

Zaanstad Beraad donderdag 14 augustus, 19.00 u.

Ontwerpbestemmingsplan Westerkoog

Inspraak Stichting Rondom De Binding (www.rondomdebinding.nl)

Tijdens een informatiemiddag en inspraakavond op 5 juni 2003 konden de bewoners van Westerkoog kennis maken met het voorontwerp bestemmingsplan van de wijk.

Nu meer dan 5 jaar later komt de gemeente met de vaststelling van het bestemmingsplan. 'Doel van het nieuwe bestemmingsplan is, om een eigentijds juridisch en planologisch kader te bieden voor het beschermen van het woon- en leefmilieu in het plangebied', aldus de gemeente. Om verder te gaan met: Het nieuwe bestemmingsplan zal een conserverend karakter krijgen, waarbij het oude, vigerende bestemmingsplan wordt bevestigd.

Zo is het ook op de informatiebijeenkomsten vijf jaar geleden door de gemeente aan de bewoners gepresenteerd: Er verandert niets, er is alleen sprake van het opnieuw bevestigen van het oude bestemmingsplan.

Bij nadere bestudering, blijken er wel degelijk zaken te veranderen.

Veranderingen zijn met name een gevolg van drie ontwikkelingen die al jaren gaande zijn in de wijk: 1. De Rondweg 2. De Busbrug 3. Het Middengebied.

1. Rondweg

De rondweg bestaande uit De Glazenmaker en De Wildeman krijgt de bestemming Verkeer, terwijl deze de bestemming Verblijf had. De bestemming van de eigenlijke ontsluitingsweg De Westerkoogweg verandert van Verkeer naar Verblijf.

Argument is, dat hiermee aan de huidige situatie gevolg wordt gegeven. De huidige situatie is ontstaan door vrijstellingsprocedures op het bestemmingsplan.

In 1995 is de afspraak gemaakt, dat als de groenstrook voor het tracé van de weg binnendoor zou worden bebouwd door de Prinsenstichting de busbrug niet meer open zou gaan. Deze uitspraak gedaan door de gemeente Zaanstad en de provincie Noord-Holland is bij de rechter vastgelegd. De gemeente was immers altijd al tegen openstelling van de busbrug, omdat het alleen maar sluipverkeer zou aantrekken. Maar tijden veranderen: de Prinsenstichting was nog niet gebouwd, of de gemeente startte een procedure om in het nieuwe bestemmingsplan de busbrug voor alle verkeer te openen.

In september 2003 heeft de Raad van State dit bestemmingplan afgewezen vanwege verkeerd gebruikte rekenmethoden. Ook de afspraak dat als de busbrug niet open zou gaan en Westerwatering een volwaardige tweede ontsluiting zou krijgen, ging niet door. Binnen enkele maanden zou de gemeente een nieuwe bestemmingsplanprocedure starten. Vijf jaar bleef het stil totdat in november vorig jaar een vrijstellingsprocedure werd gestart samen met een procedure voor een ontheffing hogere geluidsbelasting op de woningen rond de busbrug. Een unicum in Nederland: het plaatsen van geluidsschermen in een woonwijk om sluipverkeer vrij baan te geven.

Problemen met de veiligheid op de rondweg ontstonden toen de gemeente in 2001 met een verkeersbesluit van de rondweg een voorrangsweg heeft gemaakt. Het gevolg was dat de snelheid behoorlijk omhoog ging, omdat men niet meer op de vele zijstraten van rechts hoefde te letten.

Veel protest van de bewoners. Twee jaar lang is er uitvoerig overleg geweest tussen alle partijen. De afspraken waren simpel, doeltreffend en conform het Convenant Duurzaam Veilig: een 30 km zone, veilige oversteekplaatsen met middengeleider, pneumatec verhogingen en busvriendelijke drempels. Alleen bij de versmalling van de rondweg van 9 naar 7 meter en de mollengang werden vraagtekens gezet.

In mei 2003 is het besluit unaniem door alle partijen aangenomen.

In september 2003 door de gemeente met één streep van tafel geveegd, toen de Raad van State het nieuwe bestemmingsplan De Binding vernietigde. De snelheid op de rondweg is 50, de verhoogde middengeleiders bij de oversteekplaatsen zijn slechts gedeeltelijk uitgevoerd. Veel oversteekplaatsen zijn helemaal opgeheven. Fietsers op de versmalde rondweg dienen nu het verkeer af te remmen. Van andere verkeersremmende maatregelen is geen sprake. En zelfs het inhaalverbod is opgeheven. De rondweg is een racebaan geworden met snelheden tot 122 km/u. Alleen het feit al, dat het mogelijk is, zo'n snelheid te ontwikkelen, geeft aan dat de inrichting niet deugt. Dit wordt nogmaals onderschreven in een vernietigend rapport van Veilig Verkeer Nederland.

2. Busbrug De Binding

In haar reactie op de zienswijzen voor het bestemmingsplan schrijft de gemeente dat bepaalde zienswijzen betrekking hebben op verkeersbesluiten, die niet in een bestemmingsplan worden vastgesteld. Vreemd is dat de beperkte openstelling van de busbrug juist middels een verkeersbesluit moet worden uitgevoerd. De gemeente probeert op deze wijze het bestemmingsplan te ontlopen.

Het onderzoek – inmiddels al versie drie binnen een jaar - van het door de gemeente ingehuurd Bureau Lichtveld, Buis & Partners, is daarom van generlei waarde.

Ten eerste zijn de uitgangspunten verkeerd. Ten tweede wordt uitgegaan van een situatie van spitsluiting, die noch in een bestemmingsplan, noch in een vrijstellingsprocedure worden geregeld, maar slechts in een verkeersbesluit. Een verkeersbesluit kan met een eenvoudig raadsbesluit teniet worden gedaan. En gezien de nooit nagekomen afspraken van de gemeente de afgelopen 15 jaar in Westerkoog, ligt dit ook in de lijn der verwachtingen. Zodra de vrijstellingsprocedure voor de busbrug is aangenomen, zal met een raadsbesluit de spitsluiting worden opgeheven en de brug onbeperkt voor alle verkeer worden opengesteld. Dit is ook één van de vier opties in het Zaans Verkeers en Vervoersplan.

De nieuwe milieuwetgeving voor geluid- en luchtkwaliteit biedt weinig ruimte. De geluidskaarten van Zaanstad laten zien, dat de belasting van de huizen aan de rondweg al boven de norm ligt.

In plaats van de situatie te verbeteren, wordt met het nieuwe bestemmingsplan de belasting op de woningen alleen maar hoger. Vergeet u niet dat met name 's nachts de geluidsbelasting een aantasting van de gezondheid van bewoners kan zijn.

Waarom maken raadsleden zich druk over lichtvervuiling 's nachts door lantaarnpalen, die het bioritme van mensen zouden verstoren en niet over geluidshinder, waartegen het sluiten van de gordijnen niet helpt?

3. Ontwikkeling middengebied

Het plotseling vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan lijkt ondermeer een gevolg te zijn van de bouwplannen van de Brede School in het centrum van de wijk.

Ook hier heeft de gemeente niet nagedacht, of willen reageren op de zienswijzen van bewoners, die met name gericht waren op de verkeers- en parkeerdruk.

Naar de Brede School zullen dagelijks zo'n 60 busjes heen en terug met leerlingen rijden. Het middengebied heeft geen ontsluitingswegen anders dan woonerven en via parkeerplaatsen. De huidige situatie naar de bestaande scholen is al bijzonder gevaarlijk. Voor de kinderen die wel met de fiets of te voet naar school gaan, zal de onveiligheid alleen maar toenemen.

Westerkoog wordt in een korte periode van een half jaar bestookt met verkeersmaatregelen, vrijstellingsprocedures, bestemmingsplanprocedures en tenslotte het Zaans Verkeers en Vervoersplan.

Leg je al deze plannen naast elkaar, dan blijkt van enige consistentie weinig sprake te zijn. Wat in het één als uitgangspunt wordt gesteld, wordt in een procedure weer teniet gedaan. Voor een gewone burger is het niet meer te volgen.

De huidige situatie is ontstaan door het wanbeleid van de gemeente met een veelheid van vrijstellingsprocedures op het bestemmingsplan, het slecht luisteren naar bewoners en niet nakomen van afspraken. De gemeente zou transparant en eerlijke voorlichting moeten geven over het ontstaan van de huidige situatie. En niet de populistische koers van: Open die Busbrug! Had men wel het bestemmingsplan gevolgd en geluisterd naar de bewoners dan was de busbrug allang via de Westerkoogweg open geweest.

Stichting Rondom De Binding onderschrijft de uitgangspunten van het Zaans Verkeers en Vervoersplan en is met name enthousiast over de Fietsnota als onderdeel van het ZVVP. Een van de uitgangspunten van het ZVVP is: geen doorgaand, sluipverkeer door woonwijken. Maar waarom is het ZVVP niet van toepassing op Westerkoog. Heeft Westerkoog een Status Aparte binnen Zaanstad?

Het mag niet zo zijn dat het ZVVP alleen geldt voor het nieuwe Centrum van Zaanstad Inverdan. De oplossing die gekozen wordt is simpel: Inverdan wordt autoluw door nog maar 5% doorgaand verkeer over de provinciale weg toe te staan.

Maar als je de provinciale weg afsluit waar moet het verkeer dan wel langs? Juist, langs de Westkant van het spoor via de wijken Westerkoog en Westerwating.

Het nieuwe bestemmingsplan maakt doorgaand verkeer op de rondweg mogelijk en geeft de ruimte aan het volbouwen van het middengebied zonder dat aan een veilige aan- en afvoer van verkeer wordt voldaan.

Westerkoog is groen en moet groen blijven. Wij vragen aan de Raad om de plannen en procedures voor Westerkoog in de ijskast te zetten en eerst een totaal plan voor de toekomst van de wijk te maken met als uitgangspunt een veilig en leefbaar Westerkoog, waarbij de huidige situatie wordt verbeterd. In de wijk wonen steeds meer senioren die van een welverdiende, oude dag willen genieten. Maar nog altijd is het een wijk met gezinnen en jonge kinderen, die veilig willen spelen en naar school kunnen gaan. De oude bestemmingsplannen gaven de veiligheid en zekerheid voor een woonwijk. De vele vrijstellingsprocedures en nu het nieuwe bestemmingsplan zijn een ernstige aantasting van de leefbaarheid in onze woonwijk. Of zoals een raadslid uit de wijk zei: "Dat moet niet gebeuren, dat is dodelijk voor de wijk".