

**Pleitnota Verkeersbesluit en Vrijstellingsbesluit (referentie 10 / 1779 en 10 / 1930)  
Voorzieningrechter Haarlem dinsdag 11 mei 2010 9.30 u.**

In de Zaanse media is de laatste weken breed aangekondigd, dat busbrug De Binding vanaf 1 juni a.s. zal opengaan voor alle verkeer. Direct bij aanvang van de voorbereidende werkzaamheden aan het wegvak van De Binding ter hoogte van de brug, waarbij de fysieke afsluitingen de zogenaamde piramides zijn verwijderd, maakte het verkeer massaal gebruik van deze sluiproute, waarmee een zeer gevaarlijke verkeerssituatie is ontstaan. Ondanks verschillende verzoeken door bewoners wordt door de politie niet handhavend opgetreden tegen overtreders van het inrijverbod.

De woonwijk Westerwating heeft nu aan de Noordkant via de busbrug direct toegang tot de snelweg A8. In slechts enkele minuten rijdt men met minimaal 50 km/u over de rondweg door de woonwijk Westerkoog.

Het openstellen van de busbrug heeft als gevolg een verkeerstoename over de brug van 500 mvt per dag ten tijde van het verbod voor alle motorvoertuigen naar 7.500 per dag bij openstelling (met uitzondering van de spitsperioden) van deze busbrug. Dit verkeer komt direct uit op de rondweg in Westerkoog. Interessant detail is dat deze rondweg in 2003 na overleg en unanieme instemming van alle partijen als 30 km zone zou worden ingericht. Het Wijkoverleg Westerkoog is twee jaar geleden opgestapt omdat de gemeente het Wijkoverleg (de bewoners) onvolledig of helemaal niet informeerde over de plannen in en met betrekking tot de woonwijk Westerkoog. En als de gemeente wel plannen had, werden deze niet uitgevoerd, zoals het instellen van de 30 km zone op de rondweg, omdat deze met één streep van tafel werd geveegd door de gemeente.

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 nu 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 (34%) 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. 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. 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 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 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 summier.
- De openstelling is in strijd met de verschillende gemeentelijke plannen: Het Zaans Verkeers en Vervoersplan wil doorgaand verkeer in verblijfsgebieden weren. Het Actieplan Omgevingslawaaï, hoewel 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.

De gemeente heeft bewoners en de rechterlijke macht willens en wetens op het verkeerde been gezet. De gemeente spreekt over autonome groei. Het nieuwe stadscentrum met de erbijbehorende uitbreiding van winkel- en voorzieningenoppervlak, woningen en werkgelegenheid is niet opgenomen in de berekeningen. Ook de ontwikkelingen in het centrumgebied van Westerkoog zijn niet meegenomen in deze berekeningen en de gevolgen ervan op het leefmilieu. Tijdens de zitting op 22 maart j.l. ´s middags bij de Raad van State houdt de gemeente het verhaal over autonome groei van het autoverkeer, ´s avonds voor de wijkbewoners in een wijkbijeenkomst het verhaal met de plannen van bovenwijkse activiteiten in het centrumgebied, als de bouw van seniorenwoningen, nieuwbouw van de Prinsenstichting, uitbreiding van het winkelcentrum, uitbreiding van parkeervoorzieningen en uitbreiding van het gezondheidscentrum.

Tijdens de zitting bij de Raad van State hebben de Raden van State de gemeente tweemaal gevraagd of er al een verkeersbesluit is genomen. De gemeente antwoordde noch ontkennend, noch bevestigend. Terwijl twee dagen later uit gemeentelijke publicaties bleek, dat het besluit op 18 maart 2010 al was genomen. Vervolgens is het verkeersbesluit niet ter inzage gelegd op het gemeentehuis. Om deze reden heeft de gemeente de inzagentermijn met twee weken verlengd. Dit is een ernstige procedurele fout, waardoor het besluit opnieuw moet worden genomen. De Raad van State heeft inmiddels laten weten dat de termijn van zes weken waarbinnen een uitspraak zou worden gedaan voor de aanvraag Hogere Waarden met zes weken is verlengd.

Wij zijn van mening dat eerst alle procedures doorlopen dienen te zijn alvorens gemeente Zaanstad busbrug De Binding voor alle verkeer open kan stellen. Er is geen spoedeisend belang om de busbrug De Binding op 1 juni open te stellen voor alle verkeer. De gemeente behoort de veiligheid te kunnen garanderen in de beide woonwijken, door het uitvoeren van aanbevelingen zoals door Veilig Verkeer Nederland en de bewoners (30 puntenplan) is aangegeven. Op het gebied van geluid en Hogere Waarden (milieu) dient de gemeente maatregelen te treffen, zoals het aanleggen van stil asfalt op de rondweg en het isoleren van woningen direct aan de rondweg. Zoals ook aangegeven in het verweer van Provinciale Staten van Noord Holland.

In het Financieel Dagblad van maandag 10 mei 2010 staat een artikel met de titel: 'Geldverspilling door bestuurlijk autisme – Raad voor Verkeer en Waterstaat: 'Onbalans in afweging infrastructuur en ruimte dient in evenwicht te worden gebracht'. Enkele citaten: 'Lange tijd is het verhogen van de bereikbaarheid de zwaarst wegende factor geweest bij beoordeling van grote projecten.' 'Veel infraprojecten met te weinig aandacht voor de leefomgeving worden uitgevoerd.'

De gemeente Zaanstad wil niet luisteren naar bewoners en had veel geld en tijd kunnen besparen door in overleg te gaan en afspraken ook daadwerkelijk na te komen.

Voor ons is van essentieel belang dat er nieuwe fysieke afsluitingen worden aangebracht met rood verkeerslichtinstallaties. In combinatie met een camerasysteem biedt dit een optimale variant voor handhaving op de busbrug om ongewenst gebruik tegen te gaan.

Wij verzoeken u daarom de openstelling van busbrug De Binding voor alle verkeer op te schorten tot alle procedures zijn doorlopen en de aanbevelingen van wijkbewoners en Veilig Verkeer Nederland – zoals ook verwoord in het Convenant Duurzaam Veilig - zijn uitgevoerd.