Pleitnota Bestemmingsplan Westerkoog (Kenmerk 200903042/1/R2)
Zitting Raad van State, woensdag 19 mei 13.30 u. 's-Gravenhage

In de Inleiding van de Toelichting schrijft de gemeente in de laatste alinea van paragraaf 1.1.
"*Het doel van het bestemmingsplan is om een planologisch/juridisch kader te bieden voor het behouden en versterken van de woonfunctie en om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. (...) Het bestemmingsplan beschermt het woon- en leefmilieu.*"
In hoofdstuk '5. Gebiedsvisie', schrijft de gemeente in paragraaf 5.1. Visie op het plangebied:
"*Het betreft een conserverend bestemmingsplan, dat wil zeggen dat er geen nieuwe visie voor het gehele gebied wordt neergelegd. Het bestaande karakter van de woonwijk blijft gehandhaafd.*"

Deze doelstellingen staan haaks op het voornemen van de gemeente om doorgaand verkeer in het verblijfsgebied toe te staan. Niet zo maar doorgaand verkeer, maar door het openstellen van busbrug De Binding voor alle verkeer ontstaat er een hoofdverkeersverbinding aan de westkant van de spoorlijn Alkmaar – Zaandam, die een rechtstreekse aansluiting verzorgt op het (rijks)hoofdwegennetwerk in het noorden op de A8 en N 515 / N 246 en op de bedrijventerreinen in het zuiden van Zaandam en het hoofdcentrum Inverdan van Zaanstad door de woonwijken Westerkoog en Westerwatering.
Ook een extra aansluiting op de A8 en het doortrekken van de A8 in westelijke richting op de A9 zullen zorgen voor nog meer verkeer door de woonwijk Westerkoog evenals de door de gemeente voorgestane ondertunneling van het spoor in de Guisweg.
De door de gemeente voorgestelde verkeersverandering van de Provinciale weg bij het nieuwe stadscentrum Inverdan om deze weg daar ter plaatse te wijzigen in een weg voor bestemmingsverkeer zal het gebruik van de door haar voorgestane hoofdverkeersverbinding aan de westkant van de spoorlijn Alkmaar – Zaandam nog sterker doen toenemen met alle nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu. Deze aspecten zijn aan te merken als een verslechtering van het leefklimaat van het woongebied in Westerkoog.
Door de woonwijken Westerwatering en Westerkoog rijdt nu alleen bestemmingsverkeer. Door het openstellen van busbrug De Binding vormt dit weggedeelte de schakel om lokale en interlokale verkeersbewegingen toe te laten met veel sluipverkeer als gevolg. Dit verkeer brengt veel milieu- en geluidsoverlast voor alle bewoners en bezoekers van beide woonwijken met zich mee.

Tevens gebeurt er nogal wat in het centrale deel van de woonwijk Westerkoog: in de huidige vigerende bestemmingsplannen heeft deze centrale strook een Verkeersbestemming.
Een aantal jaren geleden heeft het gemeentebestuur na het voeren van de benodigde planologische vrijstellingsprocedure de mogelijkheid geboden hier bebouwing te situeren t.b.v. de Prinsenstichting. In het nu voorliggende ontwerp bestemmingsplan wijzigt de gemeente de hier geldende Verkeersbestemming van de huidige vigerende bestemmingsplannen o.a. in Maatschappelijk Doeleinden.
De gemeente heeft op 22 maart j.l. bij het Wijkoverleg Westerkoog informatie verstrekt over plannen met het centrumgebied van de woonwijk, terwijl die middag bij de Raad van State (Zitting Hogere Waarden) de gemeente hierover geen woord heeft gezegd. De plannen met het centrumgebied betekenen een uitbreiding met 80 woningen (6800 m^2), grand café (200 m^2) , uitbreiding gezondheidscentrum (2500 $m^{2)}$, winkelcentrum (2500 $m^{2)}$; tevens komen er 400 extra parkeerplaatsen.

Deze uitbreiding van deze voorzieningen zullen meer verkeer aantrekken vooral van buiten de woonwijk, getuige ook de aan te brengen extra parkeergelegenheid. Ook deze gegevens heeft gemeente Zaanstad niet betrokken in haar onderzoeken.
De gemeente heeft niet alleen bewoners maar ook de Raad van State op het verkeerde been gezet door willens en wetens een andere voorstelling van zaken te geven.

Tijdens deze zitting op 22 maart j.l. hebben de Raden van State tot tweemaal toe aan de gemeente gevraagd, of er al een verkeersbesluit was genomen. Het antwoord van de gemeente was noch bevestigend, noch ontkennend. Achteraf bleek dat het besluit op 17 maart j.l. was genomen. Ook hier heeft de gemeente belanghebbenden op het verkeerde been gezet. Er is daarom sprake van Onbehoorlijk Bestuur.

Deze beide ingrijpende wijzigingen ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen hebben vergaande consequenties voor onze woonwijk, waarbij het woon- en leefklimaat ernstig wordt aangetast. Dergelijke aanpassingen kan de gemeente niet brengen onder de noemer ‘conserverend bestemmingsplan’.
De rondweg van Westerkoog bestaande uit De Glazenmaker en De Wildeman is altijd een erfontsluitingsweg geweest, die aansloot op de Westerkoogweg. Via een verkeersbesluit is deze weg veranderd in een gebiedsontsluitingsweg. De bestemming van het oude bestemmingsplan is Verblijfsddoeleinden (VD). In het nieuwe bestemmingsplan krijgt de rondweg de bestemming Verkeer (V). De huidige en toekomstige situatie door het bebouwen van de middenstrook in de woonwijk (Westerkoogweg in het middengebied), het openstellen van de busbrug De Binding via De Glazenmaker en De Wildeman (de Rondweg) tast in ernstige mate het woon- en leefmilieu aan. Het verweer van de gemeente verwoord door Houthoff Buruma, dat de rondweg geen bestemming Verblijfsdoeleinden heeft, snijdt geen hout. Op de plankaarten staat duidelijk aangeven VD (Verblijfsdoeleinden). Plankaarten kunnen hier ter plaatse worden getoond.

Om een idee te geven over de verkeersveiligheid, die in het geding is, hierbij enkele citaten uit het deskundigenrapport van Veilig Verkeer Nederland. Dit rapport is aangevraagd door het vroegere Wijkoverleg Westerkoog in verband met de jarenlange discussie over de verkeersveiligheid op de rondweg. De gemeente blijft bij haar standpunt dat de weg veilig is voor alle verkeer en dat de maximum snelheid van 50 km/u niet wordt overschreden. Onveiligheid is slechts een gevolg van beleving door de wijkbewoners, aldus de gemeente.
Enkele citaten uit het rapport van Veilig Verkeer Nederland:

- Door de ligging van de wijk Westerkoog met alleen bestemmingsverkeer en de aansluiting op het bovenliggende wegennet van de Westerkoogweg op de provinciale weg N 515 Westzaan – Koog aan de Zaan was het mogelijk geweest de rondweg geheel uit te voeren als 30 km/u weg met bijbehorende snelheidsremmende voorzieningen.
- Nu dit echter een gepasseerd station is en de weg de functie heeft verkregen van een gebiedsontsluitingsweg, merk ik op dat de wegbeheerder de rondweg niet conform de inrichtingseisen van het principe “Duurzaam Veilig” heeft ingericht.
  Hiermee is de verkeersveiligheid in het geding.
  Vooral door de twee totaal verschillende vormen van de rondweg is de herkenbaarheid voor de weggebruiker en daarmee de voorspelbaarheid van diens gedrag een essentieel punt.

- Door het over de gehele lengte van de rondweg ontbreken van gescheiden fietsvoorzieningen zal het fietsverkeer deze weg als gevaarlijk kwalificeren.
  Ook het ontbreken van de asmarkering op de gedeelten waar fietssuggestiestroken zijn aangelegd, voldoet niet aan de operationele eisen voor wegvakken van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom.

- Zoals gesteld onder 1 komen er verschillende types zebrapaden voor. Het is opvallend te constateren dat op de locatie bij het winkelcentrum, waar frequent wordt overgestoken, de zebrapaden geen extra bescherming bieden aan de overstekende voetgangers.

- Uit deze dwarsprofielen blijkt dat er voor het fietsverkeer of vrijliggende fietspaden dan wel fietsstroken (met fietssymbolen) gerealiseerd hadden moeten worden.
  Als negatief aspect bij beide oplossingen staat echter de hoge snelheid van het autoverkeer vermeld.
- Voor wat betreft de zebrapaden is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt noodzakelijk deze allemaal te voorzien van een middengeleider in combinatie met een 50 km/u drempel.

Deze passages, uit het vernietigende rapport, stammen uit 2007 na de herinrichting van de rondweg. De gemeente heeft nooit een officiële reactie op dit rapport gegeven. De situatie is vele malen ernstiger als de busbrug opengaat en er duizenden extra auto´s door de wijk over de rondweg rijden.

De gemeente blijft ook bij haar standpunt, dat er niet te hard word gereden op de rondweg. Uit dezelfde cijfers, verkregen uit de smileys aan de rondweg, maken wij op, dat één op de drie auto´s (37%) harder rijdt dan 50 km/u. Ook hier past de gemeente haar eigen rekenmethodes toe. Inderdaad is de gemiddelde snelheid 45 km/u als je een auto die 70 rijdt naast een brommobiel van 20 km/u plaatst en als je rekening houdt met motorvoertuigen die vlakbij de geplaatste smileys de rondweg oprijden en verlaten. Op zich zeggen de maximum gemeten snelheden tot 122 km/u genoeg; de inrichting van de weg is gevaarlijk, omdat er geen snelheidsremmende maatregelen zijn getroffen.
Het afgelopen jaar is er weer overleg gepleegd om de rondweg veiliger te maken en geluidsarmer. De bewoners hebben 30 gevaarlijke punten aangewezen. De gemeente heeft er 5 prioriteiten uitgehaald, die in april zouden worden uitgevoerd. Zo zouden de mollengangen – rabatstroken van loszittende betonklinkers in het midden van de rijweg – worden verwijderd en geasfalteerd. En in twee bochten vluchthavens voor fietsers worden ingericht. De bochten in de rondweg zijn zo vloeiend, dat je er met gemak met 60 km/u kunt doorrijden. Voor fietsers die willen afslaan, levert dit zeer gevaarlijke situaties op. Het idee van de gemeentelijke verkeersdeskundige dat langzaam verkeer (fietsers) snel verkeer (auto´s) zal afremmen, blijkt in de praktijk niet op te gaan.
Fietsers moeten vaak het vege lijf redden door in de berm te rijden, of zoals veel voorkomt, gewoon gebruik te maken van de voetpaden langs de weg. Wij vinden het daarom absurd dat voorrang aan de auto wordt gegeven en fietsers straks in vluchthavens hun veiligheid moeten zoeken. De vrijheid en veiligheid van verkeer is hiermee ernstig in het geding. Deze werkzaamheden aan de rondweg zouden in april worden uitgevoerd, maar hebben tot op heden niet plaatsgevonden.

Wat betreft het vrijstellingsbesluit zelf kan kort met het volgende worden volstaan.
Het vrijstellingsbesluit heeft driemaal ter inzage gelegen, omdat het onderbouwende rapport van Lichtveld Buis & Partners driemaal naar beneden is aangepast.
Op alle ter inzage leggingen hebben wij een zienswijze gegeven.

Onze bezwaren zijn met name op het volgende gericht:

- De noodzaak voor een openstelling van de busbrug ontbreekt. In het Zaans Verkeers en Vervoersplan wordt gesproken over vier alternatieven voor een extra ontsluiting van de woonwijk Westerwatering.
- De motivatie over met name het versterken van de sociale cohesie tussen de woonwijken Westerwatering en Westerkoog is erg summier.
- De openstelling van de busbrug is in strijd met de verschillende gemeentelijke plannen: - - - Het Zaans Verkeers en Vervoersplan wil doorgaand verkeer in verblijfsgebieden weren.
  - Het Actieplan Omgevingslawaai om de geluidsoverlast terug te dringen en een maximale waarde van 65dB te hanteren. Ondanks dat er sprak is van een reconstructie volgens de Wet geluidhinder, treft de gemeente geen maatregelen.
  - Het luchtkwaliteitplan stelt voorop dat de luchtkwaliteit moet verbeteren en niet gezocht moet worden naar de maximaal toelaatbare waarden.
- De openstelling van de busbrug trekt sluipverkeer vanuit de hele regio aan en zorgt zo voor een alternatieve route van de Provinciale weg N203 naar het zuiden van Zaanstad, met name alle bedrijventerreinen langs het Noordzeekanaal en Inverdan, centrum van Zaandam, als woon-, werk- en winkelgebied. Deze weg (N203) zal door de gemeente ter hoogte van Inverdan autoluw worden gemaakt, waarmee de verkeersdruk op de woonwijken Westerkoog en Westerwatering alleen maar zal toenemen met bijbehorende flinke aantasting van het leefklimaat in met name woonwijk Westerkoog. In het onderbouwende rapport wordt ook aangegeven, dat 60% doorgaand verkeer zal zijn via de busbrug door de wijk Westerkoog. Dit past niet in een verblijfsgebied.

De rondweg bestaande uit de Wildeman en Glazenmaker, dienen daarom de bestemming Verblijfsdoeleinden te behouden, zoals in de plankaarten van de vigerende bestemmingsplannen is weergegeven. De bestemming Verkeersdoeleinden geeft de gemeente de mogelijkheid de verkeersintensiteit en daarmee de milieu- en geluidsbelasting maximaal te mogen benutten tot voor een verblijfsgebied onaanvaardbare waarden. Het bestemmingsplan vervult in dit plangebied in belangrijke mate een beheers- en gebruiksfunctie.

Westerkoog is ooit gebouwd en ingericht met visie, namelijk een verkeersluwe woonwijk. De eigenlijke ontsluitingsweg door het midden van de woonwijk, de Westerkoogweg, is met een vrijstellingsprocedure bebouwd met de garantie naar de bewoners dat de busbrug niet zal opengaan. Het argument van de gemeente was, dat dit alleen maar sluipverkeer zou aantrekken. Nu het centraal in de woonwijk liggende deel van de Westerkoogweg niet meer beschikbaar is voor doorgaand verkeer, wil de gemeente toch het verkeer over de rondweg leiden. Zoals uit ons betoog blijkt, zijn de huizen hier zo dicht op de rondweg gebouwd, dat er binnen de huidige regelgeving geen ruimte is voor doorgaand verkeer tussen de wijken en de gebieden in en buiten Zaanstad.

In de eerste alinea (punt 1) van het verweerschrift van de provincie Noord-Holland (verzonden 2 okt. 2009 aan de Raad van State, ontvangen 5 okt 2009 door de Raad van State) staat dat het bestemmingsplangebied Westerkoog een bestaand woongebied betreft waar de komende jaren weinig nieuwe ontwikkelingen verwacht worden – ook de provincie houdt geen rekening met de plannen die gemeente Zaanstad heeft ontvouwd.
Tevens stelt de provincie dat de woonwijk Westerkoog is ontsloten door een rondweg die buiten de woonwijk is gelegen. De provincie heeft blijkbaar geen weet waar deze rondweg in werkelijkheid ligt. Deze rondweg ligt namelijk midden in de woonwijk Westerkoog: aan de binnenzijde van deze rondweg zijn alle voorzieningen van de woonwijk gevestigd: basisscholen, wijkwinkelcentrum, gezondheidscentrum, buurthuis en bibliotheek, kinderdagverblijven, sporthal evenals woningen; aan de buitenzijde van deze rondweg staan heel veel woningen.
Alle (oudere) bewoners en kinderen moeten deze rondweg oversteken om naar de voorzieningen te gaan of om andere bewoners of kinderen te bezoeken.
In de tweede alinea (punt 2) geluidsoverlast bevestigt de Provincie dat er ruimtelijke (negatieve) gevolgen zijn van busbrug De Binding merkbaar in het bestemmingplan. Vervolgens gaat zij verder met: 'Wij nemen dan ook als vaststaand aan dat de gemeente Zaanstad uitvoering zal geven aan de besluiten die zij in het kader genomen heeft dan wel zal nemen, zijnde het treffen van geluidwerende maatregelen evenals het aanvragen van hogere waarde(n) waar dit nodig is.'
Echter ook na de zitting voor de Hogere Waarden op 22 maart bij de Raad van State heeft de gemeente aangegeven geen maatregelen te zullen treffen. Zie ook reactie van de gemeente d.d. 25 februari 2010 ingekomen.
Zowel in haar schrijven, als bij haar toelichting heeft de gemeente herhaaldelijk aangegeven gebruik te maken van een gat in de wet. En dit ondanks dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet Geluidshinder, namelijk de toename van geluid langs de rondweg zal meer dan 2 dB bedragen.

Bestemming 'Verkeersdoeleinden Groen'
Niet alleen het groen aan de buitenkant van de woonwijk verdient het predicaat 'structureel groen'. Ook in de woonwijk vormen groenstroken langs de Westerkoogweg (ook het deel van de Westerkoogweg tussen de kruispunten aan de noord- en aan de zuidkant van de woonwijk), De Glazenmaker, De Wildeman, De Locomotief en De Binding, groenstroken tezamen met waterlopen en langzaam verkeersroutes de dragers van de wijk. Deze groenstroken dienen dan ook de bestemming 'Groenvoorzieningen' te krijgen. Dit groen heeft een ander nut en is van een geheel andere kwaliteit dan groen in woonstraten. De groene hoofddragers dienen dan ook alleen een echte groenbestemming ('Groenvoorzieningen') te hebben en mogen niet ingewisseld worden voor rijweg of parkeerplaatsen.
Daarnaast is het onjuist dat gemeente Zaanstad bij de bestemming 'Verblijfsdoeleinden groen' uitgaat dat 50% van deze groenbestemming echt groen moet blijven. Dit kan inhouden dat aaneengesloten groenstroken / -vakken gewijzigd kunnen worden in een ander gebruik dan groen en dat zo het groen uit hele buurten verdwijnt, terwijl in andere buurten het groen optimaal wordt behouden om aan de 50%-norm te voldoen. Dit kan niet de intentie zijn van deze bestemmingsomschrijving.
Het provinciebestuur vindt dat met de 50% - regeling de vrijheid ontstaat tot het realiseren van een – beperkte – afname van het groen in het betreffende plangebied, bijvoorbeeld ten behoeve van een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Het provinciebestuur concludeert dat deze beperkte afname van het groen niet in strijd is met het vereiste van een goede ruimtelijke ordening of het recht.

Het provinciebestuur gaat hierbij voorbij aan het feit dat gemeente Zaanstad de bestemming ‘Verblijfsdoeleinden groen’ heeft gegeven aan groengebieden die behoren tot de groenstructuur van de woonwijk en derhalve niet in mogen boeten aan kwantiteit en aan kwaliteit.
Tevens is het onjuist om in algemene zin een 50% - regeling op te nemen; immers dan kunnen totale groenstroken verdwijnen indien er in ieder geval maar 50% van het oorspronkelijke groengebied wordt gehandhaafd. Een dergelijke regeling bij deze bestemming ‘Verblijfsdoeleinden groen’ is dan ook niet in overeenstemming met de waarde van deze groenbestemming.

De Zaanse methode is berucht in de rechtspraak. Deze bijzonder harde verhoormethode waarbij verdachten onder extreme psychische druk worden geplaatst, lijkt ook op te gaan voor de uitvoering van het gemeentelijk beleid. Burgers worden niet of nauwelijks in het besluitvormingsproces betrokken en stapt men ten einde raad naar de rechter, dan wordt men niet ontvankelijk verklaard. Het Wijkoverleg Westerkoog is twee jaar geleden opgestapt, omdat zij onvolledig en onjuist werd geïnformeerd. Het ontwerp bestemmingsplan Westerkoog is nooit in de wijk besproken. De gemeente gebruikt de verdeel- en heerstechniek en zet bewoners tegen elkaar op, wat de sociale cohesie in de wijk niet ten goede komt. In de media wordt al maanden geschreven, da de busbrug op 1 juni opengaat. En sinds enkele weken staat de brug ook open, omdat de fysieke afsluitingen zijn verwijderd. Het wachten is nu op toezichtcamera’s. In de tussentijd handhaaft de politie niet en staat de brug onbeperkt open voor alle verkeer. Nu al komt een grote verkeersstroom op gang door de wijk, die veel gevaarlijke situaties oplevert en het woonklimaat ernstig aantast door geluidsoverlast, zowel overdag als ‘s nachts. En ondanks de toename van het geluid van meer dan 2dB – een reconstructie volgens de wet geluidhinder – maakt de gemeente gebruik van een gat in de wet en zal geen maatregelen treffen, zoals stil asfalt op de rondweg of isolatie aan de woningen.

Wij verwijzen u verder naar de door ons ingediende zienswijze, bedenking en beroep.
Het nieuwe bestemmingplan heeft zo veel negatieve effecten op het woon- en leefmilieu van de woonwijk Westerkoog en tast het bestaande karakter van de wijk aan, zodat wij de Raden State verzoeken het plan te verwerpen.