoog op de rondweg wordt dit conflict in de onderbouwing door het college niet genoemd.

Het college doet in het rapport over Westzaan onderzoek naar snelheden van het verkeer en concludeert dat deze overeenkomstig de aangegeven situatie zijn. In Westerkoog worden helemaal geen snelheidsonderzoeken gedaan.

### **Vertrouwen van de burgers in de gemeente Zaanstad**

Op maandag 22 maart 2010 was de eerste zitting voor het besluit de Hogere Waarden hier op dezelfde plaats bij U Raden van State. 's Middags tijdens de zitting betoogde de gemeente dat er geen grote veranderingen in Westerkoog de komende tien jaar zullen plaatsvinden. 's Avonds tijdens de wijkvergadering ontvouwt de gemeente plannen voor bovenwijkse ontwikkelingen, zoals uitbreiding van het winkelcentrum met parkeervoorzieningen, 80 appartementen, nieuwbouw Prinsenchurch en gezondheidscentrum. De Brede School in het centrum van de wijk met een regionale functie is inmiddels gereed.

De gemeente schendt hiermee de Algemene Beginselen van Behoorlijk bestuur en voldoet niet aan zorgvuldigheid. De gemeente schroomt niet de rechterlijke macht op het verkeerde been te zetten.

Hetzelfde is weer gebeurd met het nieuwe besluit Hogere Waarden, zoals aangegeven in ons beroepschrift. De haast waarmee dit besluit is genomen, blijkt met name uit de onzorgvuldigheid van de opstelling van het ontwerpbesluit. Hierin wordt gesproken over een termijn van 2 weken en wordt de procedure bij de bestuursrechter in Haarlem als vervolg traject genoemd. Ook nadat de Stichting voor opheldering had gevraagd en verzocht om de publicatie zoals in de media had gestaan, werd een kopie per email toegestuurd met opnieuw de foute tekst.

Officieel hoort eerst een besluit Hogere Waarden genomen te worden, waarna de vrijstellingsprocedure kan starten. De vrijstellingsprocedure is van 6 november 2007 en het besluit Hogere Waarden is van 12 oktober 2010. Wij vinden dit een ernstige vorm van onzorgvuldig bestuur.

### **Verkeersmodellen**

De Stichting heeft besloten ook gebruik te maken van de modellen van het bureau Goudappel Coffeng via de tools op de website van CROW.

Het resultaat voor de Westerkoogweg als ontsluitingsweg van de wijk bedraagt volgens dit model: 17.046 mvt/etmaal. Voor Westerwatering met totaal 4167 woningen met als enige ontsluitingsweg de Houtveldweg bedraagt dit: 25.377 mvt/etmaal.

Dit zijn veel hogere cijfers dan in het onderbouwende rapport van Lichtveld Buis & Partners worden gebruikt.

In tegenstelling tot wat de specialist van Goudappel Coffeng tijdens de zitting op 25 oktober 2010 bij de bestuursrechter in Haarlem zei en door de bestuursrechter in haar uitspraak is overgenomen, betreft het hier geen huis-tuin-en-keuken model maar een tool, die door vele gemeenten zoals onlangs nog door gemeente Castricum is gebruikt in haar verkeerskundige onderzoeken. Het model zoals wij hebben toegepast geldt voor de uitgangssituatie namelijk een gesloten busbrug met maar een ontsluitingsweg in Westerkoog de Westerkoogweg in in Westerwatering de Houtveldweg. Wanneer deze uitgangssituatie al andere uitkomsten genereert, kan ernstig worden getwijfeld aan de betrouwbaarheid van het verkeersmodel van de gemeente Zaanstad.

### **Conclusie**

Zoals het bestuur zelf de afgelopen dertig jaar heeft herhaald; openstelling van busbrug De Binding heeft zeer negatieve gevolgen voor de woonwijken Westerkoog en Westerwatering. Nu de besluiten zijn uitgevoerd en de busbrug openstaat voor autoverkeer zijn de gevolgen voor iedereen zicht- en hoorbaar. Een onophoudelijke stroom van auto's van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat. Waren er vroeger nog rustige uren, daar is nu geen sprake meer van. 's Nachts wordt er met hoge snelheid door de wijk gereden en 's ochtends om 5 uur komt er een verkeersstroom op gang naar de bedrijventerreinen in het Zuiden en omgekeerd.

Daarnaast de stroom verkeer van Westerwating door Westerkoog naar de oprit van de A8 en het Noorden van Zaanstad en de rest van Noord-Holland.

De onderbouwing en motivering van de besluiten zijn bijzonder mager. Met name de doelstelling verbeteren van de sociale cohesie tussen de woonwijken Westerkoog en Westerkoog is moeilijk meetbaar en laat het omgekeerde resultaat, namelijk bedreigingen aan mensen die kiezen voor een veilige wijk met een gesloten busbrug en tegen het voortrazende doorgaande verkeer in de wijk zijn. Het is verbazingwekkend dat een gemeente die haar eigen begroting niet op orde heeft, geen prognoses kan doen over prijsontwikkeling nu miljoenen tekort heeft door tegenvallende grondexploitaties, deze tekorten aanvult met overheidssubsidies voor verbetering van de infrastructuur, wel voorspellingen kan doen over verkeersstromen en intensiteiten over 10 jaar.

Het niet voldoen aan Wob verzoeken, geen inspraak tijdens het Wijkuitvoeringsprogramma, onjuiste procedures, stukken die niet ter inzage op het gemeentehuis liggen, geen bijdrage uit het wijkbudget, maakt het voor bewoners bijna onmogelijk een goed onderbouwde zienswijze tegen de besluiten in te dienen.

Westerkoog dient weer een groene, veilige woonwijk te worden, waar iedereen - en met name kwetsbare groepen als ouderen en kinderen - veilig over straat kunnen gaan, zonder een verkeersstroom van duizenden auto's doorgaand verkeer per etmaal. Een wijk waar het rustig wonen is, zonder geluidsoverlast, die bijzonder negatieve gevolgen heeft voor de gezondheid. Ons Stichting Rondom De Binding valt verder niets meer te verwijten. De leden en sympathisanten van De Stichting hebben zich jaren tot het uiterste ingespannen via vele inspraakgroepen, klankbordgroepen, wijkoverleg, etc om het veilige en groene karakter van het verblijfsgebied veilig te stellen en te verbeteren. Het vertrouwen in het College van Zaanstad hebben wij allang verloren, en stellen ons vertrouwen in het hoogste rechtcollege van Nederland, voor een afgewogen en zorgvuldig oordeel.

Wij verzoeken u de besluiten van de gemeente Zaanstad te vernietigen en de gemeente te veroordelen in de kosten.

Hoogachtend,

namens Stichting Rondom De Binding