

Zienswijze

Aan:

College van burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn

Postbus 13

2400AA Alphen aan den Rijn

Betreft: Zienswijze tegen uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg, als gepubliceerd in Gemeentebblad 2023, 208387

Datum: 21 juni 2023

Geacht College,

Hierbij dient de ondergetekende namens de Vereniging Eymbert de bijgesloten zienswijze in tegen het ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg.

Ondergetekende verzoekt u om het ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg in te trekken en de Zierendeweg open te houden voor het verkeer. Tevens verzoekt de Vereniging Eymbert, op grond van art. 7:15 van de Awb, om aan ondergetekende de kosten van deze procedure te vergoeden.

Hoogachtend,



Vereniging Eymbert

Voorzitter R.W.J. Verbruggen

Admiraliteitskade 32J

3063ED Rotterdam

Zienswijze Ziendeweg



Datum: 20 juni 2023
Versie: 1.0
Door: Eymbert.nl

Op basis (ongevallen) cijfers en locatiebezoek, en als iedereen zich netjes aan de regels houdt, is de weg niet onveilig.

Met meer verkeer rijdt men vaak toch wat voorzichter, met minder verkeer kan men juist onveiliger gedrag gaan tonen. Heeft toch weer met gedrag te maken.

Er blijft autoverkeer aanwezig en fietsers kunnen ook voor onveilige situaties zorgen. De kans dat er wat gebeurt neemt af, maar verdwijnt niet.

Een knip is een (te) verregaande oplossing voor de verkeersproblematiek die er is.

Aldus de Politie als vermeld in het stakeholdersonderzoek

Inhoud

1	Inleiding	7
2	De Vereniging Eymbert.....	8
3	Procedure van Uniforme openbare voorbereidingsprocedure.....	9
4	De proefafsluiting	12
4.1	Aanleiding.....	12
4.2	Vorbereiding verkeersbesluit en stakeholdersonderzoek	12
4.2.1	Herhaling onderzoek	13
4.2.2	Resultaten in de werkelijkheid	13
4.2.3	Constateringen van het onderzoek.....	13
4.2.4	Constatering na het onderzoek.....	15
4.2.5	Conclusie van het onderzoek	16
4.3	Verkeersbesluit proefafsluiting Zierendeweg.....	16
4.4	Bezwaarprocedure	18
4.5	Evaluatie tijdens de proef.....	18
4.6	Klachten achtergehouden	19
4.7	Afronding proef	21
5	Verkeersveiligheid	23
5.1	Feiten rond de Zierendeweg.....	24
5.2	Standpunt politie.....	24
5.3	Aantal ongevallen onder landelijk gemiddelde.....	25
5.4	Beleidsplannen over verkeersveiligheid.....	26
5.5	Een smallere weg voor verkeersveiligheid	26
5.6	Onveiligheid actueel of historisch	27
5.7	Onveiligheid tijdens proef	27
5.8	Verkeersveiligheid op andere wegen	27
5.9	Alternatieve routes onveiliger.....	28
5.10	Routes op provinciale wegen drukker.....	29
5.11	Ontsluitingsweg en geen sluijverkeer	29
5.12	Extra gevaar voor fietsers.....	29
5.13	Strooisel niet ingereden	31
5.14	Handhaving na klachten	33
5.15	Snelheden volgens verwachting.....	33
5.16	Aantal boetes minimaal.....	33
5.17	Principes Nederlandse rechtssysteem	34
5.18	Suggestie van verkeersonveiligheid	34

5.19	Verwachting rotonde niet uitgekomen	34
5.20	Ontwerprichtlijnen van het CROW	35
5.21	Aantal gebruikers van erftoegangsweg	36
5.22	Bermschade	37
6	Argumentatie	41
6.1	Verborgten argumenten	41
6.2	Wetgeving	41
6.3	Feiten en de rechtsspraak	42
6.4	Geen fietsersonderzoek	42
6.5	Alternatief fietsroutes	43
6.6	Aanleg van een fietspad	44
6.6.1	Aankoop grond voor fietspad	44
6.6.2	Budget	45
6.6.3	Kosten onderhoud	45
6.6.4	Totale kosten fietspad	46
7	Maatschappelijke gevolgen	47
7.1	Sociale samenhang	47
7.2	Sociale veiligheid in het geding	47
7.3	De natuur	47
7.4	Het milieu	48
7.5	Nadelig voor toerisme en recreatie	49
7.6	Economie	49
7.7	Omrijdtijden niet correct	50
7.8	Maatschappelijke kosten	52
7.9	Cultureel-historische waarde ontbreekt	53
7.10	Overlast omwonenden	53
7.11	Andere belanghebbenden niet meegenomen	53
8	Uniforme openbare voorbereidingsprocedure	55
8.1	Besluitvorming onzorgvuldig	55
8.2	Ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg	55
8.3	Notitie belangenafweging Zierendeweg	59
8.4	Oplossingen	66
9	Conclusies	67
10	Verzoek	68
11	Bijlage 1: Wetsovertredingen	69
12	Bijlage 2: Berekening netto contante waarde	70

13	Bijlage 3: Fouten in rapportage proefafsluiting	71
14	Bijlage 4: Snelheden gemeten via Via Software	78
15	Bijlage 5: Statuten Vereniging Eymbert	80
16	Bijlage 6: Onderzoek bewoners en organisaties Zierendeweg.....	85
1	Aanleiding.....	87
2	Resultaten.....	87
3	Aanbevelingen.....	88
4	Resultaten interviews.....	89
4.1	Bewoners.....	89
4.2	Organisaties.....	92

1 Inleiding

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft op 11 mei 2023 de uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg gepubliceerd. Daarbij heeft de gemeente Alphen aan den Rijn aangegeven dat ze de Zierendeweg af willen sluiten.

In deze zienswijze zullen wij betogen dat het besluit onvolledig en onzorgvuldig tot stand is gekomen. Het staat vol met meningen, aannames en gedachtes. Het is suggestief en barst van de fouten. De onderliggende onderzoeken ontbreken en het besluit is in een aantal gevallen in strijd met de wet. Daarbij:

- Ontbreekt 90% van de onderbouwing van de argumentatie;
- Ontbreekt 90% van de informatie om een volledige en zorgvuldige zienswijze in te kunnen dienen;
- Ontbreekt 90% van de klachten over de proefafsluiting, die buiten de evaluatie zijn gehouden;
- Ontbreekt 90% van de ongevallen, die hebben plaatsgevonden op en nabij de Zierendeweg;
- Ontbreekt 90% van de omwonenden, die bewust zijn uitgesloten van de evaluatie en hun mening niet hebben kunnen geven.

De conclusie is dat de evaluatie en de uniforme openbare voorbereidingsprocedure buitengewoon onzorgvuldig en volstrekt onbruikbaar zijn om besluitvorming op te baseren.

De Zierendeweg is aantoonbaar veilig. Wij pleiten in dat kader voor het veilig en open houden van de Zierendeweg. Een knip is een (te) verregaande oplossing voor de verkeersproblematiek die er is. Daarbij kan de verkeersveiligheid verbeterd worden door handhaving of bijvoorbeeld de aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Zierendeweg.

2 De Vereniging Eymbert

De Vereniging Eymbert is een vereniging van gebruikers van de Zierendeweg. Wij komen op voor die gebruikers en wij zetten ons in voor het veilig en open houden van de Zierendeweg.

Wij zijn vernoemd naar Eymbert Jansz, die deze weg in de 17e eeuw heeft aan laten leggen. In eerste instantie was het een tolweg, die in latere jaren uitgroeide tot de belangrijkste verbindingsweg tussen Amsterdam en Rotterdam.

De Zierendeweg beschouwen wij als één van de veiligste en mooiste wegen in de regio. Onze leden maken met veel plezier gebruik van deze weg al lopend, met de fiets, motor of auto. Daarbij maken ze gebruik van de weg om bijvoorbeeld naar hun werk te rijden, familie te bezoeken of naar de bakker te gaan in Zwammerdam.

Onze leden geven aan dat ze zich veilig voelen op de Zierendeweg, zolang je maar rekening met elkaar houdt. En zo hoort het ook op de weg. Je moet rekening houden met je medeweggebruikers.

Wij zijn tegen de afsluiting van de Zierendeweg. De afsluiting zorgt voor veel problemen voor duizenden omwonenden en gebruikers van de Zierendeweg. Het zorgt bijvoorbeeld voor gigantische maatschappelijke kosten, nadelige sociale gevolgen en onacceptabele milieuvervuiling. Dat laatste is in deze tijd onbespreekbaar, waarbij met man en macht wordt getracht om de opwarming van de aarde tegen te gaan.

Wij ondersteunen het verkeersveiliger maken van de Zierendeweg door het aanleggen van een fietspad of door te handhaven. Het afsluiten van de Zierendeweg is echter geen optie.

In deze zienswijze zullen wij aangeven dat de afsluiting van de Zierendeweg, middels de aanwijzing van een gedeelte van de Zierendeweg als een fietspad, niet wenselijk is en niet past binnen de wet- en regelgeving. Met de aanleg van een vrij liggend fietspad of bijvoorbeeld middels handhaving kan de verkeersveiligheid wel structureel verbeterd worden.

3 Procedure van Uniforme openbare voorbereidingsprocedure

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft het voornemen om de Zierendeweg af te sluiten, door het aanwijzen tot bromfiets-/fietspad van een gedeelte van de Zierendeweg. Hiervoor is een Uniforme openbare voorbereidingsprocedure gestart. Op deze voorbereidingsprocedure is Afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Daarin staan onder andere de volgende wetsartikelen:

- Artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht. Hierin wordt aangegeven dat in de kennisgeving wordt vermeld:
 - wie in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen naar voren te brengen;
 - op welke wijze dit kan geschieden;
 - indien toepassing is gegeven aan artikel 3:18, tweede lid: de termijn waarbinnen het besluit zal worden genomen.

In de kennisgeving van de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg wordt het bovenstaande niet duidelijk aangegeven. Ten eerste staat het in cryptotaal, terwijl het beter was geweest als het in gewoon Nederlands was geschreven. Het lijkt alsof de betrokkenen het bos in worden gestuurd. Er staat daarbij niet naar wie de zienswijze gestuurd kan worden en binnen welke termijn. In het ontwerp verkeersbesluit is de tekst over het indienen (onderaan) half afgebroken.

- Artikel 3.11 en 3.14 van de Algemene wet bestuursrecht. Hierin staan:
 - Artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht
 - Het bestuursorgaan legt het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, ter inzage, met uitzondering van stukken waarvoor bij wettelijk voorschrift mededeling op de in artikel 12 van de Bekendmakingswet bepaalde wijze is voorgeschreven.
 - Artikel 5.1 van de Wet open overheid is van overeenkomstige toepassing. Indien op grond daarvan bepaalde stukken niet ter inzage worden gelegd, wordt daarvan mededeling gedaan.
 - Artikel 3:14 van de Algemene wet bestuursrecht. Het bestuursorgaan vult de ter inzage gelegde stukken aan met nieuwe relevante stukken en gegevens.

Naar aanleiding van de eerste proefafsluiting zijn diverse WOO-verzoeken ingediend en is er met meerdere overheidsorganisaties gecommuniceerd. Daaruit is enerzijds relevante informatie naar voren gekomen over de Zierendeweg. Anderzijds is door de gemeente Alphen aan den Rijn nog niet volledig voldaan aan de WOO-verzoeken en is er nog informatie achtergehouden. In ieder geval ontbreekt de hierna volgende informatie om een zorgvuldige en volledige zienswijze in te kunnen dienen.

- a. Het Ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg. Er is wel een verkeersbesluit gepubliceerd, maar die is niet compleet. Zo ontbreekt het advies van de verkeersadviseur van de politie. Ook is de informatie over het maken van bezwaar tegen het verkeersbesluit onvolledig en misleidend. De suggestie wordt immers gewekt dat belanghebbenden bezwaar kunnen maken. Dat is in deze procedure niet mogelijk. Tot slot ontbreekt de tekening, waarnaar verwezen wordt.
- b. De resultaten van het WOO-verzoek, als ingediend bij de gemeente Alphen aan den Rijn, aangaande de:
 - i. Klachten geuit voor de proefafsluiting Zierendeweg;

- ii. Klachten geuit tijdens de proefafsluiting Zierendeweg;
 - iii. Vergunning evenement op de Zierendeweg;
 - iv. Communicatie rond Zierendeweg;
 - v. Telgegevens van aanvullende tellingen Zierendeweg;
 - vi. Aantal overtredingen voor doorrijden op de Zierendeweg;
 - vii. Telgegevens evaluatie Zierendeweg.
- c. Andere stukken van de gemeente Alphen aan den Rijn, zoals:
- i. Plan van aanpak onderzoek proefafsluiting Zierendeweg;
 - ii. Het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de Zierendeweg. Dit lijkt tot nu toe niet onderzocht te zijn;
 - iii. Het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de omliggende wegen;
 - iv. Het onderzoek verkeersveiligheid onder fietsers;
 - v. Het onderzoek naar de maatschappelijke gevolgen van de afsluiting van de Zierendeweg;
 - vi. Het onderzoek naar de maatschappelijke kosten van de afsluiting van de Zierendeweg;
 - vii. Het onderzoek naar de nadelige gevolgen voor sociale veiligheid bij de afsluiting van de Zierendeweg;
 - viii. De stukken van de bezwaarprocedure van de proefafsluiting van de Zierendeweg, inclusief het advies van de commissie bezwaarschriften;
 - ix. De resultaten van het stakeholdersonderzoek als uitgevoerd door de Vereniging Eymbert;
 - x. Het Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2016-2021;
 - xi. De voorganger van het Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2016-2021;
 - xii. Het Categoriseringsplan wegen, inclusief module 7 Zwammerdam, d.d. 20-2-2023;
 - xiii. De Notitie Grijsse wegen d.d. 27-10-2020;
 - xiv. Knelpunten zwaar (landbouw) verkeer – Rapport van bureau Roelofs, 27 oktober 2017, projectnummer 51032173;
 - xv. Het overzicht van uitgedeelde ontheffingen, inclusief het aantal auto's waarvoor de ontheffingen waren afgegeven en de reden voor het geven van de ontheffing;
 - xvi. Communicatie aangaande de beëindiging proefafsluiting Zierendeweg per 31 december 2022, waarbij de vastgestelde afsluitingsperiode, in strijd met de wet, werd overschreden;
 - xvii. Communicatie over het beschikbare budget voor een fietspad;
 - xviii. De milieueffectrapportage over de gevolgen van het verkeersbesluit;
 - xix. De AERIUS berekening over de gevolgen van het verkeersbesluit;
 - xx. De afweging ten aanzien van de economische gevolgen van de proefafsluiting, als vermeld in de brief van de gemeente Alphen aan den Rijn van 28 november 2022 aan de Rechtbank Den Haag.
 - xxi. De processtukken en bijbehorende communicatie van het beroep tegen de proefafsluiting van de Zierendeweg als gediend bij de Rechtbank Den Haag met zaaknummer SGR 22 / 6154 BESLU.
 - xxii. De geuite klachten en bijbehorende stukken over het schenden van de integriteit aangaande de proefafsluiting van de Zierendeweg.
- d. De telgegevens van de provincie Zuid-Holland;

- e. Alle overtreding geconstateerd op de Zierendeweg tussen 1-1-2017 en 31-12-2021 en de communicatie daarover met de gemeente Alphen aan den Rijn.

De bovenstaande informatie is niet opgenomen in de ter inzage gelegde stukken, terwijl die stukken wel relevant zijn om een zienswijze in te kunnen dienen. Dit is in strijd met artikel 3.11 van de Algemene wet bestuursrecht. Evenmin is medegedeeld dat deze stukken niet ter inzage zijn gelegd.

- Artikel 3:13 van de Algemene wet bestuursrecht. Hierin staat: Indien het besluit tot een of meer belanghebbenden zal zijn gericht, zendt het bestuursorgaan voorafgaand aan de terinzagelegging het ontwerp toe aan hen, onder wie begrepen de aanvrager.

De Vereniging Eymbert moet conform Artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht beschouwd worden als belanghebbende. De vereniging heeft echter geen ontwerp ontvangen.

- Artikel 3:15, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht. Hierin staat: Belanghebbenden kunnen bij het bestuursorgaan naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over het ontwerp naar voren brengen.

In de kennisgeving van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg wordt aangegeven dat er alleen schriftelijk een zienswijze mag worden ingediend. Daarmee worden analfabeten buitengesloten. Dit is in strijd met dit wetsartikel.

Tevens wordt in de uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg verwezen naar artikel 2:12. Niet bekend is van welke wet dat artikel is. Het kan in ieder geval niet een wetsartikel van de Algemene wet bestuursrecht zijn, want dat artikel is vervallen.

Tot op heden wordt op de pagina over de Zierendeweg, op de website van de gemeente Alphen aan den Rijn, nog steeds geen melding gemaakt van het feit dat er een uniforme openbare voorbereidingsprocedure is gestart en dat omwonenden een zienswijze in kunnen dienen. Dit maakt de communicatie onvoldoende en uiterst gebrekkig.

Alles overziend is de procedure in de ogen van de Vereniging Eymbert onzorgvuldig en onvolledig gepubliceerd waardoor belanghebbenden en andere omwonenden niet in staat zijn om een volledige en zorgvuldige zienswijze in te dienen.

4 De proefafsluiting

4.1 Aanleiding

Op 17 februari 2022 werd het verkeersbesluit proefafsluiting Zierendeweg gepubliceerd in het Gemeenteblad 2022, onder nummer 71121, om de Zierendeweg tijdelijk af te sluiten voor motorvoertuigen m.u.v. landbouwvoertuigen. Dat besluit riep direct veel vragen op. Veel omwonenden snapte het niet en begrepen niet wat de aanleiding was.

Daarbij waren de betrokkenen van de gemeente Alphen aan den Rijn niet in staat om eenduidig en helder aan te geven wat de concrete aanleiding was van de (al dan niet tijdelijke) afsluiting van de Zierendeweg. De ene keer ging het om de (subjectieve) verkeersonveiligheid van fietsers op de Zierendeweg en dan weer over de kwalificatie van de Zierendeweg als erftoegangsweg of gebiedsontsluitingsweg. Tot slot lijkt de bermschade het grootste probleem te zijn.

Ook de verantwoordelijke wethouder en de burgemeester konden niet duidelijk aangeven wat nu de aanleiding was. Ze wisten dat het iets met gevaar op de weg voor fietsers te maken had, maar de concrete aanleiding was niet bekend.

Om duidelijkheid te krijgen over de aanleiding zijn door de Vereniging Eymbert WOO-verzoeken ingediend bij de gemeente Alphen aan den Rijn. Daaruit is geen concrete aanleiding gekomen. De communicatie daarover ontbreekt. Wel is duidelijk geworden dat er in 6 jaar tijd 10 weggebruikers/omwonenden hebben geklaagd over de verkeersveiligheid voor fietsers op de Zierendeweg. In dezelfde periode hebben naar schatting meer dan 540.000 fietsers (263 fietsers per dag x 365 dagen x 5,83 jaar) over de Zierendeweg gereden. De klagers staan voor een hele kleine minderheid van 0,00185% van alle fietsers, laat staan van alle weggebruikers. Desalniettemin is het goed om open te staan voor klachten van bezorgde weggebruikers.

4.2 Voorbereiding verkeersbesluit en stakeholdersonderzoek

Naar aanleiding van de klachten heeft de gemeente Alphen aan den Rijn actie ondernomen en zijn diverse onderzoeken gestart naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ook is een stakeholdersonderzoek uitgevoerd door Iv-Infra bv onder 13 bewoners en/of bedrijven aan de Zierendeweg en 13 organisaties. Dat stakeholdersonderzoek riep veel vragen op.

Zo konden vraagtekens gezet worden bij de mening van een aantal organisaties, die bijvoorbeeld niet direct betrokken waren bij de Zierendeweg. Niet duidelijk was in hoeverre de mening van die organisaties over de Zierendeweg paste bij het doel van de betreffende organisaties. Vragen kwamen naar voren als:

- Veilig Verkeer Nederland geeft aan gematigd positief te zijn. Waarom "gematigd" positief?
- Wie is Cumela, wat doen die en waarom zijn die betrokken bij dit onderzoek?
- Wat heeft de Stichting Landschapsfonds met veiligheid op de Zierendeweg te maken?

Het overgrote gedeelte van de belanghebbenden, waaronder meer dan 95% van de gebruikers van de Zierendeweg waren niet betrokken of geconsulteerd in de besluitvorming.

Daarbij was de opzet en de vraagstelling van het onderzoek zeer suggestief. Als belanghebbende wordt gevraagd of ze een veilige weg willen, dan zal 99% daarop "ja" beantwoorden. Als gevraagd wordt of een willekeurige weg onveilig is, dan zullen vele betrokkenen dit met "ja" beantwoorden, omdat er op wegen ongelukken kunnen gebeuren. Als er was gevraagd of de doorgaande, openbare Zierendeweg voor duizenden weggebruikers afgesloten moet worden, had het overgrote gedeelte van de belanghebbende niet zomaar "ja" geantwoord.

4.2.1 Herhaling onderzoek

Naar aanleiding van de vele vragen is door de Vereniging Eymbert het stakeholdersonderzoek gecontroleerd. Daarbij zijn de bewoners en/of bedrijven aan de Zierendeweg en de organisaties, uit het eerdere onderzoek van Iv-Infra bv, gevraagd of zij de weg open of gesloten wilde houden. De politie en brandweer hadden eerder aangegeven zich neutraal te willen opstellen in dit onderzoek. In het verlengde daarvan zijn deze 2 partijen niet benaderd, omdat zij een specifieke relatie hebben met de gemeente en zich niet in de politiek kunnen mengen.

4.2.2 Resultaten in de werkelijkheid

De resultaten van het onderzoek van de Vereniging Eymbert weken aanzienlijk af van de resultaten van het onderzoek van Iv-Infra bv. De gesprekken met de bewoners geven aan hoe ze de afsluiting ervaren. Daarbij is relatief weinig de veiligheid van de Zierendeweg ter sprake gekomen. Wel wordt aangegeven dat de afsluiting ten koste gaat van het woongenot.

De resultaten van de interviews met de organisaties liggen bij het onderzoek van de Vereniging Eymbert consistent in het verlengde van de doelstellingen van de organisaties. Voorbeelden zijn de VVN Alphen aan den Rijn, Natuurmonumenten en de LTO afdeling Alphen Nieuwkoop, die hebben aangegeven dat het niet aan hun is om een oordeel te geven over een eventuele afsluiting van de Zierendeweg.

Volgens het onderzoeksbureau, die de stakeholdersconsultatie in opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft uitgevoerd, wil 81% van de bewoners en de bedrijven de weg dicht hebben. In werkelijkheid is dat slechts 18%. Volgens het onderzoeksbureau wil 58% van de organisaties de weg dicht. In werkelijkheid is het slechts 10%.

De conclusie van het onderzoek door de Vereniging Eymbert is dat de bewoners en/of bedrijven en organisaties neutraal/positief staan ten opzichte van het open en veilig houden van de Zierendeweg. Ze zijn geen voorstander van het afsluiten van de Zierendeweg.

De resultaten van het onderzoek zijn als volgt:

Bewoners en/of bedrijven	Onderzoek Iv-Infra bv 2021	Onderzoek Eymbert.nl 2022
Openhouden Zierendeweg	8%	22%
Neutraal	11%	60%
Afsluiten Zierendeweg	81%	18%

Organisaties	Onderzoek Iv-Infra bv 2021	Onderzoek Eymbert.nl 2022
Openhouden Zierendeweg	19%	45%
Neutraal	23%	45%
Afsluiten Zierendeweg	58%	10%

4.2.3 Constaties van het onderzoek

Ten aanzien van het stakeholdersonderzoek kan geconstateerd worden dat het onderzoek een onjuiste weergave geeft van de werkelijke mening van de bewoners en/of bedrijven en organisaties. Daarbij viel op dat:

- 1) De vragen dusdanig suggestief waren, dat de uitkomst van tevoren al min of meer vaststond. De beantwoording van de vragen leiden automatisch tot de door de gemeente Alphen aan den Rijn gewenste antwoorden.
- 2) Aan de Zierendeweg 10 huizen/bedrijven staan (en volgens het Kadaster 3 overige gebouwen). In het stakeholdersonderzoek zijn 13 bewoners/bedrijven geïnterviewd. Die aantallen komen niet met elkaar overeen en dat roept vragen op als:
 - a) Hebben ze dan bewoners/bedrijven geïnterviewd, die niet aan de Zierendeweg wonen en in een latere fase door de gemeente Alphen aan den Rijn als niet-belanghebbende zijn gekwalificeerd? Is daarbij met 2 maten gemeten?
 - b) Of hebben ze juist alle 13 bewoners/bedrijven van Zierendeweg 1 en Zierendeweg 2 geïnterviewd en ze hebben daarbij geen van de bewoners/bedrijven van de andere adressen geïnterviewd?

Tot op heden heeft de gemeente Alphen aan den Rijn niet gereageerd op vragen over de selectie van de bewoners/bedrijven.
- 3) Er is maar een beperkte hoeveelheid omwonenden en organisaties geïnterviewd. In totaal gaat het om 26 bewoners, bedrijven en organisaties op in totaal 725.255 weggebruikers per jaar (1.987 weggebruikers per dag x 365 dagen).
- 4) De organisatie zijn redelijk willekeurig gekozen. Grote groepen belanghebbenden zijn in het geheel niet betrokken bij het vooronderzoek. Het gaat daarbij om weggebruikers die soms al decennialang gebruik maken van de Zierendeweg voor hun dagelijkse woon- en werkverkeer. Zo is bijvoorbeeld niet gekozen voor:
 - a) De Bruggenbuurtvereniging van het Zuideinde van Nieuwkoop. Een vereniging die ouder is en meer geïntegreerd en daardoor de bewoners beter kan vertegenwoordigen dan de buurtvereniging Zuideinde Zuid.
 - b) De VVV Nieuwkoop. Het gebied rond de Zierendeweg is afhankelijk van toerisme en zij kunnen een beter oordeel vellen over de gevolgen van een afsluiting, dan bijvoorbeeld het landschapsfonds.
 - c) De Koninklijke Horeca Nederland, omdat er relatief veel horecazaken in de buurt van de Zierendeweg liggen. Deze horecazaken hebben geklaagd over omzetverlies door de afsluiting van de Zierendeweg.
 - d) De Vereniging IJclub "Nooit Gedacht" - Aarlanderveen en de Stichting plessentocht Nieuwkoop Noorden. Zij zijn verantwoordelijk voor de Molenviergang Schaatstoertocht Aarlanderveen en de schaatstoertocht op de Nieuwkoopse plassen. Zodra er ijs ligt, staat de Zierendeweg bomvol bezoekers van buiten de regio, die komen schaatsen. Met een afsluiting van de weg, waarbij automobilisten niet meer door mogen rijden, ontstaat een gigantische verkeerschaos met kerende automobilisten. De schaatsters komen immers zelden met de fiets, omdat het dan koud is.
- 5) De organisaties hebben, met uitzondering van Veilig Verkeer Nederland en de politie, andere doelstellingen en kennis dan verkeersveiligheid. De organisaties hebben bijvoorbeeld kennis van landschappen, de natuur of de landbouw, maar niet de kennis en de kunde om een oordeel te vellen over verkeersveiligheid op een weg. Toch is ze gevraagd om een verkeerskundig oordeel te vellen op basis waarvan de Zierendeweg is afgesloten.
- 6) Niet is onderzocht of het gevoel van onveiligheid actueel of historisch is. In het verleden was de Zierendeweg onveilig. Sindsdien zijn er diverse maatregelen genomen, waardoor de Zierendeweg veiliger is geworden. De laatste maatregelen zijn halverwege 2020 gerealiseerd. Niet bekend is of het gevoel van onveiligheid komt uit het verleden of uit het heden.

Opvallend was dat een voorzitter van 1 organisatie slechts 1 keer op de Zieldeweg was geweest. In de ogen van de Vereniging Eymbert is een eenmalig, vluchtig bezoek onvoldoende om een goed oordeel over een weg te kunnen geven. Een contactpersoon van een andere organisatie was 1 keer bij een bijeenkomst over de Zieldeweg geweest, maar was verder niets gevraagd. Toch is namens zijn organisatie een oordeel meegenomen in het stakeholdersonderzoek.

4.2.4 Constatering na het onderzoek

In de brief van 28 november 2022 aan de rechtbank te Den Haag wordt door de gemeente Alphen aan den Rijn gesteld dat tijdens de tussenevaluatie op 7 september 2022:

- De stakeholders hebben bevestigd dat ze nog steeds achter hun oorspronkelijke standpunten staan;
- De Vereniging Eymbert niet de gemachtigde personen heeft benaderd;
- De meningen van de bewoners niet veranderd zijn.

Tijdens de tussenevaluatie op 7 september 2022 zijn de stakeholders niet gevraagd of zij nog achter hun oorspronkelijke standpunten staan. Het was geen agendapunt van de evaluatie. Dit wordt bevestigd door het verslag van de evaluatie, waarin niet staat dat de stakeholders gevraagd is of ze nog achter hun oorspronkelijke standpunt staan (zie bijlage 7, Samenvatting 1e evaluatiebijeenkomst door DTV Consultants, van de Rapportage Proefafsluiting Zieldeweg).

Daarbij was de gemeente Alphen aan den Rijn niet geïnformeerd over met wie de Vereniging Eymbert heeft gesproken. Zij kunnen dus niet weten wie de vereniging gesproken heeft. De vereniging heeft ook niet met gemachtigde personen gesproken, maar direct met de verantwoordelijke bij de betrokken organisaties. Bij de controle van het stakeholdersonderzoek door de Vereniging Eymbert zijn de volgende personen gesproken:

Nr.	Organisatie	Functie
Organisatie 1	Stichting Landschapsfonds Alphen	Voorzitter
Organisatie 2	Natuurmonumenten	Boswachter Communicatie en Beleven en contactpersoon Zieldeweg
Organisatie 3	Fietsersbond Alphen e.o.	Voorzitter
Organisatie 4	Belangenvereniging Zwammerdam	Voorzitter
Organisatie 5	Belangenvereniging Aarlanderveen	Voorzitter
Organisatie 6	Belangenvereniging Zuideindezuid, Nieuwkoop	Bestuur
Organisatie 7	LTO afdeling Alphen Nieuwkoop	Voorzitter
Organisatie 8	Brancheorganisatie Cumela	Voorzitter
Organisatie 9	Verenigde Ondernemers Alphen	Contactpersoon Zieldeweg, commissie Infra & Bedrijven terreinen
Organisatie 10	Verenigde Ondernemers Nieuwkoop	Secretariaat en daarnaast de voorzitter
Organisatie 11	VVN Alphen aan den Rijn	Secretaris

De gemeente geeft aan slechts met gemachtigden gesproken te hebben. Uit nader onderzoek blijkt dat die gemachtigden zich met politiek gekonkel tussen de stakeholders en de gemeente Alphen aan den Rijn gepositioneerd hebben en daarbij een andere mening verkondigden dan de mening van de betreffende organisatie. Dat verklaart de afwijking tussen het stakeholdersonderzoek als uitgevoerd door Iv-Infra bv en de daadwerkelijke mening van de stakeholders.

Bij het stakeholdersonderzoek gaat het er niet alleen om met wie er gesproken is, maar ook om de logica achter het antwoord. In het onderzoek van de gemeente Alphen aan den Rijn ontbreekt die logica. De logica komt wel terug in het onderzoek van de Vereniging Eymbert. Zo geven meerdere organisaties bijvoorbeeld aan dat ze neutraal staan tegenover de verkeersveiligheid op de Zierendeweg, omdat zij de kennis en kunde niet hebben om daarover te oordelen.

Tot slot stelt de gemeente Alphen aan den Rijn dat de meningen van de bewoners niet veranderd zijn. Dat is niet correct. Zie hiervoor ook het onderzoek van de Vereniging Eymbert, waarbij de bewoner van adres 2 expliciet aangeeft van gedachte te zijn veranderd.

4.2.5 Conclusie van het onderzoek

Vastgesteld moet worden dat het stakeholdersonderzoek dat uitgevoerd is door Iv-Infra bv, in opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn, onzorgvuldig en onvolledig is. Daarbij geeft het geen duidelijk beeld van de werkelijke mening van de bewoners en/of bedrijven en organisaties.

Belangrijke groepen belanghebbenden zijn in het geheel niet betrokken bij het vooronderzoek. Het gaat daarbij om weggebruikers die soms al decennialang gebruik maken van de Zierendeweg voor hun dagelijkse woon- en werkverkeer. Dat maakt het stakeholdersonderzoek ongeschikt om te gebruiken voor de besluitvorming.

4.3 Verkeersbesluit proefafsluiting Zierendeweg

Uiteindelijk is, naar aanleiding van 11 klachten van 10 personen, door de gemeente Alphen aan den Rijn besloten om de Zierendeweg, in eerste instantie als proef, af te sluiten. Daarvoor is een verkeersbesluit gepubliceerd. In het verkeersbesluit stonden fouten, zoals:

- Er wordt aangegeven dat de huidige situatie op de Zierendeweg niet verkeersveilig is. Daarbij is het besluit van het college niet gebaseerd op feiten ten aanzien van verkeersveiligheid. De besluitvorming is gebaseerd op het subjectieve gevoel van verkeersonveiligheid van een 10 betrokkenen. Als gekeken wordt naar de feiten van verkeersveiligheid op de Zierendeweg dan moet geconcludeerd worden dat de Zierendeweg relatief veilig is en dus niet afgesloten mag worden conform Artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994.
- Er wordt aangegeven dat er problemen zijn met de verkeersveiligheid en leefbaarheid op andere wegen in Zwammerdam. Als daar sprake van is, dan moet daar actie ondernomen worden. De Wegenverkeerswet 1994 geeft aan dat maatregelen genomen kunnen worden op een weg als die weg onveilig blijkt te zijn. Is er een probleem op een andere weg, dan moeten op die weg maatregelen genomen worden. De Wegenverkeerswet 1994 geeft niet aan dat als er een onveilige verkeerssituatie is op weg A, dat vervolgens weg B afgesloten kan worden.
- Er staat vermeld dat de leefbaarheid voor fietsers wordt aangetast door het vele verkeer. Tot nu toe is echter geen onderzoek vrijgegeven door de gemeente Alphen aan den Rijn danwel toegevoegd aan het dossier, over de leefbaarheid van fietsers. Niet bekend is hoeveel fietsers er last van hebben, hoe vaak die fietser op de Zierendeweg fietsen, waar het gevoel vandaan komt, etc. etc.
- Er staat dat de provincie Zuid-Holland in heeft gestemd met het verkeersbesluit. Uit navraag blijkt dat de provincie geen steun heeft uitgesproken voor de proefafsluiting van de Zierendeweg. Het betreft immers geen weg die zij in beheer hebben. In de ogen van de Vereniging Eymbert spreekt iemand steun uit of spreekt iemand geen steun uit. Iemand stemt ergens mee in of stemt er niet mee in. Iemand is zwanger of iemand is niet zwanger. Er is geen tussenweg. De betreffende tekst over instemming had vanuit een juridisch

perspectief nooit in het verkeersbesluit mogen staan. Het had er ook niet in hoeven staan. Nu het er wel in stond heeft het iedereen op het verkeerde been gezet.

- Het college geeft aan in het besluit dat de alternatieve routes weliswaar langer zijn, maar over het algemeen in tijd vergelijkbaar zijn, afhankelijk van de bestemming. Daarbij wordt aangegeven dat de extra afstand in 2 tot 4 minuten afgelegd kan worden. Deze informatie is niet correct. Volgens Google maps is:
 - De directe afstand van het begin van de Zierendeweg tot het einde van de Zierendeweg 3,7 kilometer. Een motorvoertuig doet er 5 minuten over om deze afstand af te leggen.
 - De afstand bij omrijden via de kortste route (de Kortsteekterweg, de Treinweg en het Zuideinde van Aarlanderveen) 9,8 kilometer en de reistijd is 14 minuten.

De extra omrijdtijd bedraagt minimaal 9 minuten bij geen oponthoud en bij geen files. Volgens de leden is de daadwerkelijke omrijdtijd vele malen langer. Het is dus niet zo dat de tijden van de alternatieve routes vergelijkbaar zijn met de directe route. Negen minuten lijkt weinig, maar wordt veel als er iedere dag 2 keer extra omgereden moet worden. De omrijdtijden kunnen voor omwonenden, die voor hun werk vijf dagen per week over de Zierendeweg moeten rijden, oplopen tot 72 uur per jaar (9 minuten enkele reis x 2 keer per dag x 5 werkdagen per week x 48 weken). Dat zijn bijna 2 volledige vakantieweken per jaar.

- Bij het verkeersbesluit zijn niet alle belangen overwogen. Daarbij zijn niet in overweging meegenomen de gevolgen voor:
 - Het milieu, waarbij meer dan 3,8 miljoen extra kilometer per jaar omgereden moet worden. Deze extra kilometers zijn onnodig milieubelastend.
 - De economie en met name de lokale ondernemers. Meerdere ondernemers hebben geklaagd over een terugval in omzet. Eén van de ondernemers gaf zelfs aan 30% omzetverlies te gaan leiden bij een definitieve afsluiting.
 - De sociale veiligheid op de Zierendeweg, waarbij ouders hun dochter of zoon niet meer 's-avonds alleen over de Zierendeweg durven te laten fietsen.
 - De sociale samenhang tussen de dorpen rond de Zierendeweg, waarbij contact met vrienden, familie en kennissen verloren gaat.
 - De verkeersveiligheid op de Zierendeweg. Doordat de inrichting van de weg nu afwijkt van het gebruik van de Zierendeweg en doordat de geplaatste borden niet duidelijk zijn is het gevaarlijker geworden op de Zierendeweg. Daarbij is er onbegrip ontstaan tussen de verschillende weggebruikers. Ook zullen er gevaarlijk situaties gaan ontstaan bij gladheid, waarbij het strooisel niet meer ingereden wordt.
 - De verkeersveiligheid op wegen rond de Zierendeweg. Die wegen, die nu gebruikt moeten worden als alternatieve routes, zijn smaller, onoverzichtelijker en langs die wegen staan veel meer woningen. Ook hebben die wegen minder verkeersmaatregelen. Het gebruik van deze alternatieve routes leidt tot meer gevaar en tot meer ongelukken. Daarbij wordt het verkeer naar wegen gestuurd, waar juist veel schoolgaande kinderen fietsen.
 - Toerisme en recreatie, waarbij onder andere de kano oversteekplaats slechter bereikbaar is geworden.
 - De cultureel-historische waarde, die buiten beschouwing is gelaten terwijl die waarde juist voor iedereen vrij toegankelijk moet blijven.

4.4 Bezwaarprocedure

Naar aanleiding van de publicatie van het verkeersbesluit zijn 107 bezwaarschriften ingediend. Na de hoorzitting heeft de commissie bezwaarschriften advies uitgebracht aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn.

De commissie bezwaarschriften heeft een deel van de bezwaarmakers ontvankelijk verklaard omdat de Zierendeweg als een wezenlijke ontsluitingsweg moet worden beschouwd. De commissie achtte tevens een aantal bezwaarmakers ontvankelijk, tenzij het college nader kan onderbouwen waarom deze bezwaarden niet belanghebbende zouden moeten zijn.

Alle bezwaarmakers zijn door de gemeente echter, zonder aanvullende onderbouwing, als niet ontvankelijk verklaard. Het college verwees opnieuw naar artikel 1:2 en gaf geen nieuwe, aanvullende onderbouwing. Daarbij is:

- Niet het advies van de commissie opgevolgd voor de ontvankelijke bezwaarmakers (groen);
- Geen aanvullende argumentatie gegeven om de ontvankelijke bezwaarmakers (oranje) alsnog niet-ontvankelijk te verklaren. Er is slechts sprake van een herhaling van de eerdergenoemde argumenten aangevuld met extra uitspraken.

Meerdere leden van de Vereniging Eymbert hebben aangegeven dat ze geen reactie hebben ontvangen op hun bezwaarschrift van het college. Dit duidt op onzorgvuldig handelen door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn.

Gezien het bovenstaande moet geconcludeerd worden dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn zich niet heeft gehouden aan de vastgestelde procedure. Daarbij heeft het college van de gemeente Alphen aan den Rijn op eigen houtje het advies van de commissie bezwaarschriften genegeerd en is in strijd met Artikel 7:13 van de Algemene wet bestuursrecht gehandeld.

Ook is het advies van de commissie bezwaarschriften te laat behandeld door het college. Dat advies is ondertekend op 7 juli 2022. Op dinsdag 12 juli 2022 had het college van de gemeente Alphen aan den Rijn een collegevergadering, waarin een besluit op de bezwaarschriften genomen had moeten worden. Uiterlijk op vrijdag 5 augustus 2022 had het college het besluit moeten nemen. Hierop zijn ze ook geattendeerd.

Uiteindelijk hebben de bezwaarmakers een dwangsomprocedure moeten starten. Pas op 20 augustus 2022 is het besluit gepubliceerd. Daarmee is willens en wetens in strijd met Artikel 7:10 van de Algemene wet bestuursrecht gehandeld.

De gemeente Alphen aan den Rijn had veel sneller kunnen en moeten handelen. Daar is bewust niet voor gekozen en daarmee is het democratisch proces en de rechtsgang vertraagd. Dat de gemeente Alphen aan den Rijn er echter voor kiest om jurisprudentie van de Raad van State onjuist te interpreteren en daarmee aangeeft geen enkele waarde te hechten aan zuivere en democratische besluitvorming.

4.5 Evaluatie tijdens de proef

Tijdens de proef zijn er 2 evaluatiebijeenkomsten geweest, waarbij telkens voor de evaluatiebijeenkomst een rapport werd gestuurd. Bij de tweede evaluatiebijeenkomst werd het evaluatierapport pas maandagmorgen rond 10:20 uur verstuurd aan de Vereniging Eymbert, met het verzoek om binnen 26 uur commentaar aan te leveren voor de bespreking tijdens de evaluatiebijeenkomst. Daarbij heeft de gemeente Alphen aan den Rijn zich opnieuw niet gehouden aan de procedure eisen. Deze handelwijze wordt door de Vereniging Eymbert gepercipieerd als

intimidatie en schoffering van een democratisch proces: andersdenkenden in korte tijd overladen met belangrijke informatie en geen of amper de tijd bieden om tot een deugdelijke beoordeling te komen.

Daarbij werden de evaluatiebijeenkomsten als vooropgezet en vooringenomen ervaren, waarbij in eerste instantie alleen de personen mochten spreken, die de Zieldeweg willen afsluiten. Aan het einde van de tweede evaluatie heeft ook de Vereniging Eymbert een zienswijze kunnen presenteren.

Opvallend was dat alleen inwoners uit de gemeente Alphen aan den Rijn uitgenodigd werden voor de evaluatiebijeenkomsten. Voor de omwonenden uit andere gemeentes rond de Zieldeweg was geen plaats en duidelijk is gemaakt door de gemeente Alphen aan den Rijn dat het niet de bedoeling was dat die zouden komen.

Op basis van de proefafsluiting is een rapport Monitoring Proefafsluiting Zieldeweg gemaakt. Dat rapport is manipulatief, suggestief en barst het van de fouten. Zo:

- Is de meerderheid van de geuite klachten over de proefafsluiting buiten de rapportage gehouden;
- Ontbreekt de verkeersveiligheid;
- Zijn de cijfers niet logisch;
- Wordt opeens met werkdag gemiddelden en niet met weekdaggemiddelden gerekend;
- Ontbreekt het overzicht van ongevallen;
- Barst het van de andere fouten.

Ook was niet vastgelegd op basis waarvan zou worden bepaald of de proef wel of niet geslaagd zou zijn. Ondanks meerdere verzoeken is niet helder gemaakt wanneer deze proef wel of niet succesvol was. Dit maakt het onmogelijk om de uitkomsten van de proef te controleren.

Een opvallende punt was nog dat de betrokken ambtenaar tijdens de 2^e evaluatie bekende dat hij actief meeschreef aan de rapportage. De rapportage is daardoor niet als neutraal of onafhankelijk te kwalificeren.

De details van de reacties op het rapport zijn terug te vinden in bijlage 3: Fouten in rapportage proefafsluiting. De eerste serie van deze aanvullingen is gedeeld met de gemeente Alphen aan den Rijn. Helaas zijn de geconstateerde fouten niet gecorrigeerd in de rapportage. Dit duidt opnieuw op onzorgvuldig handelen door de gemeente Alphen aan den Rijn. Losse fouten zijn mogelijk nog goed te praten. Deze grote hoeveelheid elementaire fouten maakt de rapportage echter volledige onbetrouwbaar en onbruikbaar.

4.6 Klachten achtergehouden

Tijdens de proef zijn klachten geuit, die onder andere per e-mail naar de gemeente Alphen aan den Rijn zijn gestuurd. Dit zijn klachten, die niet via Mappinion zijn gemeld. Deze klachten lijken bewust buiten de rapportages te zijn gehouden.

Het volgende heeft plaatsgevonden:

1. Tijdens de proefafsluiting zijn er klachten per e-mail gemeld aan de gemeente Alphen aan den Rijn. Die klachten zijn gemeld aan het officiële communicatieadres als gepubliceerd op de website van de gemeente Alphen aan den Rijn. Een aantal van de klachten zijn gemeld voor 7 september 2022.
2. De Vereniging Eymbert heeft geconstateerd dat de gemelde klachten niet terugkwamen in het rapport van de eerste evaluatie. Dit is gemeld op de evaluatiebijeenkomst van 7

september 2022. Toen is door de betrokken ambtenaar glashard ontkend dat er klachten via de e-mail waren binnengekomen. Na herhaaldelijk aandringen heeft de ambtenaar aangegeven dat hij uit zou zoeken of er nog klachten bij de gemeente binnen waren gekomen.

3. Op 13 september 2022 hebben wij onze bevindingen over de eerste evaluatie, waaronder het ontbreken van klachten, per e-mail gemeld aan de wethouder en de betrokken ambtenaar. De wethouder heeft aangegeven dat de bevindingen zorgvuldig betrokken zouden worden bij de evaluatie.
4. Naar aanleiding van de eerste evaluatie is uitgezocht door de gemeente Alphen aan den Rijn of er nog extra klachten waren binnengekomen. In de bijbehorende rapportage (zie hoofdstuk 4.5 Rapport Monitoring Proefafsluiting Zieldeweg van 10 februari 2023) werd aangegeven dat er geen meldingen of klachten waren binnengekomen.
5. In november 2022 hebben wij geconstateerd dat in het conceptrapport van de tweede evaluatie onze bevindingen (zie punt 3) niet waren verwerkt.
6. Naar aanleiding van de bovenstaande punten hebben wij op 24 november 2022 een klacht ingediend over integriteit tegen de betrokken ambtenaar. Dat ging over het feit dat er, bij hoog en laag, beweerd werd dat er geen klachten binnen waren gekomen, terwijl die wel waren ingediend. Het gevoel leefde dat klachten bewust buiten de evaluatie werden gehouden, om de Zieldeweg afgesloten te krijgen.
7. In de brief van 28 november 2022 aan de Rechtbank te Den Haag is door de gemeente Alphen aan den Rijn aangegeven dat: “Tot de eerste evaluatiebijeenkomst op 7 september 2022 zijn via gemeente@alphenaandenrijn.nl geen meldingen of klachten ontvangen over de proefafsluiting van de Zieldeweg.”
8. Tijdens de tweede evaluatiebijeenkomst op 13 december 2022 hebben wij gevraagd waarom onze bevindingen niet verwerkt zijn in het rapport (ondanks de toezegging van de wethouder (zie punt 3). Door de betrokken ambtenaar werd glashard ontkent dat er bevindingen waren binnengekomen. Door andere aanwezigen werd tijdens de evaluatiebijeenkomst gevraagd waarom ook hun klachten niet terugkwamen in het evaluatierapport.
9. Op 21 december 2022 hebben wij contact gehad met de gemeente Alphen aan den Rijn over de integriteitsklacht (zie punt 6). Daarbij werd aangegeven dat per ongeluk 1 klacht over het hoofd is gezien. Dat was de klacht, die wij bij de integriteitsklacht hadden gevoegd. Wij hadden aangegeven dat er meer klachten zouden moeten zijn.
10. Op 23 februari 2023 is er voor het laatst contact geweest over de integriteitsklacht, omdat er bij de gemeente Alphen aan den Rijn niets leek te gebeuren. Op het laatste bericht is niet meer gereageerd door de betrokkene van de gemeente Alphen aan den Rijn. Tot op dat moment was er maar 1 aanvullende klacht gevonden.
11. Op 17 april 2023 is een WOO-verzoek ingediend om alle klachten, die geuit zijn tijdens de proefafsluiting, openbaar te maken.
12. Op 11 mei 2023 is de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit Zieldeweg gepubliceerd. Daarbij is ook het Rapport Monitoring Proefafsluiting Zieldeweg van 10 februari 2023 gevoegd. Er staan in hoofdstuk 4.2 en hoofdstuk 5.2 van dat rapport slechts 3 klachten, die gemeld zijn via de e-mail of telefoon. De andere klachten ontbreken nog steeds.
13. Op 12 mei 2023 ontvingen wij naar aanleiding van het WOO-verzoek in het kader van de Wet open overheid (zie punt 11) 4 tot nu toe onbekende klachten, die niet in de evaluatie waren opgenomen. Deze klachten stonden niet in het Rapport Monitoring Proefafsluiting Zieldeweg van 10 februari 2023. Ze zijn niet naar voren gekomen tijdens het integriteitsonderzoek. Tot slot zijn het ook klachten van voor 7 september 2022 en daarmee

in strijd met de verklaring van de gemeente Alphen aan den Rijn, d.d. 28 november 2022, aan de rechtbank te Den Haag.

De betrokken ambtenaar schijnt zelfs e-mails verwijderd te hebben uit zijn mailbox. Dat is in strijd met de Archiefwet 1995, omdat het daardoor niet meer mogelijk is om verantwoording af te leggen over de uitvoering van publieke taken.

Uit het bovenstaande blijkt dat er continu klachten achtergehouden worden. Vanuit de Vereniging Eymbert is er alles aan gedaan om tot een oprechte en zorgvuldige evaluatie te kunnen komen, waarin alle klachten worden meegenomen. Het ontbreken van klachten is meerdere malen gemeld tijdens de evaluatiebijeenkomsten, het is gemeld bij de wethouder, er is een integriteitsklacht en er is een WOO-verzoek ingediend. Nog steeds missen klachten, die al bij de vereniging bekend zijn. In de evaluatie staan 3 klachten die via e-mail gemeld zijn en er ontbreken er in ieder geval 11 (4 als gemeld bij punt 13 en 7 bekend bij de Vereniging Eymbert). Het vermoeden is dat er tijdens de proefafsluiting nog vele tientallen klachten zijn ingediend over de Zierendeweg, die nu nog ontbreken. Daarmee is de evaluatie buitengewoon onvolledig en volstrekt onbruikbaar om besluitvorming op te baseren.

Door één van de ambtenaren van de gemeente Alphen aan den Rijn wordt nog verder gezocht naar aanvullende klachten. Daarbij zijn 2 klachten, die al in ons bezit waren en nog niet meegenomen waren, naar hem gestuurd. Op basis van deze klachten kon hij verder zoeken in de systemen. Hij gaf het volgende aan:

“Voor beide klachten geldt dat ik deze niet terug heb gevonden in ons meldingensysteem en zaaksysteem. Die worden ook niet persé altijd geregistreerd. Ze worden vaak direct beantwoord of doorgestuurd naar de behandelend ambtenaar. Ik ken de onderwerpen van deze twee klachten niet dus het is voor mij lastig zoeken en in te schatten of ze onder de reikwijdte van het WOO verzoek vallen (of hoe ik het verzoek interpreteer).”

De wetgever heeft een zorgplicht opgenomen voor de staat van onder bestuursorganen berustende documenten. Bestuursorganen moeten ervoor zorgen dat documenten zich in goede, geordende en toegankelijke staat bevinden (Artikel 2.4, eerste lid, WOO). In artikel 6.1 WOO is daar voor digitale documenten aan toegevoegd dat bestuursorganen maatregelen moeten treffen ten behoeve van de ‘duurzame toegankelijkheid’. Op basis van de reactie van de betrokken ambtenaar moet geconcludeerd worden dat door de gemeente Alphen aan den Rijn niet wordt voldaan aan deze zorgplicht.

Helaas is het voor het doorzoeken naar klachten al te laat. De finale versie van de evaluatie is naar buiten gebracht en op basis deze foute informatie heeft het college een beslissing genomen. Omwonenden gaan nu op basis van deze foute informatie een zienswijze indienen.

4.7 Afronding proef

Op 17 februari 2022 is het genomen verkeersbesluit over de proefafsluiting van de Zierendeweg gepubliceerd. Deze proefafsluiting duurt volgens het verkeersbesluit 9 maanden. Verkeersbesluiten dienen volgens artikel 27 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in werking te treden 6 weken na de bekendmaking. Het artikel luidt als volgt:

Verkeersbesluiten als bedoeld in artikel 15, tweede lid, van de wet treden in werking met ingang van de dag, nadat een termijn van zes weken na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt, is verstreken.

Het verkeersbesluit over de proefafsluiting van de Zierendeweg is op 17 februari 2022 gepubliceerd. Conform artikel 27 BABW is het ingaan op 1 april 2022. Dat houdt in dat proefafsluiting stopt op 31 december 2022. Hierover is de gemeente Alphen aan den Rijn geïnformeerd. Desondanks is de proef verlengd tot en met 5 januari 2023. Daarmee is willens en wetens in strijd met Artikel 27 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) gehandeld. Wederom is hier sprake van procedure fouten, waarvan de gebruikers van de Zierendeweg de dupe zijn.

5 Verkeersveiligheid

In eerste instantie werd door de gemeente Alphen aan den Rijn aangegeven dat de Zierendeweg afgesloten zou worden vanwege verkeersveiligheid.

Door het College van de gemeente Alphen aan den Rijn is helaas geen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van de Zierendeweg. In de besluitvorming zijn slechts enkele, grotendeels zijdelings betrokken belanghebbenden gevraagd naar het subjectieve gevoel van veiligheid. Daarbij is niet duidelijk of dat gevoel is gebaseerd op de huidige verkeerssituatie of op basis van ongelukken uit het verleden.

In een verder verleden hebben er ongelukken plaatsgevonden op de Zierendeweg, waar ook landbouwvoertuigen bij betrokken waren. Die voertuigen, die als gevaarlijk worden beschouwd door andere weggebruikers, mogen nog steeds over de Zierendeweg rijden.

Ieder ongeval is zeer betreurenswaardig. De afgelopen jaren zijn er diverse maatregelen genomen om de veiligheid van de Zierendeweg te verbeteren. Er zijn onder andere 60 en 30 kilometers zones gekomen en er zijn verkeersdrempels geplaatst. Daarmee wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd en benaderd de Zierendeweg het verkeersveiligheidsniveau van een woonerf.

Om een objectief beeld te krijgen van de verkeersveiligheid van de Zierendeweg had het College van de gemeente Alphen aan den Rijn voor de besluitvorming de volgende onderzoeken uit moeten voeren:

- Een onderzoek naar de verkeersveiligheid van de Zierendeweg door een externe verkeersdeskundige.
- Een metingen van het aantal ongelukken op de Zierendeweg. In het verleden zijn er ongevallen geweest en er zijn maatregelen genomen. De vraag is of de ongevallen nu nog plaatsvinden.
- Een analyse van de ongelukken, waarbij de mogelijke oorzaak wordt achterhaald en waarbij gekeken wordt met welke maatregelen minder van dat soort ongelukken kan plaatsvinden. Als een motorvoertuig de controle over het stuur kwijtraakt door een verkeersdrempel, moet bijvoorbeeld de vraag gesteld worden of de verkeersdrempel op de verkeers technisch juiste plaats is neergelegd.
- Een vergelijking van het aantal ongevallen voor en na het verbeteren van de verkeersveiligheid van de Zierendeweg.
- Metingen van het aantal verkeersovertredingen van de huidige verkeersmaatregelen. Als daarbij een motorvoertuig te hard rijdt en te dicht langs een fietser rijdt, kan een onveilige situatie ontstaan. Tegen dit gedrag zal handhavend opgetreden moeten worden.
- Een inventarisatie van uitgevoerde handhavingsmaatregelen om na te gaan of er voldoende is gehandhaafd om de veiligheid te garanderen en wat de gevolgen waren van die handhaving.
- Een vergelijking met het aantal ongevallen op vergelijkbare openbare wegen.

Met deze onderzoeken zou een objectief beeld verkregen zijn van het wel of niet veilig zijn van de Zierendeweg. Tot op heden heeft de gemeente Alphen aan den Rijn nagelaten om deze onderzoeken uit te voeren en om het subjectieve gevoel van onveiligheid te controleren.

Aansluitend op deze onderzoeken is opvallend dat het College aangeeft in het verkeersbesluit dat er de laatste jaren “enkele verkeersongevallen” hebben plaatsgevonden. Het aantal wordt echter niet concreet gemaakt. De term “enkele” duidt eerder op een veilige, dan op een onveilige verkeerssituatie.

Met de bovenstaande onderzoeken had een betrouwbaar en objectief beeld kunnen ontstaan van de verkeersveiligheid van de Zierendeweg en had een helder en duidelijk besluit genomen kunnen worden over hoe de verkeersveiligheid van de Zierendeweg eventueel verbeterd zou kunnen worden.

5.1 Feiten rond de Zierendeweg

De vraag is of een weg afgesloten mag worden op basis van een subjectief gevoel van onveiligheid van zeer klein aantal verkeersdeelnemers. In de rechtspraak wordt vaak gekeken naar feiten. Als gekeken wordt naar de feiten rondom de Zierendeweg, dan is vast te stellen dat:

- De Zierendeweg een relatief rechte en overzichtelijke weg is. Doordat er weinig grote bomen en huizen aan de kant van de weg staan, komen andere weggebruikers snel in beeld. Hierdoor kan tijdig geanticipeerd worden op medeweggebruikers.
- De afgelopen jaren zijn aanvullende maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbij zijn er onder andere 30 kilometer zones gekomen en zijn er verkeersdrempels bijgekomen.
- De ontwerprichtlijnen voor wegen schrijven voor dat de Zierendeweg een maximumsnelheid zou moeten hebben van 60km/u. De Zierendeweg heeft ook 30km/u zones en verkeersdrempels. Daarmee is de weg veiliger dan de richtlijnen voorschrijven. In het verlengde daarvan is de weg ook veiliger dan alternatieve wegen als het Zuideinde in Aarlanderveen, het Zuideinde van Nieuwkoop en de Kortsteekterweg in Zwammerdam.
- Er gebeuren weinig ongelukken. Door Iv-Infra bv is, in opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn, vastgesteld dat er op de Zierendeweg gemiddeld 2 ongelukken per jaar zijn op 715.000 weggebruikers. Daarvan is 75% blicschade en 25% letselschade. Daarbij was, in bijna 6 jaar tijd, slechts 5 keer een fietser betrokken.
- Door de politie wordt bevestigd dat er relatief weinig ongevallen plaatsvinden op de Zierendeweg. In het verkeerbesluit geeft de politie aan dat: “het aantal ongevallen op de Zierendeweg beperkt is”.
- De gemeente Alphen aan den Rijn na de afsluiting van de weg diverse ontheffingen heeft verleend aan omwonenden en organisaties. Blijkbaar vinden ze bij de afdeling ontheffingen dat de weg wel veilig genoeg is om te gebruiken.

Op basis van de bovenstaande feiten moet geconcludeerd worden dat de Zierendeweg relatief veilig is.

5.2 Standpunt politie

De politie heeft namens de korpschef aangegeven dat er met name sprake is van subjectieve onveiligheid op de Zierendeweg daar het aantal ongevallen op de Zierendeweg beperkt is en dat door het verbod mogelijk meer autoverkeer via de Achtermiddenweg gaat rijden alwaar een verbod voor motorvoertuigen geldt, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Door de uitzondering is hierop moeilijk te handhaven.

Daarbij geeft de Politie in het stakeholdersonderzoek aan dat op basis van de (ongevallen) cijfers en locatiebezoek, en als iedereen zich netjes aan de regels houdt, de weg niet onveilig is. Met meer verkeer rijdt men vaak toch wat voorzichter, met minder verkeer kan men juist onveilig gedrag gaan tonen. Heeft toch weer met gedrag te maken. Daarbij blijft er bij de afsluiting autoverkeer aanwezig en fietsers kunnen ook voor onveilige situaties zorgen. De kans dat er wat gebeurt neemt af, maar verdwijnt niet. Een knip is een (te) verregaande oplossing voor de verkeersproblematiek die er is.

In brief van 28 november 2022 is door de gemeente Alphen aan den Rijn aangegeven aan de rechtbank Den Haag dat de politie positief heeft geadviseerd over dit besluit. Dit is in strijd met het

bovenstaande. Uit navraag blijkt dat de verkeersadviseur alleen een oordeel heeft gegeven over de mogelijkheid tot het handhaven van het verkeersbesluit proefafsluiting Zierendeweg. Er is door de politie geen oordeel gegeven of het verkeersbesluit terecht is ingesteld.

5.3 Aantal ongevallen onder landelijk gemiddelde

Zoals eerder aangegeven stelt de gemeente Alphen aan den Rijn dat er enkele ongevallen op de Zierendeweg hebben plaatsgevonden. In de Verkenningstudie Zierendeweg van 24 november 2020 staat het volgende overzicht van ongevallen.

Nr.	Datum	Tijd	p1	p2	Gewond	Dood	Weer	Toestand wegdek	Aard/toedracht
1	8-2-2014	15:26	Personenauto	Personenauto	0	0	Droog	Droog	Flank
2	21-6-2014	12:47	Personenauto	Onbekend	1	0	Droog	Droog	Flank
3	27-9-2014	13:58	Landbouwvoertuig	Fiets	0	1	Droog	Droog	Alcoholgebruik
4	8-6-2015	18:16	Fiets	Bestelauto	0	0	Droog	Droog	
5	11-1-2016	21:03	Personenauto	-	1	0	Droog	Droog	Auto te water
6	1-4-2016	12:52	Personenauto	Onbekend	1	0	Droog	Droog	
7	25-9-2016	13:53	Personenauto	Onbekend	1	0	Droog	Droog	
8	15-1-2017	17:46	Personenauto	Personenauto	0	0	Droog	Nat	Flank
9	6-4-2018	15:58	Bestelauto	Fiets	1	0	Droog	Droog	Frontale botsing
10	4-11-2018	14:45	Personenauto	Bestelauto	0	0	Droog	Droog	
11	14-5-2019	19:45	Fiets	Fiets	1	0	Droog	Droog	Kop/staart
12	17-7-2019	9:29	Personenauto	E-bike	0	0	Droog	Droog	Flank
	29-9-2020	8:00	Personenauto	-	0	0			Eenzijdig ²⁵

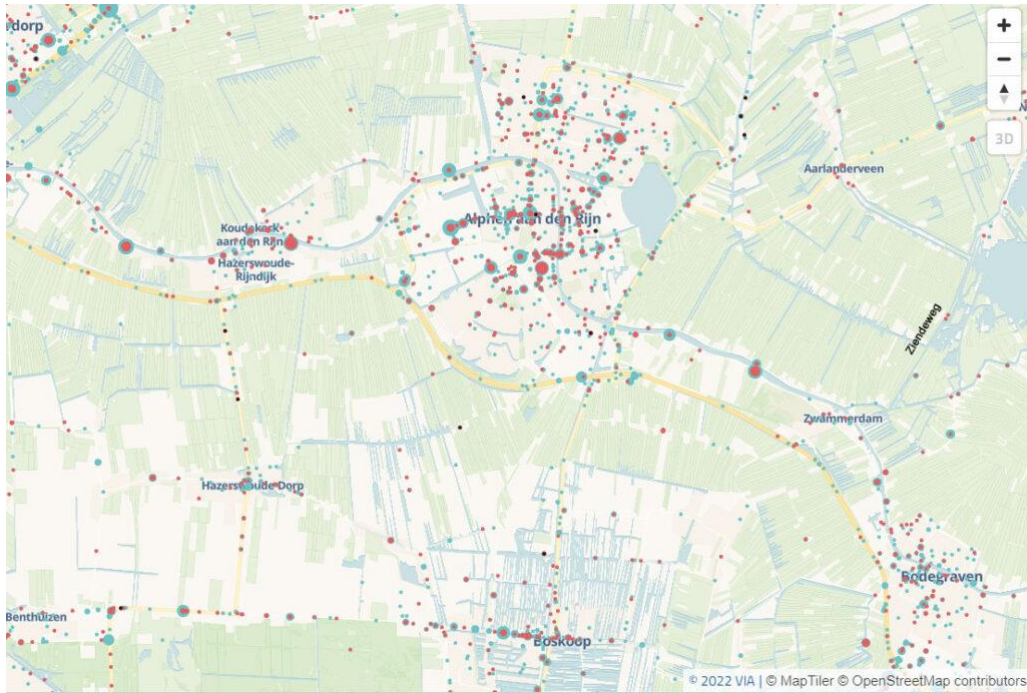
Figuur 22: Tabel ongevallencijfers. Bron: STAR ongevallenkaart²⁶

Het betreft 13 ongevallen in 7 jaar tijd. Gemiddeld zijn dat 1,86 ongevallen per jaar. Het grootste deel van deze ongevallen betreft blikshade.

Door STAR worden de ongevallen op de Nederlandse wegen bijgehouden. Daarbij hebben ze in hun rapportage aangegeven dat er tussen 2017 en 2021 gemiddeld 94.573 ongevallen plaats hebben gevonden. In Nederland ligt ongeveer 140.000 kilometer weg. Per kilometer weg komt daarmee het gemiddeld aantal ongevallen uit op 0,68.

De Zierendeweg is 3,7 kilometer lang en er vinden gemiddeld 1,86 ongevallen plaats per jaar. Dat is gemiddeld 0,50 ongeval per kilometer. Daarmee vinden er op de Zierendeweg minder ongevallen plaats dan het landelijke gemiddelde.

In vergelijking met het aantal ongevallen op andere wegen in de gemeente Alphen aan den Rijn valt de Zierendeweg amper op. In de onderstaande kaart van STAR is het aantal ongevallen binnen de gemeente Alphen aan den Rijn aangegeven met bolletjes. Naarmate het bolletje groter is, zijn er meer ongevallen. De meeste ongevallen vinden op erftoegangswegen in het centrum van Alphen aan den Rijn plaats, alwaar wegen beter zijn af te sluiten omdat omrijden makkelijker is.



Ter vergelijking is in een andere casus de dijkweg tussen Angeren en Huissen afgesloten voor motoren omdat er van 2001 tot en met en 2009 circa 230 ongevallen waren geregistreerd. Deze weg is 3,2 kilometer lang en is qua soort weg vergelijkbaar met de Zieldeweg. Het gemiddeld aantal ongevallen op deze weg bedraagt 7,98 per kilometer per jaar (zie ook de uitspraak van de Rechtbank Gelderland van 13 maart 2018, ECLI:NL:RBGEL:2018:1105).

5.4 Beleidsplannen over verkeersveiligheid

Door de gemeente Alphen aan den Rijn wordt de veiligheid op wegen nauwlettend in de gaten gehouden. Zoals in de vorige paragraaf is te lezen, zijn er relatief weinig ongevallen op de Zieldeweg. Dat is ook terug te zien aan de verkeersveiligheidsplannen van de gemeente Alphen aan den Rijn, zoals:

- Het Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2016-2021;
- Verkeersveiligheid in Alphen aan den Rijn, Analyses 2010-2013 & Ambities 2016-2018
- Het Categoriseringsplan wegen, inclusief module 7 Zwammerdam, d.d. 20-2-2023;
- De Notitie Grijsse wegen d.d. 27-10-2020.

Alleen in module 7 van het Categoriseringsplan wegen wordt even kort ingegaan op de Zieldeweg vanwege vermeend sluipverkeer. Over gevaarlijke wegsituaties voor fietsers wordt niet gesproken. Ook de mogelijke afsluiting van de Zieldeweg wordt niet benoemd.

In de andere rapporten wordt de Zieldeweg niet vermeldt. Vreemd is dat de Zieldeweg plotseling een probleem is. De Zieldeweg past daarbij ook niet in het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Alphen aan den Rijn. Er zijn vele andere wegen, die veel gevaarlijker zijn en eerst aangepakt zouden moeten worden. De Zieldeweg lijkt er lukraak uitgeplukt te zijn, zonder dat er eerder gesignaleerd is dat de Zieldeweg gevaarlijk zou kunnen zijn.

5.5 Een smallere weg voor verkeersveiligheid

Het feit dat een weg smal is, wil niet zeggen dat het verkeersonveilig is. Dat fietser, automobilisten en landbouwverkeer gebruik maken van een weg is ook niet per definitie verkeersonveilig. Waarom

de Zierendeweg dan verkeersonveilig is, heeft de gemeente Alphen aan den Rijn niet met feiten onderbouwd.

In het verleden was de Zierendeweg breder. Om de weg veiliger te maken is de weg 1.20 meter smaller gemaakt. Daarbij zijn er passeerplaatsen aangebracht en verkeersdrempels aangelegd. Ook zijn er 30 en 60 kilometer zones gekomen. Sinds deze verbeteringen zijn doorgevoerd is de Zierendeweg volgens een ooggetuige veel veiliger geworden en hebben er veel minder ongevallen plaatsgevonden.

5.6 Onveiligheid actueel of historisch

Door de verbeteringen is de Zierendeweg veiliger geworden. De laatste maatregelen zijn halverwege 2020 gerealiseerd. Niet bekend is of het gevoel van onveiligheid, op basis waarvan de Zierendeweg is afgesloten, komt uit het verleden of uit het heden. Dat is niet onderzocht.

5.7 Onveiligheid tijdens proef

Tijdens de proefafsluiting was het gevaarlijker geworden op de Zierendeweg voor fietsers en andere weggebruikers. Daarbij kwamen veel meldingen binnen van gevaarlijke verkeerssituaties en van onbegrip.

Fietsers dachten dat er door de afsluiting geen auto's meer mochten rijden over de Zierendeweg. Dat was niet juist. Daarnaast waren er door de gemeente Alphen aan den Rijn vele ontheffingen afgegeven. Mede daardoor reden er nog veel auto's op de Zierendeweg en dat leidde tot veel onbegrip. Fietsers werden daarbij verrast door bijvoorbeeld automobilisten, waaronder de bewoners, die nog gebruik maakten van de weg.

Ook tractoren reden, nu er geen andere motorvoertuigen meer waren toegestaan, met hogere snelheid over de Zierendeweg. Ze hoefden daarbij minder rekening te houden met andere weggebruikers. Dat zorgde voor gevaarlijke situaties. Eén van de bewoners heeft zelfs borden geplaatst om tractoren te manen om rustiger te rijden.

Andere voorbeelden van gevaarlijke situaties zijn:

- Groepen wielrenners, die 3 breed over de Zierendeweg gaan rijden omdat ze denken dat de weg is afgesloten voor motorvoertuigen. Daarbij worden ze plotseling geconfronteerd met automobilisten of tractoren, die vanuit de tegengestelde richting komen.
- Fietsers, die midden op de weg stil gaan staan en denken dat de weg van fietsers is. Ze houden daarbij geen rekening met het verkeer en zorgen voor gevaarlijke situaties.
- Bewoners, die met de auto op de Zierendeweg rijden en vervolgens een "keelgebaar" krijgen van tegenmoet komende fietsers omdat ze op de Zierendeweg rijden.
- Fietsers, die vanuit Nieuwkoop de Zierendeweg oprijden en onterecht denken dat deze weg een fietspad is. Ze beseften niet dat automobilisten daar konden en mochten rijden.

Als de Zierendeweg weer open is, komen er meer weggebruikers op de weg. Die zullen meer rekening met elkaar gaan houden, waardoor de weg weer veiliger wordt. Tijdens de afsluiting van de Zierendeweg kwam het gebruik van de weg niet meer overeen met de inrichting van de weg. Dat zorgde voor veel gevaarlijke situaties en veel onbegrip.

5.8 Verkeersveiligheid op andere wegen

In het verkeersbesluit en de argumentatie wordt aangegeven dat er problemen zijn met de verkeersveiligheid en leefbaarheid op andere wegen in Zwammerdam. Zo stelt de gemeente Alphen aan den Rijn dat de Buitenkerk en Molenstraat/Akerboomseweg veiliger worden door de afsluiting

van de Zierendeweg. De Wegenverkeerswet 1994 geeft aan dat de krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen strekken tot:

- a) het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b) het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c) het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d) het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Daarbij geeft de wetgever aan dat het gaat om de weg. De wet zegt niet dat als de ene weg (Molenstraat/Akerboomseweg) onveilig is, dat vervolgens de andere weg (Zierendeweg) kan worden afgesloten. Als er een probleem is op die ene weg (Molenstraat/Akerboomseweg), dan moet het probleem daar opgelost worden. Daarbij zijn er voor het oplossen van de verkeersonveiligheid op die ene weg (Molenstraat/Akerboomseweg) voldoende mogelijkheden.

Voor de volledigheid wordt bij deze vermeld dat het verkeer wel door aangelegde 30km/u zones rijdt, maar niet door woonerven, zoals geschreven is door de gemeente Alphen aan den Rijn in de brief van 28 november 2022 aan de rechtbank Den Haag. Ook zijn door de gemeente Alphen aan den Rijn de laatste jaren veel bouwvergunningen verleend om huizen te bouwen langs de Molenstraat/Akerboomseweg. Daarbij is mogelijk niet nagedacht over de ontsluiting van de nieuwe bewoners, maar wordt een oplossing gezocht om verkeersdrukke te verminderen waarvan de gebruikers van de Zierendeweg de dupe worden.

Tot slot zijn, om de Molenstraat en Akerboomseweg te ontwijken, alternatieve routes beschikbaar, zoals over de Buitenkerk. Ook kunnen alternatieve routes aangelegd worden om niet door Zwammerdam heen te hoeven rijden. Die mogelijkheden zijn echter niet meegenomen in de besluitvorming door de gemeente Alphen aan den Rijn.

5.9 Alternatieve routes onveiliger

Uit het onderzoek van de gemeente Alphen aan den Rijn blijkt dat het merendeel van de weggebruikers (ongeveer 60%) ervoor kiest om binnendoor te rijden. Slechts een klein gedeelte maakt gebruik van de provinciale weg.

Die binnendoor wegen, zoals door de Lindenhovenstraat, de Kortsteekterweg, het Zuideinde van Aarlanderveen en het Zuideinde van Nieuwkoop, zijn smaller en onoverzichtelijker dan de Zierendeweg. Daarbij staan er meer huizen aan de weg, die ook nog dichterbij de weg staan. Ook zijn de wegen onoverzichtelijker door meer bomen langs de weg. Dit maakt deze alternatieve wegen gevaarlijker. Het berijden van deze wegen gaat ten koste van de verkeersveiligheid in de regio rond de Zierendeweg.

De wegen hebben ook hetzelfde probleem met te hoge aantallen weggebruikers op te smalle erftoegangswegen en de bijbehorende bermschade. Bovendien maken veel meer fietsers gebruik van die wegen. Het verplaatsen van het verkeer naar die wegen lost de problemen niet op, maar verplaatst ze slechts.

De aantallen weggebruikers zien er als volgt uit:

- Zierendeweg: 1.243,63 (0 meting gemiddeld) en 964 (bij meting 3 na de proef)
- Dorpstraat, Aarlanderveen: 1.600 automobilisten
- Achttienkavels: 1.020 (0 meting) en 1.148 (2 meting)
- Zuideinde, Nieuwkoop: 1.347 (0 meting) en 1.088 (2 meting)
- Kortsteekterweg: 1.014 (2 meting)
- Buitenkerk: 1.150 (2 meting)

Ook op deze alternatieve wegen zal bermschade optreden.

5.10 Routes op provinciale wegen drukker

Door leden van de Vereniging Eymbert is aangegeven dat het aanzienlijk drukker geworden is op alternatieve provinciale wegen, zoals op het Cotoneasterplein. Dat is de rotonde waar de Oostkanaalweg (N207) en Nieuwkoopseweg (N231) bij elkaar komen. Ze klagen dat de vertraging in de spits op de omrijdroute kan oplopen tot meer dan een kwartier. Zo is het voorgekomen dat het verkeer stilstond op de N207 tussen het Cotoneasterplein en de Steekterbrug. Dat veroorzaakte een file van meer dan 2 kilometer. Helaas komt dat niet terug in de evaluatie van de proefafsluiting.

Zeker nu de Coronatijd weer voorbij is, zijn er weer de gebruikelijke files van voor Corona. Er is destijds in Coronatijd gemeten hoe druk het op de N231/N207 was, en hoeveel extra reistijd ermee gemoeid was. Omwonenden van de Zierendeweg staan 's ochtends bij knooppunt N231-N207 weer in de file, vanaf rotonde tot aan de brug (Oude Rijn). Op N207 moet veelal stapvoets gereden worden, en daarna op de N11 weer in file. Hierdoor loopt de reistijd aanzienlijk op.

Tot slot is bij dit verkeersbesluit ook geen rekening gehouden met alternatieve wegen die drukker en gevaarlijker gaan worden. Denk daarbij ook aan het uitbreidingsplan Noordrand wat nog gaat komen, waardoor het nog drukker gaat worden op de N207.

5.11 Ontsluitingsweg en geen sluijverkeer

De Zierendeweg is een weg, die door vele verkeersdeelnemers wordt gebruikt om naar werk of familie te gaan of voor andere activiteiten. Daarbij wordt de Zierendeweg door de commissie bezwaarschriften en door Iv-Infra bv ook gezien als een onsluitingsweg voor de plaatsen Nieuwkoop en Zwammerdam.

In de documenten van de gemeente Alphen aan den Rijn wordt echter vaak, ten onrechte, aangegeven dat er sprake is van sluijverkeer. Aanvullend stelt de gemeente Alphen aan den Rijn, in de brief van 28 november 2022 aan de rechtbank Den Haag dat de definitie van doorgaand verkeer afhankelijk is van de schaalgrootte. Dit staat recht tegenover het onderzoek van Iv-Infra bv, dat in opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn is uitgevoerd (Studie gevolgen afsluiting Zierendeweg, van 10 augustus 2021). In dat onderzoek staat:

Tabel 2 geeft de afgeleide herkomsten en bestemmingen van het verkeer op de Zierendeweg. Hieruit blijkt circa 78% van het verkeer op de Zierendeweg een herkomst of bestemming nabij de Zierendeweg heeft. Dit verkeer kan worden gezien als lokaal verkeer, waarvoor de Zierendeweg de meest directe route is.

Uit de bovenstaande cijfers blijkt dat het aandeel doorgaand verkeer op de Zierendeweg beperkt is. De gemeente Alphen aan den Rijn geeft in de brief van 28 november 2022 aan dat als het doorgaand verkeer beperkt is, er geen aanleiding is om maatregelen te overwegen. Wij delen deze mening van de gemeente Alphen aan den Rijn en vinden dan ook dat op de Zierendeweg geen maatregelen overwogen hadden mogen worden en dat de Zierendeweg niet afgesloten had mogen worden.

5.12 Extra gevaar voor fietsers

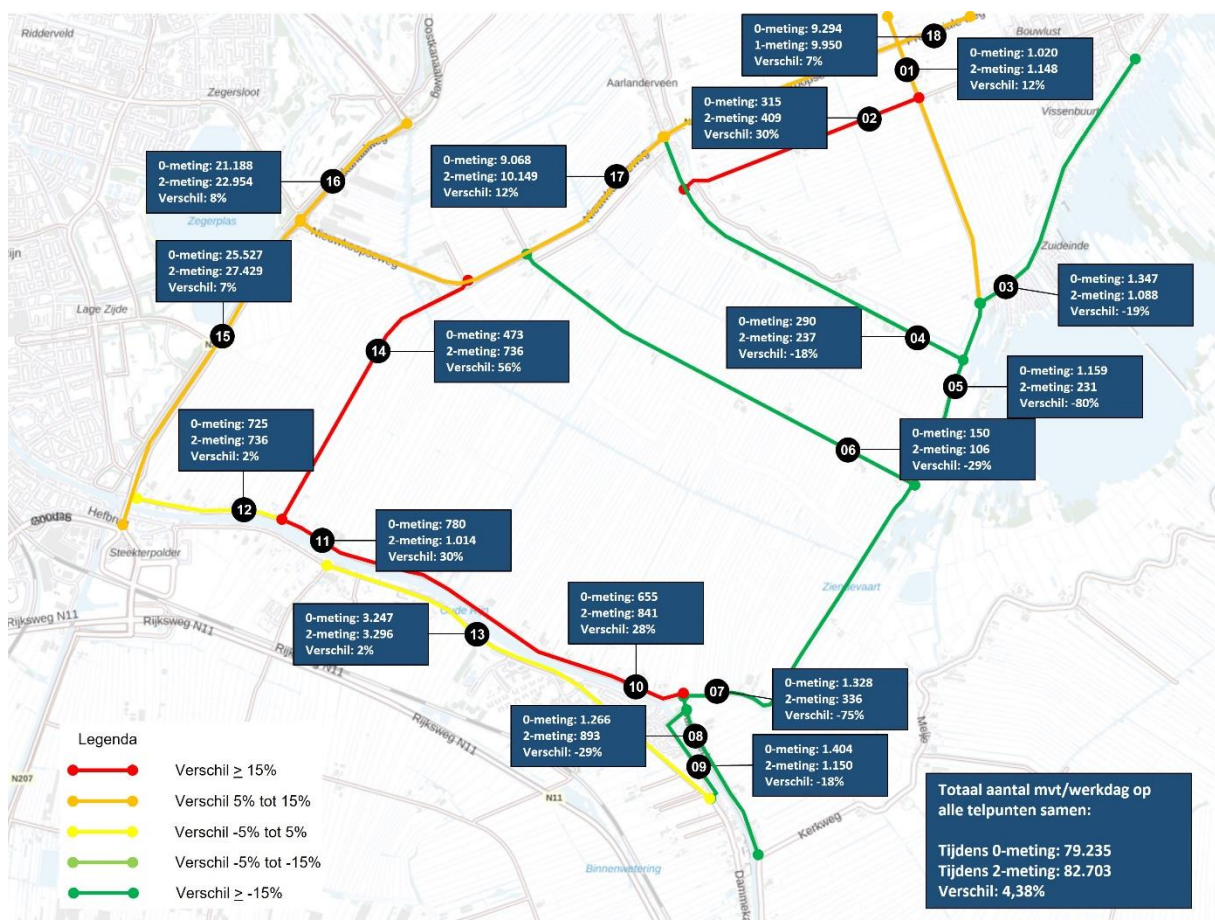
De resultaten van het onderzoek van de proefafsluiting van de Zierendeweg laten een verschuiving zien van verkeersstromen. Met name op wegen, waar veel fietsers komen, was het drukker geworden tijdens de proefafsluiting. Het gaat daarbij om wegen waar veel schoolgaande kinderen fietsen, zoals bijvoorbeeld de Aarlanderveenseweg. Daar fietsen dagelijks meer dan 400 kinderen. Die wegen worden drukker en gevaarlijker door de afsluiting van de Zierendeweg.

Het gemiddeld aantal fietsers per dag op de wegen tijdens de 0 meting was:

- Zierendeweg (telpunten 5 en 7): 262 fietsers
- Kortsteekterweg (telpunten 10 en 11): 469 fietsers
- Treinweg (telpunt 14): 381 fietsers
- Aarlanderveenseweg (telpunt 2): 638 fietsers

Het aantal motorvoertuigen op de laatste 3 wegen was tijdens de proefafsluiting toegenomen met respectievelijk 30%, 56% en 30%. Het afsluiten van de Zierendeweg zorgt voor extra gevaar op wegen, die juist gebruikt worden door veel fietsers. Door de afsluiting lopen 1.488 fietsers extra gevaar. De afsluiting lijkt in het verlengde daarvan niet de oplossing, maar leidt slechts tot een verplaatsing van het probleem.

Een fietspad langs de Zierendeweg zorgt ervoor dat omwonenden over Zierendeweg kunnen blijven rijden en dat fietsers op de Zierendeweg en op andere wegen niet extra in gevaar komen.



Kaart met toename verkeer van de 0 ten opzichte van de 2-meting. De rood gemarkeerde wegen, zijn de wegen waar veel fietsers fietsen.

5.13 Strooisel niet ingereden

Een ander gevaar voor fietsers is dat strooisel bij ijzel niet wordt ingereden. In de brief van 28 november 2022 aan de rechtbank Den Haag, werd door de gemeente Alphen aan den Rijn gesteld dat het ontstaan van verkeersonveilige situaties, door het niet inrijden van strooisel, geen argument is. Dat het niet correct is, wordt bij deze geïllustreerd aan de hand van de volgende 2 afbeeldingen.

Afbeelding 1

Deze foto van een lopende fietser is gemaakt op vrijdagochtend 16 december 2022 (tijdens de proefafsluiting) nadat de avond ervoor code oranje was afgegeven in het kader van ijzel. De begeleidende tekst van de foto was: "Best een eind lopen over de Zierendeweg.".



Afbeelding 2

Dit is een afbeelding van Facebook over ijzel uit dezelfde periode, waarbij de ambtenaar van de gemeente Alphen aan den Rijn, aangeeft dat strooisel eerst ingereden moet worden (zie rode kader).

Nieuwkoop
16 u

!! CODE ORANJE !!

Opgelet: tot het einde van vrijdagochtend kan het verraderlijk glad zijn, ook in de gemeente Nieuwkoop.

Met uitzondering van het zuidoosten is het op uitgebreide schaal verraderlijk glad door ijzel a.g.v regenbuien die vallen op een bevroren ondergrond. Vanochtend wordt het van het noordwesten uit droog, maar kan het verraderlijk glad blijven doordat de natte weg beviest. De gladheid houdt tot het einde van de ochtend aan. Verkeer en buitenactiviteiten kun... [Meer weergeven](#)

Uitgifte: 15/12/2022 20.10 uur LT Bron: KNMI

5 Leuk Opmerking plaatsen

14 opmerkingen 12 keer gedeeld

Schrijf een opmerking...

Kitty Van Der Pij
Het reghthuys plein is een ijsbaan
Leuk Beantwoorden 15 u

Richard Amsterdam
Maricha ten Hoeve pas op he miop!
Leuk Beantwoorden 15 u

Maricha ten Hoeve
Richard Amsterdam ja pap
Leuk Beantwoorden 9 u

Richard Amsterdam antwoorden...

Fem Duijkers
Waarom is er niet gestrooid? Het is niet te doen zo glad op straat...hondjes amper uit kunnen laten...niet iedereen heeft een tuin ...
Leuk Beantwoorden 15 u

Ronald de Jong
Fem Duijkers ik heb de strooiwagens wel zien rijden, maar er moet wel verkeer zijn om het in te rijden. En op trottoirs wordt niet (het eerst) gestrooid. Daar is het inderdaad heel glad.
Leuk Beantwoorden 15 u

Gerda Hop
Fem Duijkers lopen als de pinguins las ik gisteren...succes 9hier is het ook glad!
Leuk Beantwoorden 6 u

Fem Duijkers
Gerda Hop bijna niet te doen...hangend aan de brug leuning naar het gras gegleden...pppffff was een behoorlijke workout zeker ook omdat Mitch last van zijn rug heeft . Alles heel voorzichtig...
Leuk Beantwoorden 6 u

Fem Duijkers
Gerda Hop ja is gelukt
Leuk Beantwoorden 5 u

Gerda Hop
als de hond(en) maar leeg waren hé
Leuk Beantwoorden 6 u

Meest relevant is geselecteerd, waardoor sommige antwoorden mogelijk zijn weggefilterd.

Fem Duijkers antwoorden...

Frans van Harten
Net mijn hond uitgelaten en spekglad overal...
Leuk Beantwoorden 15 u

Silvia Van der Voorn
Robbert Poelwijk kijk je uit!
Leuk Beantwoorden 13 u

Esme Remijn
Silvia Van der Voorn alleen robert
Leuk Beantwoorden 9 u

Esme Remijn
Ik mag vanmiddag pas weg dus hopen dat het allemaal weg is.
Leuk Beantwoorden 5 u

Silvia Van der Voorn
Esme Remijn er zijn mensen die gaan s nachts al weg. Doe jij ook voorzichtig Esme
Leuk Beantwoorden 8 u

Meest relevant is geselecteerd, waardoor sommige antwoorden mogelijk zijn weggefilterd.

Silvia Van der Voorn antwoorden...

Schrijf een opmerking...

5.14 Handhaving na klachten

Naar aanleiding van een WOO-verzoek zijn de klachten over verkeersveiligheid op de Zierendeweg gedeeld met de Vereniging Eymbert. In het overzicht van de gemeente Alphen aan den Rijn stond dat er 11 klachten zijn binnengekomen van in totaal 10 personen. Deze klachten zijn binnengekomen tussen 1 januari 2017 en 4 oktober 2022 (5,83 jaar). Bij de klachten stond bijvoorbeeld:

2021: 1 melding over te hard rijdende auto's gevaar voor fietsers.

Dit soort klachten missen context en vragen om nader onderzoek. Desalniettemin zou de klacht herleid kunnen worden tot:

- Gevaarlijk weggedrag op de Zierendeweg door automobilisten;
- Te hard rijden op de Zierendeweg door automobilisten.

Onder andere naar aanleiding van deze klachten is de Zierendeweg afgesloten.

De wethouder van de gemeente Alphen aan den Rijn is gevraagd of er naar aanleiding van deze klachten is gehandhaafd. De wethouder heeft aangegeven dat er niet is gehandhaafd.

5.15 Snelheden volgens verwachting

In het verlengde van de klachten zijn tijdens en na de proef ook de snelheden op de Zierendeweg gemeten. In de volgende 2 rapportages over de Zierendeweg is melding gemaakt van de V85 snelheid. Daarbij zijn in opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn de volgende snelheden gerapporteerd:

- Verkenningstudie Zierendeweg van 24 november 2020, gemiddelde V85 snelheid: 60km/h.
- Rapport proefafsluiting Zierendeweg, concept van 3 november, bijlage 2 gemiddelde V85 snelheid bij 0-meting: 60,7km/h.

De snelheid van 60km/h is ook de plaatselijk geldende maximumsnelheid. Beiden rapportages zijn in lijn met de verwachtingen en de resultaten van het WOO-verzoek.

Naast de snelheden in de rapportage, maakt de gemeente Alphen aan den Rijn gebruik van metingen via Via Software. Met de systemen van Via Software zou geconstateerd zijn dat er op sommige stukken te hard gereden wordt door een beperkt aantal weggebruikers. Deze gegevens zijn:

- Illegaal verzameld;
- Onvolledig.

De gegevens vertegenwoordigen maximaal 3% van de weggebruikers. Daarmee zijn deze gegevens onbetrouwbaar. Voor meer informatie over de snelheden, die gemeten worden via Via Software, zie bijlage 4.

5.16 Aantal boetes minimaal

Vanuit de vereniging is via een WOO-verzoek het aantal overtredingen op de Zierendeweg opgevraagd bij het CJIB. Daarbij is aangegeven dat er tussen 1 januari 2017 en 31 december 2021 op de Zierendeweg:

- Geen enkele boete uit is gedeeld voor gevaarlijk rijgedrag (K 170).
- In totaal 1 boete uit is gedeeld voor te hard rijden.

De verkeersmaatregelen op de Zierendeweg zijn veel strenger, dan de ontwerprichtlijnen voor dit soort wegen voorschrijven. Als er dan alsnog klachten binnenkomen, dat weggebruikers zich niet houden aan de verkeersmaatregelen, dan is de eerstvolgende stap handhaving.

Als de veiligheid in het gedrang zou zijn geweest, dan hadden wij verwacht dat er was ingegrepen middels handhaving. Dat is echter niet gebeurd. Daarbij is:

- Niet gecontroleerd of de gemelde klachten, waaronder gevaarlijk weggedrag en te hard rijden, ook kloppen;
- Geen actie ondernomen om weggebruikers aan de verkeersmaatregelen te houden;
- Geen inzicht gekregen in het gedrag van weggebruikers. Niet is bekend hoeveel mensen er te hard rijden en hoeveel zich wel aan de snelheid houden. Met name de laatste groep (meer dan 85% van de weggebruikers) wordt drie dubbel gestraft.

Niet duidelijk is waarom er geen handhaving heeft plaatsgevonden en er wel onderzoeken zijn gestart om uiteindelijk de Zierendeweg af te sluiten. Onderzoeken die heel veel gemeenschapsgeld hebben gekost en een afsluiting van de Zierendeweg die veel ellende heeft veroorzaakt.

Zoals eerder gemeld heeft de korpschef in het verkeersbesluit aangegeven dat er met name sprake is van subjectieve onveiligheid. Daaruit kan geconcludeerd worden dat de objectieve onveiligheid, de werkelijkheid, niet zo ernstig is als wordt voorgesteld. De resultaten van het WOO-verzoek liggen in het verlengde van deze conclusie. Uit het overzicht blijkt dat in vijf jaar tijd geen boete is uitgedeeld voor gevaarlijk weggedrag en maar 1 boete is uitgedeeld voor te hard rijden. Ook de gemeten V85 snelheid op de Zierendeweg bevestigt de resultaten van het WOO-verzoek en de conclusie van de korpschef.

5.17 Principes Nederlandse rechtssysteem

Bij verkeersovertredingen zouden, net als bij andere overtredingen en misdrijven, de daders aangepakt moeten worden. Alleen daarmee kan het gedrag gecorrigeerd worden en ontstaat er een veiligere situatie op de weg. Het helpt niet als omwonende, die zich wel aan de verkeersregels houden, afgestraft worden door het afsluiten van de Zierendeweg.

Deze werkwijze is ook in strijd met het Nederlandse rechtssysteem, waarin niet de omwonenden worden gestraft, maar alleen de daders. Als een inbreker op heterdaad wordt betrapt, dan wordt die inbreker gestraft. Het is niet zo dat de hele woonwijk de cel in gaat, omdat er iemand heeft ingebroken.

5.18 Suggestie van verkeersonveiligheid

In de argumentatie van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit, de bijbehorende onderzoeken en in de brief van 28 november 2022 naar de rechtbank te Den Haag probeert de gemeente Alphen aan den Rijn continue het beeld te creëren dat de weg veilig is. Dat is niet juist. Dat wordt bevestigd door de feiten, de politie, VVN Alphen aan den Rijn en veruit het overgrote gedeelte van de weggebruikers. Die beschouwen de Zierendeweg wel als veilig.

5.19 Verwachting rotonde niet uitgekomen

De gemeente Alphen aan den Rijn stelt dat er meer gebruik gemaakt gaat worden van de Zierendeweg door de aanleg van de rotonde op de kruising Nieuwkoopseweg-Achttienkavels. Deze rotonde is eind 2021 aangelegd.

Dit vermoeden blijkt tot nu toe niet juist. In 2018 is door Iv-Infra bv onderzocht wat de verkeerskundige effecten zouden zijn op de Achttienkavels en de Zierendeweg bij de aanleg van de

rotonde (zie ook Verkeerskundige effecten rotonde Achttienkavels, Iv-Infra bv 2018 in opdracht van de Provincie Zuid-Holland). Daarbij is aangegeven dat:

- In 2014 1.800 motorvoertuigen per dag over de Zierendeweg reden.
- In 2025 2.400 motorvoertuigen naar verwachting per dag over de Zierendeweg zouden rijden.

In de Studie gevolgen afsluiting Zierendeweg, van 10 augustus 2021, zijn 1.787 motorvoertuigen per dag gemeten. Dat is nagenoeg hetzelfde aantal als in 2014. Voor de evaluatie van de proefafsluiting van de Zierendeweg is een nul meting uitgevoerd door DTV Consultants B.V.. Daarbij is gemeten dat er in maart en april 2022 gemiddeld 1.243,63 motorvoertuigen per dag over de Zierendeweg heen reden. In plaats van de verwachte toename, is het verkeer na de aanleg van de rotonde op de Zierendeweg juist afgenomen. Er is daarbij ook geen sprake van een stijging van het aantal ongevallen op de Zierendeweg.

De bovenstaande constatering over het aantal weggebruikers ligt ook in het verlengde van de verklaringen van omwonenden, die aangeven in een aantal gevallen sneller via de rotonde en de provinciale weg te rijden, dan over de Zierendeweg. Door de aanleg van de rotonde maken ze dus minder gebruik van de Zierendeweg.

5.20 Ontwerprichtlijnen van het CROW

In de argumentatie geeft de gemeente Alphen aan den Rijn aan dat de weg niet geschikt is voor het verkeer. Daarbij werd in de procedure ook verwezen naar de ontwerprichtlijnen van het CROW.

Ten eerste is het goed om aan te geven dat de Zierendeweg in de 17^e eeuw is aangelegd. In eerste instantie was het tolweg, die in latere jaren uitgroeide tot de belangrijkste verbindingsweg tussen Amsterdam en Rotterdam. De Zierendeweg is nooit aangelegd als een erftoegangsweg. Daarbij zijn de erven langs de weg later pas gekomen.

Zoals de titel aangeeft zijn het ontwerprichtlijnen van het CROW. Dit betreft ontwerprichtlijnen die sturing geven aan het ontwerp van een nieuw aan te leggen weg. Zoals aangegeven door het CROW zijn die richtlijnen een optimum, waaraan niet elk wegontwerp kan voldoen. Het zijn geen richtlijnen aan de hand waarvan 300 jaar oude wegen beoordeeld kunnen worden.

Daarbij geeft het CROW aan dat verschillen in verschijningsvormen van erftoegangswegen bestaan ook door de historie van verschillende wegen. Zo zijn er wegen die stammen uit de Romeinse tijd en een lange geschiedenis kennen, maar ook ruilverkavelingswegen die pas in de laatste decennia zijn aangelegd. Het overgrote deel van het netwerk van erftoegangswegen ligt er al. Wegen zullen dus vooral worden aangepast aan de nieuwe wensen en eisen. Dat is ook mogelijk bij de Zierendeweg.

Ten derde hebben de richtlijnen geen juridische grondslag. Het zijn geen wettelijke voorschriften en mogen in dat kader niet meegenomen worden om de verkeersveiligheid te beoordelen. Dat er extra onderhoud nodig is aan bermen kan ook komen doordat de Zierendeweg in het verleden is versmald.

Het beleid in Nederland is dat als een weg niet meer aansluit bij de verkeerintensiteit, dat dan de weg wordt uitgebreid. Het is de aangewezen keuze, als een weg te smal of te druk is. Als dat zou gebeuren bij de Zierendeweg, dan gaat wel een deel van de charme van de weg en het gebied verloren. Zover hoeft het niet te gaan. Het is voldoende als een fietspad wordt aangelegd.

Zoals eerder aangegeven heeft de Zierendeweg naast de maximumsnelheid van 60km/u ook 30km/u zones en verkeersdrempels. Daarmee is de weg veiliger dan de richtlijnen voor deze wegen voorschrijven.

Er is een veelvoud aan erftoegangswegen binnen de gemeente Alphen aan den Rijn waar veel meer ongevallen plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld de:

- Steekterweg , Alphen aan den Rijn
- Emmalaan, Alphen aan den Rijn
- Lijsterlaan, Alphen aan den Rijn
- Hoofdstraat, Alphen aan den Rijn
- Gnephoek, Alphen aan den Rijn
- Concertweg, Alphen aan den Rijn
- Ijzerweg, Alphen aan den Rijn
- Van foreestlaan, Alphen aan den Rijn
- Eikenlaan, Alphen aan den Rijn
- Prins Bernhardlaan, Alphen aan den Rijn
- Willem de Zwijgerlaan, Alphen aan den Rijn
- President Kennedylaan, Alphen aan den Rijn
- Voorweg, Hazerswoude-Dorp
- Zijde, Boskoop
- Zuidkade, Boskoop
- Roemer, Boskoop
- Reijerskoop, Boskoop
- Rijndijk, Hazerswoude-Rijndijk

Op die wegen rijdt meer verkeer en zijn er veel meer mogelijkheden om om te rijden. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft helaas niet besloten om eerst die erftoegangswegen aan te pakken en heeft ervoor gekozen om de Zierendeweg aan te pakken.

Tot slot is niet gebleken dat de Zierendeweg als erftoegangsweg onveiliger is geworden of dat de functie, inrichting en het gebruik van de Zierendeweg beter op elkaar afgestemd moeten worden. Het aantal weggebruikers en het relatief lage aantal ongevallen op de Zierendeweg zijn al meer dan 8 jaar stabiel of zijn zelfs afgenomen. Ze geven geen aanleiding tot aanvullende maatregelen, zo blijkt uit de in opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn uitgevoerde onderzoeken.

5.21 Aantal gebruikers van erftoegangsweg

De gemeente Alphen aan den Rijn geeft als argument voor de afsluiting van de weg dat het aantal gebruikers te hoog is op de weg. De maximale capaciteit van een erftoegangsweg is echter 6.000 motorvoertuigen. De Zierendeweg blijft daar met ongeveer 1.243 motorvoertuigen (0 meting) ver onder.

Bij een etmaalintensiteit van 2.000 tot 2.500 motorvoertuigen op een erftoegangsweg worden ook fietsvoorzieningen noodzakelijk geachte. Daarbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld suggestiestroken, fietsstroken, fietsstraten of een vrij liggend fietspad. Deze grens is ook nog lang niet bereikt.

Tot slot wordt aangegeven dat er bij een 350 tot 400 motorvoertuigen per etmaal bermschade op kan treden. In het geval van de Zierendeweg en de omliggende wegen kan dit voorkomen en zullen de bermen vaker hersteld moeten worden. De bermen van de Zierendeweg worden grotendeels al beschermd met geperforeerde tegels en stoepranden. Het verschuiven van het verkeer naar de omliggende wegen, lost dit probleem echter niet op.

5.22 Bermschade

Door de gemeente Alphen aan den Rijn wordt betoogd dat er mogelijk bermschade kan ontstaan. Langs de Zierendeweg geldt dat de bermen al grotendeels beschermd zijn met:

- Geperforeerde "tegels", die als bermverharding toegepast worden langs de bermen.
- Stoepranden, die verkeer tegenhouden.
- Grint als aanvullende verharding.

Hiermee wordt bermschade voorkomen. Deze maatregelen kunnen ook langs de rest van de Zierendeweg toegepast worden.

Bewijslast toont aan dat motorvoertuigen, die nu uitgesloten dreigen te worden, niet verantwoordelijk zijn voor de bermschade. Het lijkt er eerder op dat de schade wordt veroorzaakt door landbouwvoertuigen. Het uitsluiten van motorvoertuigen zal de bermschade aan de Zierendeweg niet voorkomen.

Bovendien zijn er aan de Zierendeweg veel passeermogelijkheden, waardoor bermschade volgens verkeersdeskundigen nauwelijks aan de orde is.









6 Argumentatie

In de procedures rond de Zierendeweg gebruikt de gemeente wisselende en nieuwe argumenten. In eerste instantie was het argument dat de weg onveilig zou zijn voor fietsers. Tijdens de bezwaarprocedure is dat argument gewijzigd en werd aangegeven dat de weg afgesloten is omdat het een erftoegangsweg betreft. Vervolgens heeft de gemeente Alphen aan den Rijn aangegeven dat de veiligheid niet verbeterd kan worden omdat een fietspad te veel geld kost en te lang duurt. Tot slot gaat het over mogelijke bermschade door verkeer.

Het alleen kijken naar bermschade is onvoldoende om een verkeersbesluit op te baseren. Bovendien kan bermschade eenvoudig voorkomen worden door het plaatsen van geperforeerde tegels, die langs een groot gedeelte van de Zierendeweg al liggen.

6.1 Verborgene argumenten

Naast de hierboven genoemde argumenten is gebleken dat ook als argumenten worden gebruikt:

- Politieke voorkeuren: Door de weg af te sluiten kan de gemeente Alphen aan den Rijn zich beter profileren als de fietsgemeente van het Groene Hart.
- Financiële motieven: Het aanleggen van een fietspad zou teveel geld kosten, alhoewel het voor 75% gefinancierd kan worden door de provincie Zuid-Holland.
- Privé belangen: Tijdens de evaluaties hebben meerdere personen een persoonlijke voorkeur aangegeven voor de afsluiting van de Zierendeweg. Die personen willen een openbare weg strikt als privé weg gebruiken. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft die belangen meegenomen in de overwegingen om de Zierendeweg af te willen sluiten. Daarmee dient de gemeente Alphen aan den Rijn niet de belangen van de gemeenschap.

De gemeente Alphen aan den Rijn lijkt veiligheid op de Zierendeweg onterecht als reden te gebruiken, omdat dat de enige mogelijkheid is om vanuit een juridisch perspectief een weg af te sluiten. Daarmee wordt gehandeld in strijd met de wet. Het aspect veiligheid is echter tijdens de hele evaluatie van de Zierendeweg uiterst marginaal onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn.

6.2 Wetgeving

Conform artikel 2 lid 1 van de Wegenverkeerswet 1994 dient de wegbeheerder de weg in stand te houden en de bruikbaarheid daarvan te waarborgen. Daarbij kunnen regels strekken tot:

- a) het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- b) het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c) het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d) het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Alleen als er een gevaar is voor de veiligheid op de weg dan mogen maatregelen genomen worden om de veiligheid te borgen en de weggebruikers en passagiers te beschermen.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft aangekondigd om van het gedeelte van de Zierendeweg, tussen de Achtermiddenweg en de Kano oversteekplaats, een fietspad te maken. Daarmee wordt de weg niet meer in stand gehouden en gaat het besluit direct ten koste van de bruikbaarheid van de Zierendeweg. Ook is het nadelig voor de verkeersveiligheid op de Zierendeweg en de omliggende wegen. Daarmee is het voorgenomen verkeersbesluit in strijd met de wet.

Het is volgens de wet niet toegestaan om een veilige weg af te sluiten en het verkeersbesluit heeft in het verlengde daarvan geen wettelijke grondslag.

6.3 Feiten en de rechtsspraak

In de ogen van de Vereniging Eymbert is verkeersveiligheid de enige reden, waarom een weg mag worden afgesloten. Zoals eerder ook door de politie is aangegeven, is de weg niet onveilig. Slechts 10 betrokkenen voelen zich niet veilig op de Zierendeweg. Het gaat daarbij om een subjectief gevoel van onveiligheid en niet om een objectief gevoel van onveiligheid.

In de Nederlands rechtsspraak wordt altijd gekeken en geoordeeld op basis van feiten. Daarbij kan een gevoel soms verzwarend werken. Bij een bekeuring zal een agent bijvoorbeeld aangeven dat:

- Goedemiddag. Ik heb geconstateerd dat:
- U als bestuurder
- Met dat voertuig
- Op die dag
- Op dat tijdstip
- Op die weg
- Met die snelheid heeft gereden
- Terwijl de maximumsnelheid is
- Daarmee heeft u de maximumsnelheid overschreden met zoveel kilometer
- Conform de wet krijgt u een boete.

Deze vaststelling bestaat uit feit, op feit, op feit, op feit, op feit, op feit, op feit, op feit, op feit.

Ook als een rechter een oordeel velt, zal hij of zij willen weten:

- Wat er is gebeurd
- Wanneer het is gebeurd
- Waar het is gebeurd
- Wie de dader is
- Wie het slachtoffer is
- Wat de aanleiding was
- Etc

Kortom de rechter gaat ook uit van feit, op feit, op feit. Soms werkt het gevoel van het slachtoffer verzwarend, maar het zal nooit leiden tot een veroordeling.

6.4 Geen fietsersonderzoek

Tijdens de onderzoeken rond de Zierendeweg stelt de gemeente Alphen aan den Rijn, onder andere in de brief van 28 november 2022 naar de rechtbank Den Haag, dat fietsers de Zierendeweg als niet verkeersveilig en niet leefbaar beschouwen. Ervoor is op 17 oktober 2022 expliciet bevestigd door de gemeente Alphen aan den Rijn dat er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar het gevoel van verkeersveiligheid onder fietsers.

Weliswaar zijn er tijdens het stakeholdersonderzoek ook bewoners geïnterviewd, die fietsen. Desalniettemin is niet onderzocht dat fietsers of weggebruikers een onveilig gevoel hebben op de Zierendeweg. Naar de mening van fietsers of weggebruikers is immers niet gevraagd.

Vele fietsers beschouwen de weg niet als onveilig. Zie ook de onderstaande quotes uit Facebook.



Willeke-Herbert Den Hertog

Heb daar n jaar gefietst en me totaal niet onveilig gevoeld... maar n ieder vat dingen op z'n eigen manier op.. maar totaal afsluiten de weg, vind ik echt ver gaan. Ik ben blij dat de weg weer open is... enne als auto s nu normaal rijden en fietsers aan de kant i.p.v. middenop is iedereen blij toch 🙏 enne wees gewoon eens lief voor mekaar, juist ook op de weg!

Leuk Beantwoorden 6 d



Donald de Jong

De enige oplossing? dat is wederom sluiten van die weg,de een verpest het met zijn gehaaste rijgedrag voor een ander,auto's weg en fietsers(veilig)de ruimte..

Leuk Beantwoorden 6 d



Stella Pijnacker

Donald de Jong beetje rare oplossing.

Dan moet je alle wegen gaan sluiten want laten we wel wezen overal is wel wat tegenwoordig.

Velen hebben een kort lontje, hebben altijd haast, houden geen rekening met en ander of zijn druk met andere dingen dan met auto rijden of fietsen want de telefoons in het verkeer hebben nog steeds behoorlijke de overhand helaas. Dat vind ik eigenlijk veel verontrustender.

Het probleem ligt bij de aso's die geen rekening houden met een ander. En dat geldt voor zowel de automobilist als de fietser als de wandelaar die zich zo gedragen.

En omdat hun dat niet kunnen zijn daar uiteindelijk zoals altijd de goede er de dupe van.

Ik zelf fiets en rij al meer dan 25 jaar over de Zieme naar mijn werk en heb me nog nooit onveilig gevoeld.

Ik hou zelf rekening met een ieder die zich op de Zieme bevindt want dat lijkt mij niet meer dan normaal.

Als iedereen dat nou eens zou doen is er helemaal geen probleem.

En zijn deze eindeloze discussies niet nodig en kunnen mensen hun tijd aan nuttige dingen besteden dan elkaar afzeiken.

En ik weet dat zal nooit gebeuren want helaas zijn er nog teveel mensen die alleen maar met zichzelf bezig zijn.

6.5 Alternatief fietsroutes

In de besluitvorming zijn de alternatieve fietsroutes, die veel gebruikt worden, buiten beschouwing gelaten. Die hadden wel meegenomen moeten worden, om een goed beeld te krijgen van de mogelijke fietsroutes. De alternatieve routes hadden duidelijk gemaakt dat fietsers meerdere mogelijkheden hebben om naar de gewenste bestemming te komen, dan alleen via de Zieme.

Gedacht had moeten worden aan:

- Het Oortjespad in de gemeente Nieuwkoop (alternatieve fietsroute).
- De Treinweg – Kortsteekterweg (een weg, die veel gebruikt wordt door schoolgaande kinderen en gevaarlijker wordt door het omrijdende verkeer).

- De mogelijkheden voor een fietspad op het wandelpad langs de Molenviergang en het Veldzichtpad.

Een fietspad langs de Zierendeweg kan mooi aangesloten worden op het fietspad over de Hogedijk van Nieuwkoop en verder bijvoorbeeld via het fietspad langs de Noordenseweg.

6.6 Aanleg van een fietspad

De gemeente Alphen aan den Rijn gebruikt als argument dat de weg afgesloten moet worden om fietsers te beschermen. Over de aanleg van een fietspad is gesteld door de gemeente Alphen aan den Rijn dat het langdurend proces is, waarbij grond onteigend moet worden. Hiervoor heeft de gemeente Alphen aan den Rijn al ruimschoots de tijd gehad.

6.6.1 Aankoop grond voor fietspad

In 2017 is door het bureau Roelofs (Knelpunten zwaar (landbouw) verkeer – Rapport, 27 oktober 2017, projectnummer 51032173, pagina 45) aanbevolen aan de gemeente Alphen aan den Rijn om fietsvoorzieningen aan te leggen langs de Zierendeweg in de vorm van een vrij liggend fietspad.

Daarbij heeft de gemeente Alphen aan den Rijn een mogelijkheid gemist. In 2020 stond de boerderij en de grond van Zierendeweg 6 te koop, tot aan de Grote Wetering (zie de geel gemarkeerde weilanden langs de Zierendeweg). Hierop had een groot gedeelte van het fietspad langs de Zierendeweg aangelegd kunnen worden.

Aanvullende weilanden tot aan het Zuideinde van Aarlanderveen zijn mogelijk te koop bij 2 andere grondbezitters. Met de 3 stukken grond kan meer dan 80% van het fietspad aangelegd worden. Daarmee is de aankoop van de grond overzichtelijk en relatief makkelijk te realiseren.



Geel gemarkeerde weilanden stonden te kopen. De rode streep is de Zierendeweg.

Voor het fietspad “West Plus” door het weiland schijnen de aankopen al in een vergevorderd stadium geweest te zijn. Daarbij zijn de onderhandelingen afgebroken. Als doorgezet was, dan had het fietspad er al gelegen. Uit de Verkenningstudie Zierendeweg van 24 november 2020 blijkt dat voor de “Variant West” er bereidheid was om grond te verkopen mits goede inpassing en vergoeding. Dat er onteigening nodig is blijkt dus niet juist.

Tot slot is een toekomstige mogelijkheid de uitkoop van boeren in het kader van de stikstof reductie. De Zierendeweg ligt tegen het Natura 2000 gebied aan en de verwachting is dat boeren in de buurt ook uitgekocht zullen worden. Die grond kan vervolgens gebruikt worden voor de aanleg van een fietspad. De verwachting is dat met die uitkoop de vertraging niet zo groot zal zijn als beweerd wordt.

6.6.2 Budget

Voor de aanleg van een fietspad is er, door de gemeente Alphen aan den Rijn, € 1.380.000,- gereserveerd in het Meerjaren Investeringsprogramma Woningbouw en Infrastructuur (MIPWI). De gemeente Alphen aan den Rijn is, volgens de nieuwsjaartoespraak van Burgemeester Spies van 9 januari 2023, financieel gezond en dat duidt op voldoende financiële middelen voor de aanleg van een fietspad langs de Zierendeweg.

Om het fietsgebruik te stimuleren subsidieert de provincie de aanleg en verbetering van fietsinfrastructuur. Daarbij biedt de provincie Zuid-Holland de mogelijkheid om tot maximaal 75% provinciale subsidie aan te vragen wanneer een infrastructuurproject tevens bijdraagt aan de doelstellingen van het Fietsplan, en/of het project of een deel van het project is opgenomen in de Uitvoeringsagenda Samen Verder Fietsen.

6.6.3 Kosten onderhoud

Geruzie over kosten en veiligheid lijkt een traditie bij de Zierendeweg, zoals ook zichtbaar in het krantenartikel uit het Leidsch Dagblad van 2 oktober 1931. Nu herhaalt de geschiedenis zich.

Al een eeuw is er gesteggel over het onderhoud van de Zierendeweg tussen de gemeente Alphen aan den Rijn en de gemeente Nieuwkoop. De gemeente Alphen aan den Rijn is als wegbeheerder verplicht de weg te onderhouden.

Als de gemeente Alphen aan den Rijn en de gemeente Nieuwkoop samen afhankelijk zijn van deze weg, dan zouden ze ook samen naar een oplossing moeten zoeken in mogelijkheden en in kosten.



6.6.4 Totale kosten fietspad

De kosten voor een fietspad werden begroot op ongeveer 3,6 miljoen euro. Zoals aangegeven kan 75% van de kosten gefinancierd worden door de provincie Zuid-Holland. De afsluiting van de Zierendeweg kost ook meer dan de € 200.000,-- euro. In totaal kost de aanleg van een fietspad de gemeente Alphen aan den Rijn iets meer dan € 700.000,-- extra.

Onderdeel	Bedrag
Aanleg fietspad	€ 3.685.273,20
Subsidie	€ 2.763.954,90
Kosten om Zierendeweg af te sluiten (zonder fietspad)	€ 206.024,00
Totaal extra kosten voor de aanleg van een fietspad	€ 715.294,30
Reeds gereserveerd in het MIPWI	€ 1.380.000,00

Over een looptijd van 30 jaar bedragen de extra kosten voor het fietspad slechts: **€ 23.843,14** per jaar.

7 Maatschappelijke gevolgen

Bij een besluit van de overheid mag niet alleen gekeken worden naar privébelangen, maar moet ook gekeken worden naar de belangen van de maatschappij. Er moet duidelijk zijn wat de maatschappelijke gevolgen zijn van een besluit. Daarbij zou rekening gehouden moeten worden met de sociale samenhang, sociale veiligheid, natuur, economie, maatschappelijke kosten, etc.

7.1 Sociale samenhang

De Zierendeweg is cruciaal voor de verbinding tussen Zwammerdam, Aarlanderveen, de Meij en Nieuwkoop. Dit werd ook aangegeven door één van de bezwaarmakers tijdens de hoorzitting van de commissie bezwaarschriften. Een afsluiting van de Zierendeweg zal ten koste gaan van de sociale samenhang.

Voor een bewoner uit de Nieuwkoopse Meij is de Zierendeweg de weg om naar de rest van de gemeente Nieuwkoop te komen. Als de Zierendeweg is afgesloten, gaat dat niet meer lukken.

Een bewoner van Aarlanderveen gaf aan dat hij altijd brood ging halen en een praatje ging maken in Zwammerdam. Een kort ritje over de Zierendeweg. Op het moment dat de Zierendeweg was afgesloten moest hij 20 minuten omrijden en dat deed hij niet meer om brood te halen. Het zou zonde zijn voor de leefbaarheid van kleine dorpskernen als Zwammerdam, als de winkel moet stoppen omdat de klanten niet meer kunnen komen door de afgesloten Zierendeweg.

Tot slot stopte PostNL met het leveren van pakketjes aan de Zierendeweg. De distributie verliep vanuit Nieuwkoop en PostNL was niet bereid om helemaal om te rijden om de pakketjes te bezorgen. De verwachting is dat andere leveranciers ook stoppen met leveren als de Zierendeweg definitief wordt afgesloten. Hierbij verliezen de omwonenden niet alleen hun sociale contacten, maar worden ook levensmiddelen en andere goederen niet meer geleverd.

7.2 Sociale veiligheid in het geding

Tijdens de proefafsluiting is geconstateerd dat fietsers zich onveilig voelen op de Zierendeweg omdat het te rustig is geworden. Deze klacht is door verschillende personen gemeld en kenbaar gemaakt tijdens de hoorzitting van de commissie bezwaarschriften. Eén van de moeders reed tijdens de afsluiting dagelijks heen en weer van Nieuwkoop naar Bodegraven om haar dochter op te halen, die in Bodegraven werkt. Die dochter fietste voor de proefafsluiting over de Zierendeweg. Tijdens de proefafsluiting fietste ze niet meer over de Zierendeweg, omdat het te stil was geworden in de avond.

Zo geeft een omwonende aan:

Ik durf mijn dochter/zoon en niet meer met de fiets in het donker overheen te sturen, nb ik durf er zelf ook niet meer overheen. Er komt niemand meer, toename criminaliteit, drughandel, vage geparkeerde auto's. Geen sociale controle op fietsers in het donker.

Een te rustige Zierendeweg kan ook tot aanvullende overlast gaan leiden, zoals het dumpen van drugsafval. Als dit plaatsvindt in het natuurgebied van de Nieuwkoopse plassen kan dit vergrijpende gevolgen hebben.

7.3 De natuur

Ten oosten van de Zierendeweg liggen de Nieuwkoopse plassen. Met in totaal 1.400ha is het 1 van de grootste natuurgebieden van de provincie. En het gaat goed met het natuurgebied. Dat is ook te merken aan de visotter, die zich hier uitstekend thuis voelt. Wij dragen het natuurgebied van de Nieuwkoopse plassen een warm hart toe.

Elke natuurgebied heeft een grens. De Zierendeweg is ook zo een grens tussen de natuur en de mens. Bij elke grens kunnen confrontaties plaatsvinden, waarbij mens en natuur elkaar tegenkomen. De dieren zijn daarbij niet op de hoogte van de verkeersregels. Niemand heeft ze uitgelegd dat ze voorzichtig moeten zijn bij het oversteken van een weg. Hierdoor kunnen dieren aangereden worden. Of het gaat om de Milandweg, de Meij, het Zuideinde of de Zierendeweg, confrontaties zijn helaas niet te voorkomen. Het verschuiven van de grens zal het probleem niet oplossen.

De gevolgen voor de fauna zijn helaas niet onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn. Bij de tweede evaluatie was er wel een betrokken natuurliefhebber, die overzichten had gemaakt van tellingen van overleden dieren. Ooggetuigen verklaren dat de cijfers te hoog zijn. Of de aantallen hoger of lager zijn, dan bij vergelijkbare wegen is daarbij niet duidelijk. Ook is niet te controleren of de cijfers daadwerkelijk kloppen.

Tot slot is er niet gekeken naar aanvullende maatregelen. Vanuit de Vereniging Eymbert is er over dit onderwerp contact gezocht met Natuurmonumenten Nieuwkoop. Daarbij is gevraagd hoe zij omgaan met vergelijkbare wegen, die dicht langs natuurgebieden liggen. Daarbij werd aangegeven dat aan de oostkant van de Nieuwkoopse plassen een hek is geplaatst om te voorkomen dat de dieren de weg op schieten. Dat hek werkt goed. Een vergelijkbare oplossing, mits verkeersveilig toegepast, kan ook helpen bij de Zierendeweg.

Het afsluiten van de Zierendeweg is echter geen oplossing, die confrontaties tussen de mens en de natuur zal voorkomen.

7.4 Het milieu

In deze tijd wordt met man en macht gewerkt om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Daarbij moet bij elke besluit de belasting voor het milieu meegenomen worden. Door de aangekondigde afsluiting van de Zierendeweg zal op jaarbasis meer dan 3,8 miljoen kilometer omgereden moeten worden op de wegen rondom Alphen aan den Rijn. Specifiek gaat het om:

- $1.730 \text{ weggebruikers} \times 365 \text{ dagen} \times 6,1 \text{ omrijdkilometers} = 3.851.845 \text{ extra omrijdkilometers.}$

Dit komt neer op het per jaar meer dan 96 keer extra de aarde rondrijden. De gevolgen van het extra omrijden, in deze tijd van de opwarming van de aarde, zijn onacceptabel.

Dat er motorvoertuigen over wegen rijden moet daarbij wel beschouwd worden als een normale gang van zaken. Hierbij is geen sprake van een niet gangbare aanslag op het milieu. De milieubelasting door normale weggebruikers is volgens de wet ook geen reden om een weg af te mogen sluiten.

Door het omrijden wordt wel meer dan 808 ton extra CO₂ uitgestoten. Deze CO₂ uitstoot moet tegengegaan worden, om te voorkomen dat de aarde opwarmt. De overheid heeft daarbij de plicht om ons leefmilieu te beschermen en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. De rechters verplichten de overheid daartoe, zoals ook besloten is in de Urgenda zaak. Als de gemeente Alphen aan den Rijn besluit om de Zierendeweg af te sluiten, dan zullen ze de negatieve gevolgen moeten compenseren.

Om de extra CO₂ uitstoot te compenseren moeten meerdere moderne windmolens gebouwd worden van 50 meter hoog. Naast de overlast, die deze windmolens met zich meebrengen, lopen de kosten als snel op tot miljoenen euro's.

Tot slot zal het kwetsbare Natura 2000 gebied van de Nieuwkoopse plassen aanvullende schade ondervinden van het vele omrijden, dat binnen een straal van 25 kilometer rond het Nature 2000

gebied zal plaatsvinden. Voordat besloten wordt om de Zierendeweg af te sluiten zal er eerst een Milieueffectrapportage en een AERIUS-berekening gemaakt moeten worden. Daarmee kunnen de exacte gevolgen van de afsluiting, waaronder de extra stikstof uitstoot, vastgesteld worden en kan geverifieerd worden of het wettelijk toegestaan is om het milieu extra te vervuilen met de afsluiting van de Zierendeweg.

7.5 Nadelig voor toerisme en recreatie

Het gebied rond de Zierendeweg en de bijbehorende kano oversteekplaats wordt door veel mensen gebruikt om:

- Boten te water laten
- Te vissen
- Kano's te water te laten en uit het water te halen

Met name de kano oversteekplaats wordt praktisch onbruikbaar als er meerdere mensen op hetzelfde moment gebruik willen maken van deze locatie. Die weggebruikers zullen ter plekke met meerdere aanhangers moeten keren om vervolgens weer via Zwammerdam de weg te vervolgen.

In de brief van 28 november 2022 aan de rechtbank Den Haag stelt de gemeente Alphen aan den Rijn dat de Zierendeweg en daarbij ook de kano oversteekplaats goed bereikbaar is voor toerisme, recreatie en de cultuurhistorische waarde. Dat is helaas niet correct.

Als je 30 minuten extra moet omrijden verdwijnt snel de ambitie tot toerisme en recreatie. Zo werd door 1 van de leden aangegeven de kano oversteekplaats niet meer te gebruiken, omdat die bijna niet meer te bereiken is. Eén van de bewoners van de Zierendeweg heeft hetzelfde probleem. Doordat zijn boot in Nieuwkoop ligt en de Zierendeweg was afgesloten, was die boot nu bijna niet meer te bereiken.

Voor een aantal recreatieve fietsers creëert de afsluiting van de Zierendeweg een extra ruim fietspad. Voor die fietsers zijn ook alternatieve routes in de buurt beschikbaar, zoals het Oortjespad en de Treinweg.

Tot slot kunnen minder bedeelden, die bijvoorbeeld niet meer kunnen fietsen, ook genieten van de weg als ze er met de auto overheen rijden. Eén van de omwonenden gaf aan dat hij ervan geniet als hij de drukte achter zich laat en de Zierendeweg oprijdt naar huis. Het open en stille landschap zorgt ervoor dat de rust over hem neerdaalt.

7.6 Economie

Bij het nemen van het verkeersbesluit voor de proefafsluiting van de Zierendeweg en ook bij de uniforme openbare voorbereidingsprocedure wordt helaas geen rekening gehouden met de economische gevolgen van de afsluiting van de Zierendeweg.

Zo is, tijdens de hoorzitting van de commissie bezwaarschriften, aangegeven dat de vele horecagelegenheden rond de Zierendeweg omzetverlies lijden door de afsluiting van de Zierendeweg en dat de manage aan de Achtermiddenweg 30% omzetverlies zal lijden bij de definitieve afsluiting van de Zierendeweg.

Ook winkels aan de noord en zuidkant van de Zierendeweg gaan omzetverlies lijden, omdat ze slechter of bijna niet meer bereikbaar worden voor de klanten. Een taxibedrijf heeft berekend dat ze alleen al door de afsluiting van de Zierendeweg 25.000 kilometer extra om moeten gaan rijden.

Door de verantwoordelijke ambtenaar van de gemeente Alphen aan den Rijn werd tijdens de evaluatiebijeenkomst op 7 september 2022 aangegeven dat er nog niets met de economische gevolgen is gedaan, maar dat de bedrijven de gevolgen eerst moesten aantonen.

In de brief van 28 november 2022 aan de rechtbank te Den Haag is door de gemeente Alphen aan den Rijn gesteld dat bij het verkeersbesluit ook de economische gevolgen zijn meegenomen. In het verkeersbesluit wordt echter niet gerefereerd naar eventuele economische gevolgen of een afweging van economische gevolgen. De economische gevolgen komen ook niet voor in de Verkenningstudie Zieldeweg van 24 november 2020 en de Studie gevolgen afsluiting Zieldeweg van 10 augustus 2021. Ook staat het niet in de andere documenten, die gedeeld zijn door de gemeente Alphen aan den Rijn.

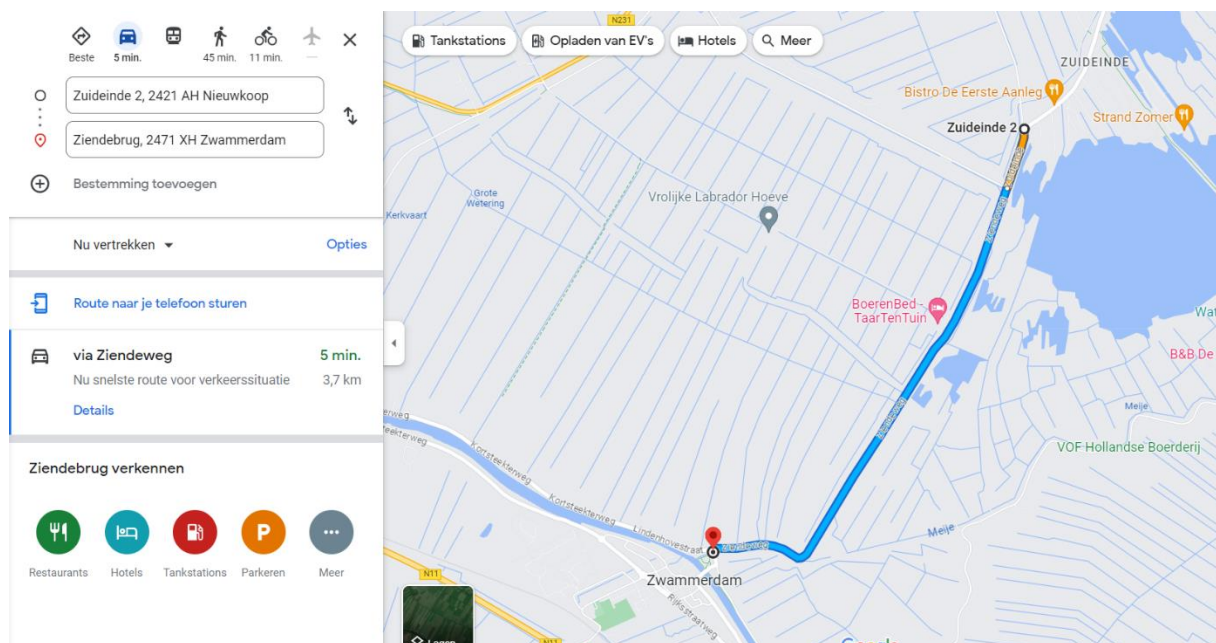
Naar aanleiding van het ingediende WOO-verzoek is er tot nu toe door de gemeente Alphen aan den Rijn ook geen informatie gedeeld of openbaar gemaakt over onderzoeken naar economische gevolgen. Dit duidt erop dat er niet gekeken is naar de economische gevolgen van de afsluiting van de Zieldeweg.

7.7 Omrijdtijden niet correct

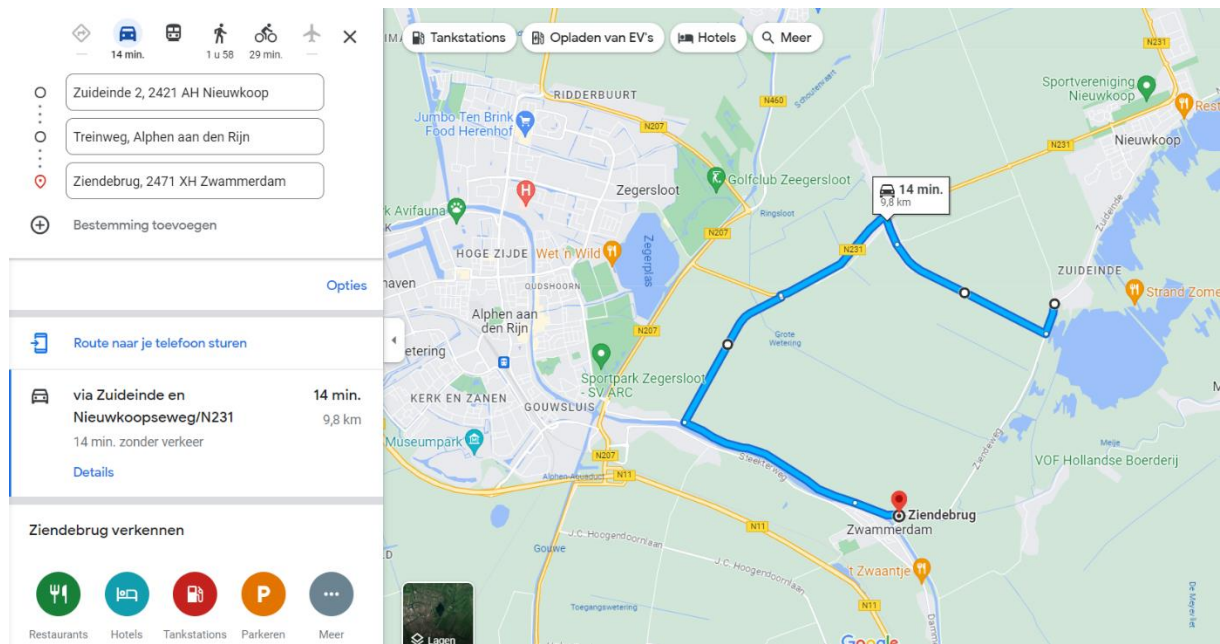
In opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn zijn bij de bepaling van de omrijdtijden fouten gemaakt. Daarbij is niet gemeten van het begin van de Zieldeweg tot het einde van de Zieldeweg, maar vanaf een plek waar de omwonenden niet zijn, naar een plek waar de omwonenden niet naartoe moeten.

Hieronder staan 3 kaarten van Google Maps met de betreffende afstanden.

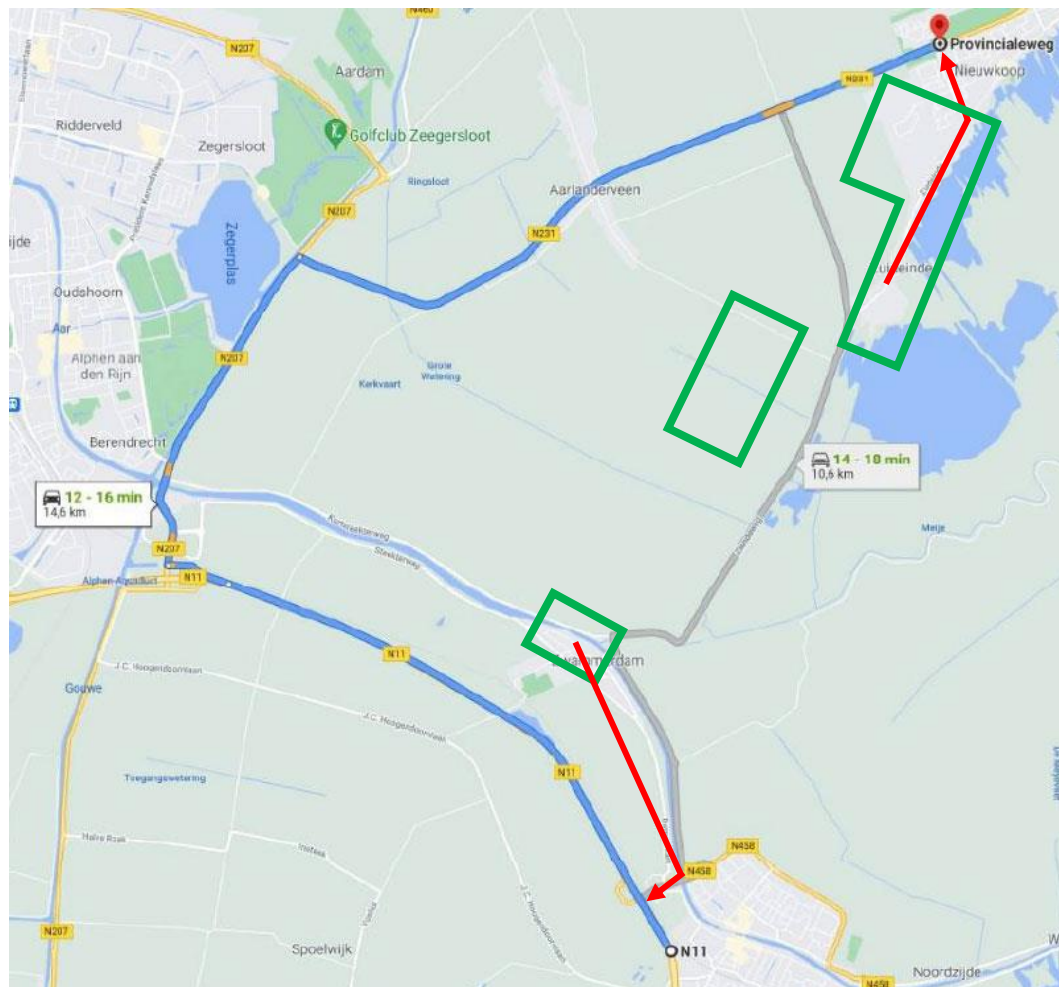
Kaart 1: Directe route



Kaart 2: Kortste route met omrijden



Kaart 3: Omrijden volgens de gemeente Alphen aan den Rijn



Volgens de gemeente Alphen aan den Rijn zou omgedren moeten worden via de blauwe route. Daarbij is een route gekozen van waar de bewoners niet zijn, naar waar ze niet naartoe moeten. Ook wordt alleen over de provinciale wegen gereden, alwaar een hogere snelheid gehaald kan worden. Door bewust pas vanaf de provinciale weg te meten wordt, in opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn, ten onrechte een kortere omrijdtijd gerapporteerd.

De onevenredig zwaar getroffen omwonenden wonen juist in het gebied (met name in de groene rechthoeken). Die bewoners zouden aanvullend op de omrijdroute ook nog eerst 2,5 kilometer de verkeerde kant op moeten rijden (rode pijlen), voordat ze de route kunnen vervolgen.

Volgens Google Maps zijn de juiste, minimaal omrijdafstanden:

Route	Zonder omrijden		Met omrijden	
Begin Zierendeweg – einde Zierendeweg	3,7 km	5 minuten	9,8 km	14 minuten
Begin Zierendeweg – N11	6,7 km	10 minuten	15,5 km	15 minuten

Het omrijden zal daarbij 6,1 kilometer en 9 minuten extra reistijd met zich meebrengen. De omrijdtijden kunnen voor omwonenden, die voor hun werk vijf dagen per week over de Zierendeweg moeten rijden, oplopen tot 72 uur per jaar (9 minuten enkele reis x 2 keer per dag x 5 werkdagen per week x 48 weken). Dat zijn bijna 2 volledige vakantieweken per jaar.

7.8 Maatschappelijke kosten

Niet alleen het extra omrijden kost onze maatschappij veel geld. Er is ook schade aan de economie, de natuur en het milieu. De maatschappelijke kosten zullen bestaan uit:

Maatschappelijke kosten	Jaar 1	Alle jaren
Reiskosten voor het omrijden (minimaal 3.851.845 kilometer x € 0,21)		€ 808.887,50
Reistijd door het omrijden (minimaal 9 minuten x 365 dagen x 1730 x € 24/60)		€ 2.273.220,00
Extra schade aan andere wegen (bermschade en ander wegenonderhoud)		€ 50.000,00
Economische schade (schatting)		€ 250.000,00
Kosten gemeente Alphen aan den Rijn voor het afsluiten	€ 206.024,00	
Bouw windmolens	€ 1.304.325,88	
Onderhoud windmolens		€ 150.000,00
Vleermuizen monitoring windmolens		€ 50.000,00
Stikstof schade (schatting)	€ 5.000.000,00	
Extra snoeikosten		€ 2.000,00
Extra strooikosten		€ 2.000,00
Overige kosten (onderzoeken, juridische kosten, etc)	€ 100.000,00	
Totale kosten	€ 6.610.349,88	€ 3.636.107,50

De totale maatschappelijke kosten voor het eerste jaar lopen al op tot meer dan € 10 miljoen. Als de Netto Contante Waarde wordt uitgerekend, over de looptijd van 30 jaar voor een fietspad, dan lopen de maatschappelijke kosten van de afsluiting van de Zierendeweg op tot meer dan € 85 miljoen euro (zie bijlage 2).

De resterende kosten van de aanleg van een fietspad, van iets meer van 700.000 euro (zie paragraaf 6.6.4), vallen in het niet bij deze maatschappelijke kosten.

7.9 Cultureel-historische waarde ontbreekt

Rijdend over de Zierendeweg, met aan beide kanten knotwilgen, kan genoten worden van een weg, die kenmerkend is voor het Groene Hart. Aan de ene kant uitkijkend over de uitgestrekte, cultuur-historische weilanden. Aan de andere kant genietend van het unieke natuurlandschap van de Nieuwkoopse plassen.

De Zierendeweg is een unieke cultureel-historische weg, die al meer dan 300 jaar bestaat. Jarenlang maakte deze weg onderdeel uit van de belangrijkste verbindingsweg tussen Amsterdam en Rotterdam. Daarbij zijn aan de weg ook diverse historische boerderijen en monumenten te bewonderen, zoals het rijksmonument Molenrestant aan de Zierendeweg 8, de waterkering uit de 12e eeuw en het Asschuurtje.

Dit alles maakt deze weg een unieke cultureel-historische weg, die voor iedereen vrij toegankelijk moet blijven. Deze weg wordt door het verkeersbesluit van het College echter nagenoeg afgesloten en daarmee wordt deze weg ontnomen aan de maatschappij.

7.10 Overlast omwonenden

De gemeente Alphen aan den Rijn geeft aan dat een verkeersbesluit genomen kan worden om overlast te beperken. Tijdens de proefafsluiting zijn de effecten voor de omwonenden aan de Kortsteekterweg, de Lindenhovenstraat en Aarlanderveen niet in beeld gebracht. Ook is niet gekeken naar de gevolgen in Noorden en Woerdense Verlaat. Het aantal bewoners langs de Zierendeweg staat in geen verhouding tot het aantal bewoners dat veel meer last krijgt van omrijders.

Daarbij is de afstand tussen de huizen en de Zierendeweg minimaal 12 meter. Er zit ook een sloot tussen de woningen en de weg. Op de alternatieve wegen, waar nu over gereden moet worden, staan huizen veel dicht bij de weg en staan huizen soms direct aan de weg. Op die wegen veroorzaakt het verkeer veel meer overlast en veel meer onveilige situaties. Door de afsluiting van de Zierendeweg worden de weggebruikers van de relatief veilige Zierendeweg naar minder veilige wegen gestuurd, waar meer gevaar is en meer overlast merkbaar is van het verkeer.

7.11 Andere belanghebbenden niet meegenomen

De opzet van de stakeholderconsultatie is veel te beperkt geweest. Bewoners van de omliggende dorpen, die de meeste hinder gaan ondervinden van de eventuele afsluiting van de Zierendeweg, zijn niet betrokken in die consultatie.

Ook tijdens de proefevaluatie werden niet alle omwonenden en betrokkenen uitgenodigd. Alleen een klein deel van de bewoners uit de gemeente Alphen aan den Rijn werden uitgenodigd voor de tussentijdse evaluaties. Geen van de mensen die bezwaar hadden gemaakt tegen de afsluiting zijn in kennis gesteld van deze evaluaties.

Kentekenonderzoeken tonen aan dat juist de bewoners van de omliggende gemeenten met name gebruik maken van de Zierendeweg. Dit had de aanleiding moeten zijn om die bewoners te betrekken bij de stakeholderconsultatie en bij de evaluatie. Het college van de gemeente Alphen aan den Rijn had ze ook moeten erkennen als belanghebbenden, net zoals de eigen Bezwarencommissie dat adviseerde. Dat is echter bewust afgewezen door het college.

Daarbij komen ongewenste effecten naar voren als:

- PostNL heeft besloten om geen pakketjes meer te bezorgen aan de Zierendeweg vanwege de afsluiting.
- De bereikbaarheid van het NS-station van Bodegraven is ernstig verslechterd voor omwonenden, die ten noorden van de Zierendeweg wonen. In plaats van via Bodegraven met prima P+R, moet er nu omgereden worden via Alphen aan den Rijn. Dit betekent volgens een omwonende: "Eerder weg, langer rijden/ meer km en duurder treinkaartje naar Utrecht. Je kind van en naar het station brengen duurt langer en je moet eerder weg omdat de trein in Alphen 15 minuten eerder vertrekt naar Utrecht. Onnodige tijd en km's."
- Een andere omwonende geeft aan: "Het is een 'pensionado' beslissing; in dit land moet er ook nog gewerkt worden. Als werkende alleenstaande moeder is 10 minuten omrijden het verschil tussen wel of niet ontbijten met je kinderen OF wel of niet voor de voetbaltraining een gezonde maaltijd kunnen koken na een werkdag. Niet afsluiten en zeker niet doordeweeks!"

De gerechtvaardigde democratische rechten van belanghebbenden om gehoord en betrokken te worden en te blijven bij de besluitvorming rondom de afsluiting van een belangrijke regionale gebiedsontsluitingsweg wordt hierbij miskend. Hierdoor wordt de rechtspositie van deze belanghebbenden aangetast.

8 Uniforme openbare voorbereidingsprocedure

8.1 Besluitvorming onzorgvuldig

Op 11 mei 2023 heeft de gemeente Alphen aan den Rijn de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg gepubliceerd.

Lang voordat de proef was afgelopen was de conclusie echter al getrokken dat de Zierendeweg afgesloten zou moeten worden. Op 15 december heeft de verantwoordelijke wethouder van de gemeente Alphen aan den Rijn aangegeven dat er een verkeersbesluit zal volgen. Op zich is het vreemd dat dit besluit al genomen was voordat de proef überhaupt was afgelopen. Als het resultaat van de evaluatie was geweest dat de weg beter open kan blijven, was immers geen verkeersbesluit nodig. Dit duidt op een vooringenomen besluit.

Dit wordt bevestigd door het doel van de proef. In de ogen van de Vereniging Eymbert is van een proef geen sprake als achteraf pas bepaald wordt wanneer een proef geslaagd is. Daarbij had, voordat de proef gestart werd, al duidelijk moeten zijn:

- Wat het doel is van de proef?
- Wat wordt gemeten?
- Hoe worden de resultaten objectief gemeten?
- Wanneer is de proef geslaagd?

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft voor de proefafsluiting van de Zierendeweg niet vastgesteld wat het doel is en wanneer de proef geslaagd is. Een subjectief gevoel van een deel van de betrokkenen blijft daarbij onvoldoende om een weg af te sluiten.

In zijn algemeenheid valt op dat tijdens de proef van 9 maanden (in totaal 39 weken) het verkeer uiteindelijk maar 19 weken is gemeten. Dat maakt de cijfers onvolledig en onbruikbaar om een goed beeld te krijgen van de gewijzigde verkeersstromen. Ook zijn de effecten van landbouwverkeer niet gemeten en staat het vol met meningen in plaats van feiten. Tot slot blijkt, zoals tijdens de 2^e evaluatie ook is aangegeven, het rapport mede geschreven te zijn door de betrokken ambtenaar van de gemeente Alphen aan den Rijn. Hierdoor is de gehele evaluatie niet meer onafhankelijk en niet meer neutraal.

Tijdens de proefafsluiting zijn 107 bezwaren ingediend en zijn er veel op- en aanmerkingen op de evaluatie gegeven door de voorstanders van het openhouden van de Zierendeweg. Deze aanvullingen zijn amper tot niet meegenomen in de evaluatie. Daarmee is de evaluatie onvolledig en onzorgvuldig geworden en kan deze zelfs als misleidend bestempeld worden. Dit wijst op een onzorgvuldige voorbereiding en afweging van belangen.

8.2 Ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg

Door de gemeente Alphen aan den Rijn is gevraagd om het ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg van een zienswijze te voorzien. Het ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg luidt:

- dat de gemeente als wegbeheerder een verkeersbesluit moet nemen bij het plaatsen of verwijderen van sommige verkeerstekens en dat in het verkeersbesluit wordt afgewogen waarom verkeerstekens worden geplaatst of verwijderd;
- dat het college in haar vergadering van 11 januari 2022 heeft besloten een proefafsluiting op de Zierendeweg voor doorgaande motorvoertuigen met uitzondering van landbouwvoertuigen en brommobielen in te stellen voor de periode van 9 maanden, om de effecten van deze afsluiting te beoordelen aan de hand van metingen en meningen;

- dat een verkeersbesluit hiertoe is gepubliceerd in het Gemeenteblad op 17 februari 2022, nr. 71121;
- dat de Zierendeweg van 8 april 2022 tot 5 januari 2023 over een afstand van 140 meter afgesloten is geweest voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd landbouwvoertuigen en brommobielen, tussen De Slingerkamp (kano oversteekplaats) en Achtermiddenweg;
 - Dit was in strijd met de wet. Op 17 februari 2022 is het verkeersbesluit over de proefafsluiting van de Zierendeweg gepubliceerd. Deze proefafsluiting duurt volgens het verkeersbesluit 9 maanden. Verkeersbesluiten dienen volgens artikel 27 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) in werking te treden 6 weken na de bekendmaking. Het verkeersbesluit had in dat kader moeten stoppen op 31 december 2022.
- dat uit de proef is gebleken dat het verkeersbeeld in overeenstemming komt met het type weg (erftoegangsweg type 2 buiten de bebouwde kom), de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg en aansluitende routes verbetert, dat er een positief effect was op de fauna langs de Zierendeweg doordat er minder dieren werden doodgereden en dat er geen extra stagnatie of verkeersonveiligheid op is getreden op de alternatieve routes;
 - Een erftoegangsweg type 2 heeft een maximale etmaalintensiteit van 6.000 voertuigen. De Zierendeweg blijft met ongeveer 1.243 voertuigen (0 meting) ver onder die grens. De Zierendeweg voldeed voor de afsluiting al ruim aan de normen van dit type wegen.
 - De leefbaarheid op de Zierendeweg en de aansluitende routes is niet onderzocht. Dit was geen onderdeel van het onderzoek. Er is alleen gekeken of er geen negatieve effecten waren op de verkeersstromen.
 - Het effect op de fauna is niet onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn. In het dossier zit ook geen onderzoek van de gemeente Alphen aan den Rijn naar de fauna. Alleen door een betrokken natuurliefhebber is de fauna onderzocht. Er is niet gecontroleerd of deze cijfers kloppen en hoe die in verhouding staan met andere wegen.
 - De stagnatie is niet geregistreerd en onderzocht. Leden hebben aangegeven aanzienlijke vertraging te hebben ervaren. De verkeersonveiligheid is marginaal meegenomen in het onderzoek. In het rapport van de evaluatie staat 1 ongeval tijdens de evaluatie. Daarbij ontbreken er, zoals gemeld bij de tweede evaluatiebijeenkomst, 32 ongevallen
- dat tijdens de proef is gebleken dat aanvullende maatregelen op de Lindenhovestraat en Kortsteekterweg wenselijk zijn om het verkeer beter te geleiden en de maximum snelheid na te leven en de gemeente deze maatregelen al in voorbereiding heeft;
 - Dit heeft niets met de Zierendeweg te maken. Als daar problemen zijn, dan zouden die daar opgelost moeten worden.
- dat het college absolute prioriteit wil geven aan de fietser en overig langzaam verkeer en het daarom van belang vindt de verkeerssituatie blijvend in overeenstemming te brengen passend bij het type weg;
 - Dit is een politiek besluit en mag geen afweging zijn bij het openhouden of afsluiten van wegen. Volgens de wet is dit niet toegestaan.
- dat het college er daarom voor kiest om een gedeelte van de Zierendeweg definitief af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd landbouwvoertuigen en brommobielen (te knippen) door middel van het aanwijzen van dat gedeelte van de Zierendeweg als bromfiets-/fietspad;

- dat het college kiest voor een bromfiets-/fietspad omdat tijdens de proef bleek dat de borden geslotenverklaring gemotoriseerd verkeer niet voldoende prikkelt om niet door te rijden;
 - o Volgens het CROW is de definitie van een fietspad een parallel aan de naastgelegen rijbaan en wordt daarvan door een tussenberm gescheiden. Daar lijkt volgens het voorstel geen sprake van. Het lijkt erop dat de bestaande weg wordt bestempeld als fietspad, waar dan ook weer met een ontheffing en met tractoren op gereden mag worden. Dat zal tot veel verwarring leiden onder de weggebruikers en zal ook leiden tot gevaarlijke verkeerssituaties, waarbij de weggebruikers elkaar niet begrijpen. Dit is al gebleken tijdens de proefafsluiting.
- dat het college beoogt met het aanwijzen tot bromfiets-/fietspad dat gemotoriseerd verkeer niet toch het risico neemt om door te rijden en het betreffende weggedeelte zodanig ingericht kan worden dat dit ook duidelijk de uitstraling van fietspad heeft;
- dat tijdens de proef ook bleek dat fietsers automobilisten gebaren niet op de Zierendeweg te mogen rijden, terwijl dat autoverkeer op het gedeelte reed waar wel gereden mocht worden. Door het aanwijzen tot bromfiets-/fietspad beoogt het college dat het voor alle weggebruikers duidelijker is waar gemotoriseerd verkeer wel en niet mag rijden;
 - o Dit duidt op gevaarlijke verkeerssituatie, waarbij weggebruikers elkaar niet begrijpen door een onduidelijke inrichting van de weg. Daarbij zorgen ontheffingen ook voor verwarring, waarbij er nog steeds auto's van de weg gebruik blijven maken. Dit wordt niet opgelost door er een bromfiets-/fietspad van te maken.
- dat landbouwverkeer en brommobielen worden uitgezonderd, omdat voor hen geen goed en realistisch alternatief aanwezig is;
 - o Een veel gehoorde opmerking is dat het landbouwverkeer voor het meeste gevaar zorgt voor fietsers. Het is dan niet logisch om de minst gevaarlijke categorieën voertuigen te weren.
- dat de eerdere onderzoeksrapporten integraal onderdeel uitmaken van de afwegingen die ten grondslag liggen aan dit besluit;
 - o Niet gespecificeerd is om welke onderzoeksrapporten het gaat en welke niet zijn meegenomen in de afwegingen.
- dat het college een uitgebreide belangenafweging heeft gedaan die is vastgelegd in een aparte notitie die integraal onderdeel uitmaakt van dit besluit;
 - o De afweging is onzorgvuldig en onvolledig. Op basis van zo een belangenafweging mag een weg niet afgesloten worden.
- dat het college het belang van de fietser en overig langzaam verkeer en bewoners zwaarder weegt dan de belangen van gemotoriseerd verkeer om van de Zierendeweg gebruik te moeten maken;
 - o Dit is een mening en mag geen afweging zijn bij het openhouden of afsluiten van wegen. Volgens de wet is dit niet toegestaan.
- dat het college hiermee de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg én aansluitende routes door Zwammerdam (en Nieuwkoop) beoogt te verbeteren;
 - o Het besluit gaat echter ten koste van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de Zierendeweg en de aansluitende routes door Zwammerdam en Nieuwkoop. Op die routes, zoals de Kortsteekterweg en het Zuideinde van Nieuwkoop wordt het drukker, waardoor het op die wegen ten koste gaat van de leefbaarheid.
- dat door deze maatregel alle bestemmingen aan de Zierendeweg bereikbaar blijven, maar dat afhankelijk van de bestemming de juiste route moet worden gekozen;

- dat dit kan leiden tot keerbewegingen of achteruit rijden op de Zierendeweg en dat daarom meerdere vooraankondigingsborden worden geplaatst om het verkeer op plekken waar een andere keuze kan worden gemaakt te wijzen op de verkeersmaatregel;
- dat het college erkent dat sommige groepen weggebruikers onredelijk in hun belang worden geraakt en dat zij in aanmerking kunnen komen voor een ontheffing en hiertoe ontheffingenbeleid wordt opgesteld;
 - Dit lijkt op discriminatie van omwonenden, waarbij een volstrekte willekeur wordt gehanteerd voor het uitdelen van ontheffingen. Bewoners van de Zierendeweg zijn nog boos, dat zij zelfs geen ontheffing kregen tijdens de proefafsluiting en anderen, die 75 kilometer verderop woonde, wel een ontheffing kregen.
- dat voor de handhaving van deze maatregel ANPR camera's kunnen worden ingezet;
- dat de in artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten behoeve van het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers en het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan ten grondslag liggen aan dit besluit;
 - Er is niet onderzocht en niet aangetoond door de gemeente Alphen aan den Rijn dat het nodig is om weggebruikers te beschermen. Sterker nog, de Zierendeweg zou beschouwd moeten worden als 1 van de veiligste wegen in de regio.
- dat ook de in artikel 2, tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen ten behoeve van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, alsmede de gevolgen voor het milieu ten grondslag liggen aan dit besluit;
 - Dit is niet onderzocht en niet aangetoond. Dat er motorvoertuigen over wegen rijden moet wel beschouwd worden als een normale gang van zaken. Hierbij is geen sprake van een ongebruikelijke aanslag op het milieu. Het omrijden veroorzaakt echter wel een grote aanslag op het milieu binnen een straal van 25 kilometer van een Natura 2000 gebied.
- dat er conform artikel 24 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) overleg plaatsgevonden heeft met de door de korpschef van de nationale politie daartoe gemachtigde verkeersadviseur. Deze adviseert;
 - Dit onderdeel is leeg. Niet bekend is wat de korpschef adviseert. In het verlengde daarvan kan dit niet meegenomen worden in de zienswijze.
- dat het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee een ieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor de rekening van de betrokkenen behoren te blijven;
 - De voorwaarde hiervoor is wel dat de maatregelen door de wet zijn toegestaan. Maatregelen, die in strijd zijn met de wet, zijn geen normale maatschappelijke ontwikkeling.
- dat er is gelet op de artikelen 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 en artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer,

besluiten

tot het plaatsen van bord G12a (bromfiets-/fietspad) met onderbord OB55 (uitgezonderd landbouwvoertuigen), aangevuld met de tekst "brommobielen" op de Zierendeweg:

De gemeente Alphen aan den Rijn wil de Zierendeweg afsluiten, door er een fietspad van te maken. Daarbij worden wel een aantal ontheffingen afgegeven, waardoor er auto's en tractoren over het fietspad gaan rijden. Naar verwachting zal dat leiden tot gevaarlijke situaties, waarbij weggebruikers de verkeerssituatie niet meer begrijpen en verkeerde inschattingen gaan maken.

Volgens Veilig Verkeer Nederland is in art. 3 t/m 10 van het RVV 1990 geregeld, welke plaats op de weg de weggebruikers moeten en mogen gebruiken. Van de verplichtingen van art. 10 kan ontheffing worden verleend.

De wegbeheerder heeft niet de bevoegdheid om een weggedeelte, voorzien van bord G12a (fiets-/bromfietspad) toegankelijk te maken voor een aantal auto's en tractoren. Een mogelijkheid hiertoe zou zijn: de weg sluiten voor alle motorvoertuigen (bord C12) met als onderbord: UITGEZONDERD HOUDERS VAN ONTHEFFING. (evt. LANDBOUWVOERTUIGEN). Dan is de weg in feite niet meer toegankelijk voor andere bestuurders dan (brom)fietsers, voetgangers en gehandicaptenuvoertuigen.

1. ter hoogte van de aansluiting met de Achtermiddenweg in zuidelijke richting;
2. ter hoogte van De Slingerkamp (kano oversteekplaats) in noordelijke richting.

Een en ander volgens de bijgevoegde tekening.

- De tekening is niet toegevoegd.

De in dit besluit genoemde borden zijn opgenomen in bijlage I van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

8.3 Notitie belangenafweging Zierendeweg

Door de gemeente Alphen aan den Rijn is, naast het ontwerp verkeersbesluit ook een notitie belangenafweging Zierendeweg toegevoegd. Bij deze wordt die van een zienswijze voorzien.

De notitie belangenafweging Zierendeweg luidt:

Belang fietser en overig langzaam verkeer voorop

Het college stelt het belang van de fietser en overig langzaam verkeer zoals voetgangers en ruiters voorop. Het college geeft op dit tracé prioriteit aan kwetsbare verkeersdeelnemers.

- Dit is een politieke keuze en kan beter opgelost worden met een fietspad. Het afsluiten van de Zierendeweg verplaatst immers het gevaar. Een fietspad vermindert het gevaar.

Daarom vindt het college het van belang dat het verkeersbeeld en de verkeersintensiteit van de Zierendeweg in overeenstemming wordt gebracht met het type weg. De Zierendeweg is een erftoegangsweg type 2 buiten de bebouwde kom. Er reden in 2019 gemiddeld circa 1700 motorvoertuigen per etmaal over de Zierendeweg. Dit is voor een erftoegangsweg type 2 een te hoge intensiteit. Toepassing van een erftoegangsweg type 2 met uitsluitend een rijloper van slechts 3,50 meter is in verband met de verkeersveiligheid en het voorkomen van (ernstige) bermschade alleen acceptabel als de intensiteit lager is dan 350 à 400 motorvoertuigen per etmaal.

- De ontwerprichtlijnen schrijven voor dat een erftoegangsweg een maximale capaciteit heeft van 6.000 motorvoertuigen per dag. De Zierendeweg blijft ver onder die grens.
- De bermen van de Zierendeweg zijn al grotendeels beschermd met stoepranden en geperforeerde "tegels". Hiermee wordt bermschade voorkomen. Deze bermbescherming kan ook langs de rest van de Zierendeweg worden gelegd.
- Eventuele bermschade zal ook voorkomen op de omliggende wegen, waarover bij een afsluiting van de Zierendeweg gereden gaat worden. Er is slechts sprake van een verplaatsing van het probleem en niet een oplossing.
- De bermschade, die tot nu toe zichtbaar is, wordt niet veroorzaakt door de motorvoertuigen, die uitgesloten worden van het rijden over de Zierendeweg. Met de voorgestelde verkeersmaatregelen wordt dit dus niet opgelost.

- Tot slot worden hierbij ontwerprichtlijnen in de argumentatie gebruikt, die geen wettelijke grondslag hebben. Daarbij is het verkeer op de Zierendeweg inmiddels afgenomen tot 964 voertuigen per etmaal. De meeste wegen in de buurt, die ook nog eens smaller en gevaarlijker zijn, hebben een verkeersintensiteit die hoger ligt. Door het verplaatsen van het verkeer naar die wegen wordt niets opgelost. Het gevaar en de eventuele problemen met de bermschade worden slechts verplaatst.
- Het feit dat er smalle wegen zijn in Nederland, waar veel omwonende van gebruik maken, is geen vrijbrief om wegen willekeurig af te sluiten.

Gebruik van de weg door gemotoriseerd verkeer

Uit onderzoek in 2021 is gebleken dat circa 8% (circa 135 motorvoertuigen) van de circa 1700 motorvoertuigen op de Zierendeweg verkeer is tussen Nieuwkoop en Zwammerdam (en dus niet verder rijdt). De overige 92% (circa 1565 motorvoertuigen) zijn motorvoertuigen met alleen een herkomst of bestemming in Nieuwkoop (circa 940) of Zwammerdam (circa 205) of zijn doorgaande motorvoertuigen t.o.v. beide plaatsen (circa 420).

- In de rapportages wordt 78% van het verkeer aangeduid als bestemmingsverkeer.

Een belangrijke bestemming in Zwammerdam is Ipse De Bruggen aan de Spoorlaan.

- Dit is niet onderzocht en aangetoond. Het staat ook niet in de aangeleverde stukken. De verwachting is eerder dat veel omwonenden niet naar Ipse De Bruggen gaan.

In het verlengde van de Zierendeweg rijdt men Zwammerdam binnen via een erftoegangsweg 30 km/u. Om Ipse De Bruggen te bereiken vanaf de Zierendeweg moet men via een erf rijden (Molenstraat-Plein-Swadenburgerdam). Dit is een zeer smalle straat met weinig uitwijkmogelijkheden en niet geschikt als ontsluitingsroute voor de omgeving.

- Dit is niet onderzocht en aangetoond. Integendeel, het overgrote gedeelte van de gebruikers van de Zierendeweg zal niet via deze route rijden, maar via de andere wegen de route vervolgen.
- Hierbij kan ook via de Buitenkerk gereden worden. Hiervoor zal wel de kruising met de Verloofstraat aangepast moeten worden. Die kruising stuurt het verkeer juist naar de Molenstraat.

Het gemotoriseerde verkeer op de Zierendeweg van en naar Nieuwkoop en verder rijdt voornamelijk naar de N11/A12 of naar Bodegraven en omgeving. Om de N11/A12 te bereiken moet men via een erftoegangsweg 30 km/u rijden (Molenstraat-Akerboomseweg). Deze weg is smal en er zijn weinig uitwijkmogelijkheden. Omwonenden hebben vaker geklaagd over te hard rijdende auto's en dit is bevestigd in meerdere onderzoeken met een snelheidsdisplay en blijkt uit de gegevens van VIA.

- Dit wordt mede veroorzaakt doordat de gemeente Alphen aan den Rijn toestemming heeft gegeven om veel huizen te laten bouwen aan deze weg en niet nagedacht heeft over de gevolgen daarvan. Er had eerste een visie moeten komen op de verkeersstromen. Oplossingen zijn mogelijk, alleen daarvoor zal de gemeente Alphen aan den Rijn actie moeten ondernemen. De gegevens van VIA moeten als illegaal en onvolledig worden bestempeld.

Veiligheid en leefbaarheid

Het aantal "ontmoetingen" tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer is te hoog.

- Dit is niet objectief vastgesteld. Bovendien zijn de alternatieve wegen, waarover gereden gaat worden als de Zierendeweg dicht is, gevaarlijker en even druk als de Zierendeweg nu is.

Gemotoriseerd verkeer op de smalle Zierendeweg rijdt meestal met hogere snelheid dicht langs het langzaam verkeer en het langzame verkeer ervaart daarbij onveiligheid (subjectief).

- Dit is niet objectief vastgesteld. Het is een suggestie, die bestempeld moet worden als laster (Artikel 262 in samenhang met artikel 261 Wetboek van strafrecht). Het is een onterechte beschuldiging van weggebruikers, die zich wel aan de regels houden op de Zierendeweg.
- Er is niet onderzocht dat langzaam verkeer daarbij onveiligheid ervaart. Slechts een klein gedeelte (minder dan 0,00185% van alle fietsers) ervaart de onveiligheid. Het overgrote gedeelte van het langzame verkeer ervaart geen specifieke onveiligheid.

Er zijn wel uitwijkplaatsen, maar er is meestal teveel verkeer om daar op elkaar te wachten.

- Dit is niet onderzocht en niet correct. In de vroege ochtend en late avond hoef je in zijn geheel niet te wachten. Daartussen is het geen probleem om even te wachten op een medeweggebruiker. Je kan zelfs vriendelijk groeten naar je medeweggebruiker.

En veelal wordt bij ontmoetingen tussen langzaam verkeer en motorvoertuigen geen gebruik gemaakt van uitwijkplaatsen.

- Dit is niet onderzocht en niet correct. Het tegendeel is waar volgens ervaringsdeskundigen.

In het verleden hebben enkele ongevallen plaatsgevonden (objectief). Het college acht het onwenselijk deze situatie in stand te houden. Het is voor langzaam verkeer niet prettig om van deze voor langzaam verkeer belangrijke (recreatieve) route gebruik te maken (leefbaarheid).

- De Zierendeweg is veiliger dan andere wegen. Als het college dit onwenselijk acht, zouden ze eerst de andere knelpunten in de gemeente aan moeten pakken. Als die andere knelpunten zijn opgelost zou gekeken kunnen worden naar het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Zierendeweg. Als ongevallen op de alternatieve wegen ook voorkomen zouden moeten worden, dan zou er een fietspad langs de Zierendeweg aangelegd moeten worden. Dat is de enige veilige oplossing.
- De afsluiting van de Zierendeweg gaat direct ten koste van de leefbaarheid van de omwonenden en de bezoekers, die de omwonenden krijgen.

Naast de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg, speelt voor het college ook mee dat ook bewoners de verkeerssituatie aan de Zierendeweg niet als veilig en leefbaar ervaren.

- Dit is niet aangetoond. Het stakeholderonderzoek is onvolledig en niet correct. Verder is er geen aanvullend onderzoek geweest onder fietsers. Het onderzoek uitgevoerd door de Vereniging Eymbert toont aan dat de bewoners daar anders over denken.

Verder speelt mee dat het verkeer dat achterliggende bestemmingen heeft, over het achterliggende wegennet rijdt (door Zwammerdam, maar bijvoorbeeld ook het Zuideinde in Nieuwkoop) dat daar niet geschikt voor is. Dit doet afbreuk aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de woonomgeving.

- Het verkeer op de omliggende wegen, zeker op de Kortsteekterweg en het Zuideinde in Nieuwkoop, wordt alleen maar drukker door de afsluiting. Dat blijkt, voor zover gemeten, ook uit de proefafsluiting. De afsluiting lost dus niets op, maar verplaatst slechts het probleem.

Onderzoek

De afgelopen jaren is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de situatie op de Zierendeweg en achterliggende weggennet te verbeteren. Overwogen is of er een vrijliggend fietspad gerealiseerd kan worden langs de Zierendeweg. Het aanleggen van een fietspad is tijdrovend, zeer kostbaar en heeft een grote impact op de omgeving, vlak naast een Natura 2000 gebied.

- Naast de Zierendeweg liggen weilanden, die uitstekend gebruikt kunnen worden voor een fietspad. Daarmee is het fietspad relatief snel en voordelig aan te leggen. Uit onderzoek blijkt dat inmiddels 35% van het budget al beschikbaar is. Tot 75% van de kosten kan gefinancierd worden middels subsidies door de provincie Zuid-Holland.
- Het vele omrijden, binnen een straal van 25 kilometer rond het Natura 2000 gebied wordt juist beschouwd als zeer nadelig voor het Natura 2000 gebied.

Het college heeft er voor gekozen deze optie nu niet te kiezen, omdat het nog vele jaren duurt voordat een fietspad gerealiseerd kan worden, áls het al gerealiseerd kan worden. In de tussentijd zou de huidige situatie op de Zierendeweg en achterliggende weggennet voortduren.

- Het nadeel van het afsluiten van de Zierendeweg is dat het gevaar zich verplaatst en dat daarmee het probleem niet opgelost wordt.

Om dezelfde reden is een verbreding van de Zierendeweg niet realistisch.

- In het verleden was de Zierendeweg 1,20 breder. Het is smaller gemaakt voor de verkeersveiligheid. Onduidelijk is waarom het niet mogelijk is om de weg weer te verbreden.

Bovendien draagt een fietspad of verbreding niet bij aan een verbetering van de situatie op het achterliggende weggennet.

- Het tegendeel is waar. Het voorkomt dat fietsers, met name schoolgaande kinderen, worden geconfronteerd met gevaarlijke verkeerssituaties op het achterliggende weggennet. Dat blijkt uit de resultaten van de proefafsluiting.

Gevolgen voor gemotoriseerd verkeer

Het college erkent dat dit gevolgen heeft voor het gemotoriseerd verkeer. Het betekent dat het gemotoriseerd verkeer dat geen bestemming aan de Zierendeweg heeft, een andere route moet kiezen. Dit heeft tot gevolg dat men in afstand verder moet rijden en, afhankelijk van de bestemming, ook meer reistijd kwijt is. Dit heeft mogelijk gevolgen voor brandstofgebruik, leidt tot extra kosten en ongemak. Bovendien heeft dit gevolgen voor het weggennet waarnaar dit gemotoriseerd verkeer zich verplaatst. Daarom is onderzoek verricht naar de effecten van een eventuele afsluiting.

- Dit is niet correct. Bij de metingen zijn verkeerde uitgangspunten gebruikt. Bovendien is niet onderzocht wat de gevolgen zijn voor de omwonenden, die om moeten gaan rijden. Dat kan oplopen tot bijna 2 volledige vakantieweken per jaar.
- Het onderzoek heeft aangetoond dat het overgrote gedeelte van het verkeer gaat rijden over de omliggende, smallere en gevaarlijkere wegen in de omgeving van de Zierendeweg.

Pilot

Gemeente Alphen aan den Rijn heeft van 8 april 2022 tot 5 januari 2023 een proef gehouden met het afsluiten van een gedeelte van de Zierendeweg (140 meter tussen de Slingerkamp en Achtermiddenweg).

- Als eerder gemeld was het doortrekken van de proef tot 5 januari 2023 in strijd met de wet.

Doel van de proef was om te onderzoeken wat het effect is op de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Zierendeweg en het omliggende wegennet.

- Dit is niet correct. Het doel van de proef was om na te gaan wat de gevolgen zouden zijn voor de verkeersstromen en de verkeersveiligheid. De leefbaarheid is niet onderzocht.

Uit het onderzoek is gebleken dat de verkeersintensiteit op de Zierendeweg in overeenstemming komt met het type weg.

- Dit is niet correct. Tevens wordt het op de omliggende wegen drukker. Daarmee wordt het probleem verplaatst.

Verder is gebleken dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Zierendeweg voor langzaam verkeer en bewoners verbeterd.

- De leefbaarheid is geen onderdeel geweest van de het onderzoek. Dat de verkeersveiligheid verbeterd is, is niet onderzocht door het verkeersbureau. Ze hebben 1 keer gekeken en constateerden op dat moment dat er weinig gebeurde op de Zierendeweg omdat er geen verkeer reed. Of het gevaarlijker is geworden, omdat weggebruikers elkaar niet meer begrepen, of juist ongevaarlijker, is helaas niet vastgesteld.

Daarnaast heeft de afsluiting een positief effect gehad op de fauna doordat er minder fauna is doodgereden.

- Dit is niet onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn.

De verkeersveiligheid en doorstroming op het omliggende wegennet is niet onacceptabel verminderd.

- De klachten van de leden van de Vereniging Eymbert geven aan dat de doorstroming om de omliggende wegen onacceptabel is.

Er zijn effecten zichtbaar waarvoor extra aandacht nodig is, met name op de Lindenhovestraat en Kortsteekterweg. Er staat al een herinrichting van de Lindenhovestraat gepland waarin dit meegenomen kan worden. In het licht van het voorgenomen besluit beraadt het college zich op de verkeerssituatie met betrekking tot de Kortsteekterweg. Gebleken is dat de doorstroming op het omliggende wegennet niet wordt belemmerd door de afsluiting. Dit leidt voor het gemotoriseerde verkeer niet tot extra vertraging.

- De leden van de Vereniging Eymbert hebben aangegeven extra vertraging te ervaren. Hierover zijn ook klachten ingediend bij de gemeente Alphen aan den Rijn. Helaas zijn die klachten niet opgenomen in de evaluatie.

Milieueffecten

De extra reistijd voor gemotoriseerd verkeer is weliswaar vervelend maar naar het oordeel van het college niet onoverkomelijk.

- De extra reistijd wordt beschouwd als onacceptabel veel. Waarschijnlijk is het college misleid door onjuiste cijfers aangaande de extra reistijd.

Afhankelijk van de bestemming is deze reistijd gelijk of beperkt langer. De extra brandstof die eventueel nodig is en de extra uitstoot die hierdoor gegenereerd zou worden is naar het oordeel van het college beperkt.

- Dit is niet correct. De reistijd is veel langer geworden. Het brandstofgebruik is, naast de extra kilometers, nog een keer 5% hoger geworden bij het vele omrijden. Dit kan niet beschouwd worden als beperkt.

De alternatieve routes bieden meer doorstroming waardoor beter met een constante snelheid gereden kan worden dan op de Zierendeweg waar geregeld afgeremd moet worden om passerend verkeer ruimte te bieden.

- Dit is niet correct. Het is tevens niet onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn.

Afremmen en weer opnieuw optrekken leidt tot extra brandstofgebruik. Daarbij kan gesteld worden dat de Zierendeweg direct langs een Natura 2000 gebied loopt en uitstoot daar minder wenselijk is.

- Dit is niet correct. Voor een Natura 2000 gebied geldt een straal van 25 kilometer. Al het omrijdend verkeer veroorzaakt extra CO2 en stikstof uitstoot binnen de straal van 25 kilometer rond het Natura 2000 gebied van de Nieuwkoopse plassen.

Bovendien rijdt al het verkeer dat geen bestemming aan de Zierendeweg heeft door de woonomgeving van Zwammerdam (en Nieuwkoop) en genereert daar ook uitstoot wat niet bijdraagt aan de leefbaarheid aldaar. Daarom is het wenselijk dit verkeer zoveel mogelijk te bundelen op de daarvoor bestemde wegen zoals de N231, N207 en N11.

- Het bundelen van het verkeer op provinciale wegen, zorgt voor een extra, onacceptabele uitstoot in de regio. Dat is niet gewenst.

Daarnaast wordt een Zierendeweg met veel minder motorvoertuigen aantrekkelijker en veiliger om te fietsen, wat er toe kan leiden dat er voor afstanden tot 10 à 15 kilometer vaker wordt gekozen voor de (elektrische) fiets in plaats van de auto.

- Dit kan worden opgelost met een fietspad.

Zeker in combinatie met aanvullende maatregelen en acties van de gemeente en anderen om het fietsgebruik te stimuleren. Dat heeft een positief effect op het milieu.

- Dit is niet onderzocht middels een milieueffectrapportage.

Lokaal verkeer

Doordat gekozen wordt voor een zogenaamde knip, in plaats van een volledige afsluiting van de weg, blijven alle bestemmingen aan de Zierendeweg bereikbaar. De knip zorgt er wel voor dat lokaal verkeer de Zierendeweg niet meer als ontsluitingsroute kan gebruiken. Bewoners van Nieuwkoop, Zwammerdam, Aarlanderveen, Bodegraven en De Meije kunnen hierdoor niet via de Zierendeweg naar de betreffende kernen rijden. Voor deze weggebruikers heeft de afsluiting de meeste impact. Uit de pilot is gebleken dat de extra reistijd voor deze groep het grootst is, maar desondanks beperkt blijft.

- De extra reistijd is buitenproportioneel veel. Het is niet correct dat de extra reistijd beperkt blijft.

De afsluiting zorgt evenwel voor een zeer fijne fietsroute, dus hoopt het college dat een afsluiting er toe bijdraagt dat deze weggebruikers vaker voor de fiets kiezen.

- Dit kan worden opgelost met een fietspad.

Beperkte afsluiting

Overwogen is de afsluiting te beperken tot bijvoorbeeld een seizoensafsluiting, spitsafsluiting, of buiten de spits afsluiting. Uit de verkeerstellingen blijkt dat fietsers gedurende de dag redelijk gelijkmatig verdeeld gebruik maken van de Zierendeweg. Hetzelfde geldt voor gemotoriseerd verkeer. Er zijn geen overduidelijke pieken aanwezig.

- Uit de metingen van het aantal motorvoertuigen en fietsers over de Zierendeweg blijkt dat er patronen herkenbaar zijn, waarbij motorverkeer en fietsers elkaar amper in de weg zitten tijdens de ochtend- en avondspits. De cijfers tonen aan dat er wel degelijk sprake is van pieken in fietsgedrag.

Dit betekent dat bijvoorbeeld een spitsafsluiting, of buiten de spits, geen bovenmatig voordeel biedt aan het grootste deel van de fietsers die gebruik maken van de Zierendeweg. Hoewel fietsers in de zomermaanden meer gebruik maken van de Zierendeweg dan in de wintermaanden, is er nog steeds een redelijk aandeel fietsers in die wintermaanden. Ook dan blijven de verkeersveiligheid en leefbaarheid van belang, waardoor alleen bijvoorbeeld een zomerafsluiting niet voldoende bijdraagt aan het gewenste resultaat. Bovendien blijven motorvoertuigen bij een beperkte afsluiting gebruik maken van het achterliggende wegennet.

Ontheffingen

Het college erkent dat er groepen weggebruikers zijn die wel onredelijk in hun belang worden geraakt. Voor deze groepen is het mogelijk ontheffing aan te vragen. Alle bestemmingen aan de Zierendeweg blijven bereikbaar, echter moet de juiste route worden gekozen. Het ontheffingenbeleid wordt nader uitgewerkt.

- Dit lijkt op discriminatie van omwonenden, waarbij een volstrekte willekeur wordt gehanteerd voor het uitdelen van ontheffingen. Bewoners van de Zierendeweg zijn nog boos, dat zij zelfs geen ontheffing kregen tijdens de proefafsluiting en anderen, die 75 kilometer verderop woonden, wel een ontheffing kregen.

Belangenafweging

Op basis van de pilot constateert het college dat bij een afsluiting tegemoet wordt gekomen aan het belang van de fietser, overig langzaam verkeer en bewoners het verkeersbeeld in overeenstemming te brengen met het type weg. Ook heeft dit positieve effecten op het achterliggende wegennet.

- Door de gemeente Alphen aan den Rijn zijn de belangen van fietsers en overige langzaam verkeer niet onderzocht. Daarbij is het type weg een ontwerprichtlijn en geen leidraad. Het gebruik van de Zierendeweg is overigens perfect in overeenstemming met het type weg. Sterker nog, de weg kan nog 6 keer zoveel verkeer aan. Tot slot is uit de proef gebleken dat juist het achterliggende wegennet de nadelige gevolgen ervaart.

Het gemotoriseerd verkeer moet hierdoor een andere route rijden. Het college weegt af dat de te kiezen routes beter geschikt zijn voor de afwikkeling van interlokaal verkeer dan de Zierendeweg en achterliggend wegennet, de extra reistijd beperkt blijft en de milieueffecten verwaarloosbaar zijn. Er is een gunstig bijkomend effect op de fauna langs de Zierendeweg.

- De extra reistijd blijft niet beperkt en de milieueffecten zijn niet verwaarloosbaar. Ze zijn zelfs niet eens onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn. Ook het effect op de fauna is niet onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn.

Een deel van het gemotoriseerd verkeer verkiest nog steeds enkele minder geschikte wegen zoals de Treinweg, Kortsteekterweg en Lindenhovestraat.

- Het merendeel van het gemotoriseerde verkeer verkiest niet, maar wordt gedwongen door de gemeente Alphen aan den Rijn om de minder geschikte wegen te kiezen.

Door aanpassingen op dit wegennet kan de veiligheid en leefbaarheid hier gewaarborgd blijven. Om deze redenen laat het college het belang van de fietser, overig langzaam verkeer en bewoners zwaarder wegen dan het belang van andere weggebruikers om van de Zierendeweg gebruik te moeten maken. Daarnaast draagt een afsluiting bij aan het bevorderen van het gebruik van de fiets, wat voor het college absolute prioriteit heeft!

- Dit is een politieke keuze en mag niet gebruikt worden om een openbare weg af te sluiten.

8.4 Oplossingen

Om te voorkomen dat het gevaar op de weg zich verplaatst van de Zierendeweg naar de omliggende wegen, ondersteunt de Vereniging Eymbert het open houden van de Zierendeweg en de aanleg van een fietspad langs de Zierendeweg. Dit fietspad is relatief eenvoudig aan te leggen in de weilanden langs de Zierendeweg.

Daarnaast kunnen nog aanvullende maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid verder te verbeteren, zoals:

- Wegen uitbreiden. Gebruikelijk in Nederland is dat als een weg niet meer voldoet, dat gekeken wordt hoe de weg uitgebreid kan worden. Dat kan door het aantal rijstroken te verdubbelen.
- Handhaving van de verkeersveiligheid door de politie, waarbij eventuele daders worden gestraft en niet de onschuldige omwonenden, die zich wel aan de verkeersregels houden.
- Uitbreiden van de al bestaande bermbescherming van de Zierendeweg.
- Een veilige weginrichting langs de Kromme Zieme. Dit wordt ook doorgevoerd tijdens de verbetering van de dijk aan de Kromme Zieme in 2023.
- De verbetering van de parkeermogelijkheid en het invoeren van een snelheidsbeperking bij de Zientesluis.
- Een andere weginrichting van de Zierendeweg (fietsers te gast).

Het afsluiten van de Zierendeweg voor verkeer is daarbij geen optie om de verkeersveiligheid te verbeteren op de Zierendeweg en op de omliggende wegen.

9 Conclusies

In deze zienswijze hebben wij de argumenten aangedragen, die tot de conclusie leiden dat het verkeersbesluit om de volgende punten moet worden ingetrokken:

1. De aanleiding van het verkeersbesluit voor de (proef)afsluiting, de subjectieve onveiligheid van fietsers, is onvoldoende onderzocht. Er is niet gecontroleerd of de Zierendeweg daadwerkelijk gevaarlijk is. Uit de feiten en omstandigheden blijkt juist het tegendeel, waarbij de Zierendeweg als 1 van de veiligste wegen in de regio moet worden beschouwd. Net als alle andere wegen in de regio is er op een weg altijd risico en kan het spannend zijn. Als weggebruikers rekening met elkaar houden, dan is er niets aan de hand.
2. De onderzoeken in de aanloop van de proefafsluiting waren onzorgvuldig en in sommige gevallen, zoals bij het stakeholdersonderzoek, de omrijdtijden en de steun van de provincie Zuid-Holland, rondt misleidend.
3. De evaluatie moet worden beschouwd als buitengewoon onzorgvuldig, stigmatiserend en onvolledig. Hele groepen omwonenden werden buitengesloten, cruciale informatie is buiten de rapportages gehouden, cijfers zijn niet juist, etc. Daarbij is amper meer gekeken naar de oorspronkelijke aanleiding van het verkeersbesluit.
4. De procedure van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure moet worden beschouwd als onvolledig en in een aantal gevallen in strijd met de wet. Er wordt gerefereerd naar niet bestaande wetsartikelen, bevolkingsgroepen worden buitengesloten en veruit het grootste gedeelte van de informatie, om een goed gefundeerde zienswijze in te kunnen dienen, ontbreekt.
5. De besluitvorming, in aanloop van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, kan bestempeld worden als onvolledig en vooringenomen. Daarbij is mogelijk sprake geweest van een tunnelvisie, waarbij niet naar aanvullende feiten en argumenten is gekeken.
6. Het Ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg staat vol met meningen, voorkeuren en interpretaties, waarbij ook de wet- en regelgeving onjuist wordt toegepast. Hierdoor ontstaat een onjuist beeld van de werkelijkheid, dat in het ergste geval kan leiden tot onjuiste besluitvorming. Daarbij blijft de Zierendeweg met een etmaalintensiteit van 964 tot 1.243 motorvoertuigen ver onder de gestelde norm van 6.000 motorvoertuigen per dag.
7. De Notitie belangenafweging Zierendeweg ziet er, aan de oppervlakte, goed geargumenteed uit. Als echter verder gekeken wordt, dan blijkt dat de argumenten niet onderzocht of bewezen zijn. Zo worden bijvoorbeeld geen aantallen ongevallen genoemd, mogelijk bewust omdat het geringe aantal nooit aanleiding kan zijn tot een drastische maatregel als het geheel afsluiten van een gebiedsontsluitingsweg.

Bij het traject van de (proef) afsluiting van de Zierendeweg lijken persoonlijke belangen een grotere rol te spelen dan maatschappelijke belangen. Daarbij wordt gekozen voor een afsluiting van de Zierendeweg in plaats van de aanleg van een veel veiliger fietspad. Onze maatschappij wordt hierdoor onevenredig hard geraakt.

Het besluit van de gemeente Alphen aan den Rijn om de Zierendeweg af te sluiten voor motorvoertuigen voldoet niet aan de eisen van proportionaliteit en subsidiariteit. De maatregel is veel te ingrijpend gelet op het aantal ongevallen en de omstandigheden. Daarnaast zijn er andere, veiligere, opties mogelijk die veel minder ingrijpend zijn voor het verkeer.

Veruit het veiligste en voordeligste alternatief is de aanleg van een fietspad in de weilanden naast de Zierendeweg. De buurgemeente Nieuwkoop heeft hiervoor ook een duidelijke voorkeur uitgesproken en het wordt ook aanbevolen door het onderzoeksbureau Roelofs. De aanleg van een fietspad is

relatief makkelijk te realiseren, goedkoper en de enige oplossing om verkeersveiligheid in de regio te verbeteren. Totdat het fietspad aangelegd is kan door handhaving de verkeersveiligheid verder gewaarborgd worden, waarbij de daders en niet de onschuldige omwonenden worden aangepakt.

10 Verzoek

Op basis van deze zienswijze verzoekt de Vereniging Eymbert, namens haar leden om:

1. De uniforme openbare voorbereidingsprocedure op ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg te stoppen op grond van de fouten in de procedure o.a. met betrekking tot de wettelijke opdracht zoals vastgelegd in de Awb.
2. Te concluderen dat de grondslag voor het ontwerp verkeersbesluit onvoldoende is onderbouwd en dat daarbij o.a. de punten zoals ingebracht bij de proefafsluiting op geen enkele wijze zijn meegenomen in het onderliggende voornemen. In het verlengde hiervan verzoeken wij om het voornemen terug te trekken c.q te vernietigen.
3. Op grond van deze Zienswijze, alles overwegende, te besluiten dat de gevolgen van de afsluiting te groot zijn voor de maatschappij en in dat kader het voornemen terug te nemen c.q. te vernietigen.
4. De procedure op grond van onwettigheid van het ontwerp verkeersbesluit stop te zetten.
5. De werkzaamheden voor het enige alternatief voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de regio, de aanleg van een vrij liggend fietspad, per direct te starten en ervoor te zorgen dat het vrij liggende fietspad zo snel mogelijk aangelegd wordt.

Graag ontvangen wij een schriftelijk bevestiging van de goede ontvangst van deze zienswijze schriftelijk en binnen een termijn van 6 weken na ontvangst een inhoudelijk gemotiveerd antwoord op deze zienswijze.

11 Bijlage 1: Wetsovertredingen

In de procedure rond de afsluiting van de Zieldeweg is onder andere in strijd met de volgende wetten gehandeld:

Afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht ... 9, 11	Artikel 27 van het Besluit administratieve bepalingen
Archiefwet 1995 21	inzake het wegverkeer 22
Artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994.... 16	Artikel 7:10 van de Algemene wet bestuursrecht 18
Artikel 2.4, eerste lid, Woo..... 21	Artikel 7:13 van de Algemene wet bestuursrecht 18
Artikel 262 in samenhang met artikel 261 Wetboek van	Milieueffectrapportage en een AERIUS-berekening 49
strafrecht 61	RVV 1990..... 59
	Wet open overheid 20

12 Bijlage 2: Berekening netto contante waarde

Een fietspad gaat dertig jaar mee. Voor de totale maatschappelijke kosten is een Netto Contante Waarde berekening gemaakt van de kosten over de levensduur van het fietspad. Daarbij is een jaarlijkse inflatiecorrectie van 2,38 % toegepast. Dit was de gemiddelde inflatie van de afgelopen 30 jaar.

Jaar	Kosten per jaar	Factor	Bedrag
1	€ 10.246.457,38	1	€ 10.246.457,38
2	€ 3.636.107,50	1,0238	€ 3.551.579,90
3	€ 3.636.107,50	1,048166	€ 3.469.017,29
4	€ 3.636.107,50	1,073113	€ 3.388.373,99
5	€ 3.636.107,50	1,098653	€ 3.309.605,38
6	€ 3.636.107,50	1,124801	€ 3.232.667,88
7	€ 3.636.107,50	1,151571	€ 3.157.518,93
8	€ 3.636.107,50	1,178978	€ 3.084.116,95
9	€ 3.636.107,50	1,207038	€ 3.012.421,32
10	€ 3.636.107,50	1,235766	€ 2.942.392,38
11	€ 3.636.107,50	1,265177	€ 2.873.991,39
12	€ 3.636.107,50	1,295288	€ 2.807.180,49
13	€ 3.636.107,50	1,326116	€ 2.741.922,73
14	€ 3.636.107,50	1,357678	€ 2.678.182,00
15	€ 3.636.107,50	1,38999	€ 2.615.923,03
16	€ 3.636.107,50	1,423072	€ 2.555.111,38
17	€ 3.636.107,50	1,456941	€ 2.495.713,40
18	€ 3.636.107,50	1,491616	€ 2.437.696,23
19	€ 3.636.107,50	1,527117	€ 2.381.027,77
20	€ 3.636.107,50	1,563462	€ 2.325.676,67
21	€ 3.636.107,50	1,600673	€ 2.271.612,29
22	€ 3.636.107,50	1,638769	€ 2.218.804,74
23	€ 3.636.107,50	1,677771	€ 2.167.224,79
24	€ 3.636.107,50	1,717702	€ 2.116.843,91
25	€ 3.636.107,50	1,758584	€ 2.067.634,21
26	€ 3.636.107,50	1,800438	€ 2.019.568,48
27	€ 3.636.107,50	1,843288	€ 1.972.620,12
28	€ 3.636.107,50	1,887159	€ 1.926.763,16
29	€ 3.636.107,50	1,932073	€ 1.881.972,22
30	€ 3.636.107,50	1,978056	€ 1.838.222,52
Totale maatschappelijke kosten			€ 85.787.842,93

13 Bijlage 3: Fouten in rapportage proefafsluiting

Vanuit de verenging Eymbert zijn de volgende fouten geconstateerd in de rapportage van de proefafsluiting:

- 1) Slechts een klein deel van de klachten zijn opgenomen in het rapport. Alleen de meldingen van Mappinion zijn opgenomen. Nagenoeg alle klachten, die gemeld zijn via het officiële kanaal (gemeente@alphenaandenrijn.nl), komen niet terug in het rapport.
- 2) De verkeersveiligheid op de Zierendeweg ontbreekt in het rapport. Daarbij is niet gekeken naar de gevaarlijke situaties op de wegen rond de Zierendeweg, die liggen in de omliggende gemeenten. Ook is niet gekeken naar de leefbaarheid rond de Zierendeweg.
- 3) De cijfers in de rapportage zijn niet logisch. Twee voorbeelden:
 - a. Meetpunt 7, Zierendeweg bij de Kromme Zinde:
 - i. Bij de 1 meting gingen er nog 507 auto's over dat meetpunt heen (zie tabel 3 op pagina 24).
 - ii. Er gingen nog 100 auto's over de Zierendeweg, waarvan 75 doorgaande auto's zonder ontheffing. Als die 75 ervan af worden gehaald, dan blijven er 432 auto's over.
 - iii. Achter meetpunt 7 staan nog 8 huizen.
 - iv. Iedere bezoeker van die huizen rijdt er 2 keer overheen (1 keer heen en 1 keer terug). 432 gedeeld door 8 huizen, gedeeld door 2 betekent dat ieder huis gemiddeld meer dan 25 bezoekers per dag krijgt, die met de auto komen.
 - v. Bij de 2 meting waren er gemiddeld 17 bezoekers per woning per dag, die met de auto kwamen.
 - vi. Verkeersdeskundigen houden rekening met 6 tot 8 bezoekers per dag. Het aantal bezoekers is onwaarschijnlijk hoog.
 - b. Meetpunt 17, provinciale weg (N231):
 - i. Er zouden 1.700 motorvoertuigen over de Zierendeweg rijden voor de afsluiting.
 - ii. 100 rijden er volgens het onderzoek nog via Zierendeweg tijdens de afsluiting.
 - iii. Bij de 1 meting reden 593 automobilisten via Aarlanderveen (meetpunt 17).
 - iv. Dan ontbreken er nog 1.000 weggebruikers (bijna 60%) bij de 1 meting. Die zijn zoek.
 - v. Rekening houdend met de algemene toename van het verkeer van 4% rijden netto rijden bij de 2 meting 675 voertuigen extra over meetpunt 17. Dit houdt in dat nog steeds 1.000 weggebruikers zoek zijn.

Het lukt niet om de totale aantallen verkeersbewegingen goed aangesloten te krijgen. Dat komt omdat er niet juist gemeten wordt, waarbij cruciale wegen geheel buiten de metingen zijn gehouden.

- 4) Het onderzoek is onvolledig. Er wordt alleen gekeken naar de gevolgen van de afsluiting van de Zierendeweg binnen de gemeentegrenzen van Alphen aan den Rijn. Er wordt niet gekeken naar de gevolgen van de afsluiting in de Nieuwkoop, Bodegraven-Reeuwijk en Woerden. In de 2 meting is nog wel een aanvullend meetpunt meegenomen. Daarnaast waren er bijvoorbeeld geen meetpunten aan het einde van het Zuideinde van Nieuwkoop, de Dorpsstraat van Aarlanderveen en de Brandweergang van Aarlanderveen. Die laatste stond open en werd regelmatig gebruikt, terwijl dat niet mag. Doordat er niet volledig gemeten is, zijn er onvoldoende cijfers om een goed beeld te krijgen van het verkeer.

- 5) De analyse van de ongevallen op de diverse wegen is zwaar onvoldoende. Zo wordt gerapporteerd over 2 ongevallen tijdens de evaluatie. Daarbij ontbreken er, zoals gemeld bij de tweede evaluatiebijeenkoms, 35 ongevallen. Die komen nog steeds niet terug in het rapport. Volgens de STAR-ongevalsanalyse waren er in 2022:
- a. 5 ongevallen in Nieuwkoop;
 - b. 1 ongeval op de Nieuwkoopseweg;
 - c. 4 ongevallen op het Zuideinde en de Kennedylaan in Nieuwkoop;
 - d. 1 ongeval op de Kortsteekterweg;
 - e. 1 ongeval op de Nieuwkoopseweg in de gemeente Alphen aan den Rijn;
 - f. 1 ongeval nabij het kruispunt N231 en N207. Waarschijnlijk het ongeval van 10 november 8:44 kruispunt N231 en Aarlanderveen waarbij 4 auto's betrokken waren en de weg afgesloten was;
 - g. 13 ongevallen op de N207;
 - h. 11 ongevallen op de N11.
- 6) Hebben de tabellen het over auto's, in plaats van motorvoertuigen. Het onderzoek heeft als doel om de gevolgen van de motorvoertuigen te meten en niet alleen van de auto's.
- 7) Kloppen de telperiodes niet. Zo worden bijvoorbeeld telgegevens van de provincie Zuid-Holland:
- a. Van 7-3 tot en met 21-3 gepresenteerd als de gegevens van 8 tot 20 maart;
 - b. Van 22-3 tot en met 7-4 gepresenteerd als de gegevens van 21 maart - 7 april;
 - c. Van 8-4 tot en met 24-4 gepresenteerd als de gegevens van 11 - 24 april.
- Voor een goede interpretatie van de verschillen tussen de 0 meting en de 1 meting zijn dit cruciale fouten.
- 8) Wordt uitgegaan van werkdag gemiddelden en niet weekdaggemiddelden. Niet bekend is waarom de weekenden opeens worden buitengesloten. Daarbij kloppen de tabellen ook niet. Die verwijzen naar periodes, inclusief de weekenddagen, terwijl die niet gemeten zijn.
- 9) Is er geen rekening gehouden met het onderhoud aan wegen. In hoofdstuk 5.7, van het Rapport Monitoring Proefafsluiting Zieldeweg d.d. 10 februari 2023, wordt gerapporteerd over onderhoud op 1 weg tijdens de procesevaluatie. Er ontbreken nog 11 wegonderbrekingen in verband met onderhoud, die plaats hebben gevonden tijdens de proefevaluatie. Zo ontbreken:
- a. Het Zuideinde van Aarlanderveen begin september (afgesloten).
 - b. De N231, van 12 tot en met 23 september 2022.
 - c. De N11, tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven, van 30 september tot 1 oktober 2022.
 - d. De N207, dicht in beide richtingen van 7 tot 8 oktober 2022 in verband met het verplaatsen van tanks.
 - e. De N11, oprit bij Alphen aan den Rijn afgesloten van 19 tot 20 oktober 2022.
 - f. De N231, van 20 tot en met 23 oktober 2022 afgesloten in verband met asfalteringswerkzaamheden.
 - g. De N11, werkzaamheden bij Bodegraven tussen 31 oktober en 1 november 2022.
 - h. Het Zuideinde van Nieuwkoop, van 11 april 2022 tot 10 maart 2023.
 - i. De Kerkweg en Zevenhovenseweg, van 10 augustus tot 21 oktober 2022.
 - j. De Buitenkerk, van 26 september tot 7 oktober 2022.
 - k. De werkzaamheden aan de Steekterbrug van 23 tot en met 26 november 2022.
- 10) Als gekeken wordt naar de metingen, dan zijn er grote verschillen tussen de 1e en 2e meting (tot 30%). Die verschillen zijn onwaarschijnlijk groot en worden niet verklaard.

- 11) Is over de proefperiode van 39 weken, maar 19 weken gemeten. Na de start van de proef op 8 april 2022 werden de telslangen verwijderd op 12 juli 2022. In de periode van 8 mei tot 4 juni is er niet gemeten, omdat de handhavingscamera defect was. Op 2 september 2022 werden de telslangen weer geplaatst. Die werden uiteindelijk op 15 november 2022 verwijderd. In de winterperiode is in zijn geheel niet gemeten. Doordat er maar zeer beperkt gemeten is, is er geen duidelijk beeld van de verkeerscijfers.
- 12) Fietsers langs provinciale wegen zijn niet gemeten. Niet bekend is hoe die stromen zich hebben ontwikkeld.
- 13) Voor fietsers worden alleen aantallen gemeten, niet de tijdstippen waarop drukste intensiteit plaatsvindt. Dat is relevant voor het eventueel ophouden van de Zierendeweg tijdens de spits.
- 14) In het rapport en de berekeningen is geen rekening gehouden met de algemene toename van het verkeer van de 1 meting ten opzichte van de 2 meting. Tijdens de tweede evaluatiebijeenkomst is hierover verklaard dat het zou gaan om 4% toename van het verkeer.
- 15) Verder is de evaluatie manipulatief, suggestief en barst het van andere fouten, zoals:
 - a. Pagina 5. De tekst is erg suggestief en zet het frame neer dat de Zierendeweg een fietsroute is waarop ook hinderlijk autoverkeer voorkomt. Wat kwalijk is, is dat er geen andere oplossingen onderzocht zijn om aan de vermeende subjectieve verkeersonveiligheid van fietsers tegemoet te komen. Dat is een bewuste politieke keuze om de opdracht aan DTV zeer beperkt te houden. DTV gaat wel mee in het “framen” van het onderzoek en werkt daarmee mee aan de gewenste uitkomst van het onderzoek. “Wie betaalt, bepaalt”, is een gedachte die zich hier opdringt. Uit eerdere onderzoeken zijn andere oplossingen voorgesteld en ook bewoners hebben bij diverse gelegenheden, behandeling voor de commissie bezwaarschriften en eerste en tweede evaluatieonderzoek tijdelijke afsluiting door DTV, nadere voorstellen gedaan. Er wordt echter bewust voor gekozen om daar geen gehoor aan te geven en voort te gaan op de ingeslagen weg, namelijk het afsluiten van de Zierendeweg voor auto- en vrachtverkeer. Eymbert moet hier concluderen dat dit botweg een geld kwestie is voor de gemeente Alphen aan den Rijn.
 - b. Pagina 5, eerste alinea. De breedte van weg klopt niet. De Zierendeweg is breder (tussen de 3,5 en 5,5 meter). Bovendien is de weg bewust smaller gemaakt voor de verkeersveiligheid.
 - c. Pagina 5, eerste alinea. Er staat dat de Zierendeweg de meest voor de hand liggende fietsverbinding is tussen Zwammerdam en Nieuwkoop. Dat klopt niet. Het is de kortste route, maar niet de meest gebruikelijke route. Het alternatief, het geheel vrij liggende Meijepad, wordt helemaal niet vermeld.
 - d. Pagina 5, tweede alinea. Er staat dat veel fietsers een hoog subjectief onveiligheidsgevoel hebben. Dat is niet waar. Er zijn veel fietsers op de Zierendeweg, die dat gevoel niet hebben. Door de gemeente Alphen aan den Rijn is helaas het gevoel van fietsers niet onderzocht.
 - e. Pagina 5, tweede alinea. Er staat: maar fietsers en motorvoertuigen passeren elkaar vaak op de smalle delen van de Zierendeweg. Dat is ook niet waar. Ook op fietsers wordt gewacht bij passeerplaatsen. Niet door iedereen, maar wel door de weggebruikers met verkeersinzicht.
 - f. Pagina 5, derde alinea. Er staat: De gemeenten Alphen aan den Rijn en Nieuwkoop en de provincie Zuid-Holland overlegd hebben over de proefafsluiting van de Zierendeweg. De provincie Zuid-Holland heeft echter geen goedkeuring gegeven voor deze proefafsluiting.

- g. Pagina 5. De metingen zijn gedaan in de maanden maart (4 a 5 weken voor afsluiting per 8/4) t/m december (9 maanden na de afsluiting). Daarmee ontbreekt de periode januari en februari, en dat is nu juist weer relevant voor het (geringe) aantal fietsers. De tellingen en waarnemingen en de daarop gebaseerde conclusies zijn daarmee op voorhand gekleurd.
- h. Pagina 5, derde alinea. Er staat dat het onderzoek voor 8 maanden is. In het plan van aanpak stond 10 maanden en in het verkeersbesluit staat 9 maanden. Wat is het nu?
- i. Pagina 6. Het onderzoek is opgezet met 4 evaluatiemomenten, als ook vermeld in het Plan van Aanpak onderzoek proefafsluiting Zierendeweg. Waarom het vierde evaluatiemoment is afgefallen, is niet bekend. Het is niet correct dat het onderzoek is opgezet met 3 evaluatiemomenten.
- j. Pagina 6. Hier wordt gesproken over omwonenden. Niet duidelijk is welke omwonenden worden bedoeld. Er wordt gemeld: "In het geval van dit onderzoek betreft het omwonenden die door de maatregel naar verwachting verkeershinder voor hun woning of in hun straat zouden kunnen ondervinden". Volgens deze definitie zouden bijvoorbeeld ook de inwoners uit Nieuwkoop, Noorden en Woerdense Verlaat, Woerden, Bodegraven, de Meije omwonenden moeten zijn. Die omwonenden zijn echter tijdens dit onderzoek buitengesloten.
- k. Pagina 6. Er is niets gepubliceerd over de tool Mappinion, die DTV-consultants beschikbaar heeft gesteld. Het staat op geen enkele website. Het is alleen aan een beperkte groep 'omwonenden' bekend gemaakt. De gemeente Alphen aan den Rijn verwijst juist naar gemeente@alpenaandenrijn.nl. Door het niet communiceren van de tool zijn de waarnemingen en de onderzoeksresultaten onvolledig.
- l. Pagina 6. De waarnemingen. Niet duidelijk is wanneer de waarnemingen plaats hadden gevonden, op welke dagen en welke tijdstippen. Hierdoor is het onmogelijk om te controleren of op de juiste momenten de waarnemingen hebben plaatsgevonden. Daarbij ontbreekt het gestandaardiseerd document, waarin de waarnemingen worden vastgelegd. Jammer, zoals 1 van onze leden aangaf, want die gegevens zijn juist cruciaal. Ook kan niet worden vastgesteld of bepaalde zaken worden vergeten.
- m. Pagina 9. De breedte van weg klopt niet. De Zierendeweg is breder (tussen de 3,5 en 5,5 meter). Bovendien is de weg bewust smaller gemaakt voor de verkeersveiligheid.
- n. Pagina 9. Het is niet correct dat gemotoriseerd verkeer elkaar buiten de passeerhavens niet kan passeren. Het is afhankelijk waar je rijdt en waarin je rijdt. Het is wel degelijk mogelijk om met motorvoertuigen elkaar te passeren (zeker 2 motoren). Ook auto's kunnen elkaar in de bocht naar de Kromme Zinde passeren.
- o. Pagina 11. Niet duidelijk was wanneer, hoe laat en waar de waarnemingen hadden plaatsgevonden. Dat maakt het niet verifieerbaar of de metingen correct zijn uitgevoerd. Elf maanden later is pas bekend gemaakt wanneer de metingen plaats hadden gevonden.
- p. Pagina 12. De Kortsteekterweg is eerder 3 tot 5 meter breed, dan 4 tot 6 meter. Dat houdt in dat de Kortsteekterweg daarmee smaller is dan de Zierendeweg en gevaarlijker. Toch wordt het verkeer over die weg gestuurd. Voor de details:
 - i. Breedte 3.20 bij Kortsteekterweg 7
 - ii. Breedte 3.00 bij de wegversmallingen
- q. Pagina 12. Op de Kortsteekterweg is er blijkbaar geen onderzoek gedaan tijdens vistingen, waarbij er veel auto's langs de weg staan geparkeerd.

- r. Pagina 13. Op de Kortsteekterweg rijden volgens de tellingen 2 tot 3 keer zoveel fietsers dan op de Zierendeweg. Dit is in strijd met de waarnemingen. Toch worden de motorvoertuigen over de Kortsteekterweg gestuurd.
- s. Pagina 14. Hier wordt aangegeven dat de snelheid van fietsers bij het verlaten van de rotonde hoog ligt. Wat heeft dit te maken met de veiligheid?
- t. Pagina 18. Er staat dat de kano oversteekplaats door de afsluiting nog goed bereikbaar is. Dat is inderdaad alleen vanuit Zwammerdam. Vanuit Aarlanderveen of Nieuwkoop is de oversteekplaats niet meer bereikbaar.
- u. Pagina 18. Er staat dat er alleen ontheffingen worden verleend voor aan- en omwonenden. Dat is niet juist. Er zijn ook ontheffingen verleend aan mensen uit Bodegraven, Noorden en zelfs aan weggebruikers uit Breda.
- v. Pagina 19. De afstanden en omrijdtijden zijn niet correct en moeten aangepast worden naar de werkelijke afstanden en omrijdtijden. Hierbij wordt vanaf de verkeerde plaats tot de verkeerde plaats gemeten.
- w. Pagina 20. In de tabellen staat dat de reistijd buiten de spits langer is dan tijdens de spits. Dat is niet logisch en onverklaarbaar.
- x. Pagina 28. Hier wordt gemeld dat "Fiets en voetgangers op de Zierendeweg zijn geïrriteerd door gemotoriseerd verkeer dat nog (legaal) gebruik maakt van de Zierendeweg. Weggebruikers ervaren dat langzaam verkeer niet meer aan de kant gaat voor gemotoriseerd verkeer.". Op basis hiervan moet geconcludeerd worden dat de subjectieve of gepercipieerde verkeersonveiligheid juist is toegenomen in plaats van afgenomen; fietsers wanen zich veilig maar zijn dat niet. Die situatie kan juist tot meer in plaats van minder ongelukken leiden.
- y. Pagina 28. Lang niet alle bezwaren zijn meegenomen. Slecht een kleine selectie van de bezwaren zijn opgenomen. Belangrijke bezwaren ontbreken zoals: de gevolgen voor de ondernemers, verkeersveiligheid, sociale samenhang, sociale veiligheid, etc.
- z. Pagina 29. Niet duidelijk was wanneer, hoe laat en waar de waarnemingen hadden plaatsgevonden. Dat maakt het niet verifieerbaar of de metingen correct zijn uitgevoerd. Acht maanden later is pas bekend gemaakt wanneer de metingen plaats hadden gevonden.
- aa. Pagina 30. De Kortsteekterweg is eerder 3 tot 5 meter breed, dan krap 4 meter. Dit is niet correct.
- bb. Pagina 33. Hier wordt aangegeven dat de snelheid van fietsers bij het verlaten van de rotonde hoog ligt. Wat heeft dit te maken met de veiligheid?
- cc. Pagina 34. Hier staat dat er diverse positieve berichten binnen zijn gekomen over de afsluiting van de Zierendeweg. Dit blijkt niet uit de opgevraagde communicatie. Uit het WOO-verzoek is slechts 1 positieve melding gekomen.
- dd. Pagina 34. Hier wordt gemeld dat er sprake van onbegrip tussen fietsers en andere weggebruikers. Daarmee is de subjectieve of gepercipieerde verkeersonveiligheid juist toegenomen in plaats van afgenomen; fietsers wanen zich veilig maar zijn dat niet.
- ee. Pagina 34. Er wordt gesproken over bermschade aan de Kortsteekterweg. Hoe zit het met de schade aan de andere alternatieve wegen, zoals de Achttienkavels? Het aantal motorvoertuigen is op beide wegen ongeveer even groot of groter dan op de Zierendeweg.
- ff. Pagina 34. De meeste weggebruikers gaan via de provinciale weg. Dat is niet correct. Er zijn 1.000 weggebruikers zoek. Niet bekend is waar die rijden.

- gg. Pagina 35. Er wordt gemeld dat er geen extra klachten zijn binnengekomen. Inmiddels is gebleken uit het WOO-verzoek dat deze berichtgeving niet correct is.
- hh. Pagina 34. De conclusies van het rapport sluiten niet aan bij de waarnemingen van de leden, die juist ervaren dat de N-wegen de extra drukte niet aankunnen. De leden ervaren een onacceptabele extra vertraging op de N-wegen.
- ii. Pagina 40. Precies waar schoolgaande kinderen fietsen (op het kruispunt met Achttienkavels), is het verkeer toegenomen. Dat kan en mag niet de bedoeling zijn.
- jj. Pagina 43. Niet duidelijk was wanneer, hoe laat en waar de waarnemingen hebben plaatsgevonden. Dat maakt het niet verifieerbaar of de metingen correct zijn uitgevoerd. Drie maanden later is pas bekend gemaakt wanneer de metingen plaats hadden gevonden.
- kk. Pagina 42. Er staat dat de hele zomer de terrassen vol hebben gezeten. Die opmerking is subjectief, niet geverifieerd en onjuist. De nabijgelegen horecabedrijven hebben aangegeven dat ze door de afsluiting juist omzetverlies lijden.
- ll. Pagina 46. De conclusies van het rapport sluiten niet aan bij de waarnemingen van de leden, die juist ervaren dat de N-wegen de extra drukte niet aankunnen. De leden ervaren een onacceptabele extra vertraging op de N-wegen.
- mm. Pagina 47. Hier staat vermeld dat er aanvullende ongevallen toegevoegd zouden worden aan het overzicht. Dit is niet gedaan.
- nn. Pagina 48. Zoals eerder vermeld is het overzicht van ongevallen verre van compleet. Bijna 95% van de ongevallen ontbreekt nog.
- oo. Pagina 49. Ook het onderhoud van de wegen is verre van compleet. Meer dan 90% van de werkzaamheden ontbreekt nog.
- pp. Pagina 50. Uit het onderzoek blijkt niet dat de verkeerssituatie op de Zierendeweg veiliger is geworden. Dit is op geen enkele manier aangetoond aan de hand van ongevallen cijfers of andere meetbare criteria.
- qq. Pagina 50. De gevolgen voor leefbaarheid en de fauna zijn niet onderzocht door DTV of door de gemeente Alphen aan den Rijn. Ze maakten geen onderdeel uit van het onderzoek. De aannames in deze zijn ongefundeerd.
- rr. Pagina 50. De conclusies van het rapport sluiten niet aan bij de waarnemingen van de leden, die juist ervaren dat de N-wegen de extra drukte niet aankunnen. De leden ervaren een onacceptabele extra vertraging op de N-wegen.
- ss. Pagina 50. Het verkeer dat rijdt via de N463 (Uitweg) moet door de afsluiting van de Zierendeweg rijden door dorpen en lintbebouwingen, die door de veel grotere hoeveelheid woningen veel gevaarlijker zijn dan de Zierendeweg. Per saldo gaat hierdoor de verkeersonveiligheid in de regio omhoog.
- tt. Pagina 50. De Lindenhovestraat en de Kortsteekterweg zijn even druk als de Zierendeweg was. Op deze wegen rijden veel meer fietsers dan op de Zierendeweg. Er is hierbij slechts sprake van een verschuiving en niet een oplossing van het probleem.
- uu. Pagina 50. De voorstanders van het veilig en open houden hebben het niet alleen over het omrijden. Het gaat ook om het milieu, de sociale samenhang, de economie, de veiligheid, etc. Dit is allemaal gemeld, maar komt niet terug in de rapportage.
- vv. Pagina 53. De afsluiting was niet over een kort gedeelte, maar voor 9 maanden.
- ww. Pagina 53. Slechts een percentage 35% rijdt over de provinciale weg. De meerderheid van de weggebruikers rijdt binnendoor. Dit is niet correct.

- xx. Pagina 53. Hier wordt gesteld dat er 1.000 extra motorvoertuigen over vak 2 reden. Dit is niet correct. De metingen geven aan dat er 600 extra motorvoertuigen over vak 2 reden.
- yy. Pagina 53. Wat heeft vak 5 nu met vak 6 te maken? Mensen zullen niet via vak 6 omrijden. Dat is alsof je vanuit Nederland via Moskou naar Parijs rijdt.
- zz. Pagina 53. Over de Uitweg reden 400 voertuigen meer en niet 200 motorvoertuigen meer. Dit is niet correct.
- aaa. Pagina 53. De rijafstand en reistijd zijn niet correct. Het is volstrekte onzin, die niet strookt met de realiteit.
- bbb. Pagina 54. Hier wordt gesteld dat slechts 8% een bestemming heeft op of nabij de Zierendeweg. Dit staat lijnrecht tegenover eerdere onderzoeken en metingen van de gemeente Alphen aan den Rijn, die aangeven dat 78% een bestemming heeft op of nabij de Zierendeweg. Waar de 8% op gebaseerd is, is niet bekend.
- ccc. Pagina 55. Het is niet correct dat bewoners en bedrijven, waar volgens de verkeersstudie de effecten van de proefafsluiting het meest merkbaar zouden zijn, zijn uitgenodigd voor de evaluatiebijeenkomsten. Sterker nog, de meeste van deze bewoners en bedrijven werden uitgesloten van de evaluatiebijeenkomsten. Het was niet de bedoeling dat ze zouden komen.
- ddd. Pagina 55. In totaal zijn bijna 70 ontheffingen uitgedeeld voor de Zierendeweg. Dat aantal valt niet onder de noemer “beperkt aantal”.
- eee. Pagina 56. De Lindenhovestraat en de Kortsteekterweg zijn even druk geworden als de Zierendeweg was. Er reden, nadat de Zierendeweg weer openging, zelfs meer auto's op deze wegen dan op de Zierendeweg. Er is hierbij slechts sprake van een verschuiving en niet een oplossing van het probleem.
- fff. Pagina 56. Bij de vergelijking met de 0 meting is de 4% algemene toename van het verkeer niet meegenomen. Netto rijden er bij de 2 meting slechts 600 motorvoertuigen meer en niet 1.000 motorvoertuigen meer.
- ggg. Pagina 57. De conclusies van het rapport sluiten niet aan bij de waarnemingen van de leden, die juist ervaren dat de N-wegen de extra drukte niet aankunnen. De leden ervaren een onacceptabele extra vertraging op de N-wegen.
- hhh. Pagina 59. Er was voorspeld dat er 50 extra motorvoertuigen zouden gaan rijden. Dit blijken er meer dan 400 extra te zijn.
- iii. Pagina 59. Sluipverkeer is niet onderzocht. Er kunnen dus geen conclusies over sluijverkeer getrokken worden.
- jjj. Pagina 70. Er is tijdens het onderzoek niet gekeken naar de verkeersveiligheid op het Zuideinde, Achttienkavels, de N463 Uitweg in de gemeente Nieuwkoop en op de routes vanuit Zwammerdam richting Bodegraven (Buitenkerk en Akerboomseweg). Die wegen waren geen onderdeel van de opdracht.
- kkk. Pagina 75. In werkelijkheid blijken de belangenverenigingen de weg niet verkeersonveilig te vinden. Ze staan er neutraal tegenover of vinden zelfs dat de weg open moet. Dit zou gecorrigeerd moeten worden in het rapport.
- lll. Pagina 80. Een meerderheid heeft niet aangegeven dat het veiliger is geworden op de Zierendeweg.
- mmm. Pagina 84. Natuurmonumenten is niet aanwezig geweest. De heer Strik heeft wel gesproken en hij is van IVN Alphen aan den Rijn en niet van Natuurmonumenten. Het klopt daarbij niet dat de stikstofdepositie is verminderd.

14 Bijlage 4: Snelheden gemeten via Via Software

Door de gemeente Alphen aan den Rijn wordt als argument gebruikt dat de snelheid op bepaalde stukken van de Zieldeweg te hoog ligt. De informatie, die daarbij wordt gebruikt door de gemeente Alphen aan den Rijn, is afkomstig van Via Software.

Moderne auto's hebben allerlei sensoren, die steeds meer gegevens bijhouden. Auto's verzamelen die gegevens met panoramische camera's, positie-sensoren en lasertechnologie. Moderne auto's hebben een serie aan camera's, die 360 graden straatbeelden opnemen en die 1.3 miljard aan data verzamelen per minuut.

De gegevens, die door de sensoren verzameld worden, worden doorgestuurd naar de autofabrikant. Daarbij gaat het om gegevens als:

- Waar rijdt de auto;
- Waar staat de auto stil;
- Wordt er een verkeersovertreding begaan.

Op basis van deze gegevens kan iedere bestuurder geïdentificeerd worden en worden strafbare feiten van bestuurders bijgehouden (zoals te hard rijden). Het verzamelen en bijhouden en verkopen van deze gegevens, zonder toestemming van de bestuurders en de autoriteiten, is in strijd met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

Autofabrikanten sturen de gegevens in dit geval door naar HERE Technologies, die ze vervolgens doorverkoopt aan bijvoorbeeld VIA. VIA verkoopt informatie over verkeerssituaties, waaronder informatie over snelheden aan diverse geïnteresseerden. De gehele keten van het doorleveren van informatie ziet er als volgt uit:



HERE Technologies is een onderneming, die zich heeft gespecialiseerd in auto-navigatie, wegenkaarten en verkeersdata. Het bedrijf is een combinatie van Navteq en Nokia Maps en is in 2015 gekocht door Audi, BMW en Mercedes-Benz.

In totaal zijn er ongeveer 20 kaartfabrikanten, die auto-navigatie kaarten maken voor in auto's. Een aantal voorbeelden zijn:

- Google maps (gebruikt door: Volvo, General Motors en Renault);
- TomTom (gebruikt door: Stellantis, Renault-Nissan-Mitsubishi Alliance, Toyota en Volkswagen);
- HERE Technologies (gebruikt door BMW, Mercedes, Audi);
- Sygic GPS Navigation & Maps (gebruikt door Ford);
- WAZE (gebruikt door Tesla);
- Etc.

In Nederland hebben BMW, Audi en Mercedes een gezamenlijk marktaandeel van 13,92%.

De sensoren, die de bovenstaande gegevens bijhouden, zitten alleen in moderne auto's. Oudere auto's zijn niet uitgevoerd met dit soort sensoren. BMW heeft aangegeven om auto's vanaf 2018/2019 over te zetten naar de kaarten van HERE Technologies. Het gaat om auto's van ongeveer 5 jaar oud.

De gemiddelde leeftijd van Nederlandse auto's is 11,4 jaar. Naar schatting is daarbij ongeveer 20% van de auto's jonger dan 5 jaar oud en voorzien van de benodigde sensoren.

In totaal worden daarbij door HERE Technologies minder dan 3% van de auto's gemeten. Dat percentage bestaat uit 13,92% (marktaandeel auto's) vermenigvuldigd met 20% (percentage auto's met sensoren). De meetgegevens van 3% van alle auto's (en dan ook nog alleen nieuwe Audi's, BMW's en Mercedesen) zijn niet voldoende om een verkeersbesluit op te baseren.

15 Bijlage 5: Statuten Vereniging Eymbert

STATUTEN VAN EYMBERT

Artikel 1 - Naam, zetel en rechtsbevoegdheid

1. De naam van de vereniging is: Eymbert.
2. Eymbert is gevestigd te Nieuwkoop.
3. Eymbert bezit een beperkte rechtsbevoegdheid, wordt ook wel een informele vereniging benoemd. De bestuurders hoofdelijk aansprakelijk zijn.
4. Eymbert kan geen registergoederen verkrijgen en geen erfgenaam zijn.
5. Eymbert is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.

Artikel 2 - Duur

1. De vereniging is opgericht voor onbepaalde tijd.
2. Eymbert is opgericht op 24 april 2022.
3. Het boekjaar van de vereniging loopt van 1 januari tot en met 31 december. Het verenigingsjaar valt samen met het verenigingsjaar.

Artikel 3 - Doel

1. Het doel van de vereniging betreft het veilig en open houden van de Zierendeweg voor weggebruikers en andere belanghebbenden.
2. Eymbert streeft na dit doel te bereiken door zich te verzetten tegen de afsluiting van de Zierendeweg.
3. Eymbert heeft geen winstoogmerk.

Artikel 4 - Lidmaatschap

1. De vereniging accepteert natuurlijke en rechtspersonen als leden.
2. Eenieder kan als lid worden toegelaten door een verzoek in te dienen bij het bestuur. Het bestuur zal een besluit nemen over de toelating.
3. Als het bestuur de toelating weigert, kan de algemene ledenvergadering een beslissing nemen over de toelating, waarbij een lid alsnog toegelaten kan worden.
4. De leden van een vereniging zijn de personen die de doelstelling van de vereniging erkennen en meewerken aan de activiteiten die voortkomen uit de vereniging.
5. Er wordt door het bestuur of de secretaris een ledenregister bijgehouden.
6. Het lidmaatschap is niet overdraagbaar.

Artikel 5 - Schorsing

1. Als een lid in strijd handelt met zijn lidmaatschapsverplichtingen, kan hij voor ten hoogste 1 maand geschorst worden door het bestuur. De verplichtingen behorende bij het lidmaatschap blijven in stand gedurende de periode dat een lid is geschorst. Tijdens de schorsing kan het lid zijn rechten niet uitoefenen.
2. Het bestuur is bevoegd een lid te schorsen voor een periode van ten hoogste drie maanden, als een lid:
 - a. bij herhaling in strijd handelt met zijn lidmaatschapsverplichtingen
 - b. door handelingen of gedragingen het belang van de vereniging in ernstige mate heeft geschaad

Artikel 6 - Rechten en verplichtingen

De leden zijn gebonden aan:

- de reglementen en de statuten van de vereniging

- de besluiten van het bestuur en de algemene ledenvergadering
- de plicht om zo vaak mogelijk vergaderingen bij te wonen
- de verplichtingen die de vereniging aangaat, die anderen namens de vereniging aangaan of die uit het lidmaatschap voortvloeien

Artikel 7 - Einde lidmaatschap

1. Het lidmaatschap eindigt:
 - a. door de dood van het lid
 - b. door opzegging
 - c. door ontzetting
2. Opzegging van het lidmaatschap door een lid kan alleen plaatsvinden tegen het einde van een verenigingsjaar, met inachtneming van een opzegtermijn van vier weken. Dat gebeurt schriftelijk, waarbij de secretaris verplicht is de ontvangst van de opzegging binnen acht dagen te bevestigen. Als de opzegging niet uiterlijk vier weken voor het einde van het verenigingsjaar heeft plaatsgevonden, dan loopt het lidmaatschap door tot het einde van het volgende verenigingsjaar, tenzij het bestuur anders beslist. Als het lidmaatschap binnen het verenigingsjaar eindigt, blijft de bijdrage van het lid over het desbetreffende jaar verschuldigd, tenzij het bestuur anders besluit.
3. Het lidmaatschap eindigt na opzegging als het lid met een geldige reden niet het lidmaatschap kan voortzetten.
4. Een lid kan niet door opzegging de toepasselijkheid van besluiten die opgenomen zijn in de statuten uitsluiten.
5. Opzegging met directe ingang door de vereniging kan plaatsvinden als het lid zich niet meer aan de statuten en reglementen houdt.
6. Ontzetting uit het lidmaatschap kan alleen:
 - a. wanneer een lid meerdere malen in strijd handelt of heeft gehandeld met de statuten.
 - b. wanneer een lid een reglement of besluit van de vereniging zonder gegronde reden niet nakomt.

Het betrokken lid kan na een maand tegen het besluit van de opzegging of ontzetting in beroep gaan bij de algemene ledenvergadering. Een bevestiging van het besluit behoeft ten minste tweederde van de geldig uitgebrachte stemmen. Als het lidmaatschap binnen het verenigingsjaar eindigt, blijft de bijdrage van het lid over het desbetreffende jaar verschuldigd, tenzij het bestuur anders besluit.

Artikel 8 - Geldmiddelen

De vereniging haalt haar geldmiddelen uit:

- Contributies;
- Crowdfunding;
- Sponsoring;
- Andere inkomsten

Jaarlijks wordt door de algemene ledenvergadering het bedrag van de contributie bepaald, die door elk lid betaald moet worden. Daarnaast betaalt elk lid vastgestelde omslagen, deze mogen niet hoger zijn dan de contributie op jaarbasis.

Artikel 9 - Bestuur

1. Het aantal bestuursleden wordt bepaald door de algemene ledenvergadering. Het bestuur bestaat ten minste uit twee personen. Het bestuur bestaat in ieder geval uit een voorzitter en een secretaris, eventueel aangevuld met 1 of meerdere bestuursleden.
2. De voorzitter en secretaris worden benoemd door de algemene ledenvergadering.
3. Het bestuur blijft bestaan als er minder dan drie leden zijn, zolang er maar minimaal twee bestuursleden zijn. Een voorzitter gekozen van buiten het ledenbestand, wordt na aanvaarding.
4. De voorzitter wordt benoemd uit 1 van de leden.

5. De voorzitter kan ontslagen of geschorst worden door de algemene ledenvergadering. Hiervoor is een tweederde meerderheid van rechtsgeldig uitgebrachte stemmen nodig. De bestuurders mogen ontslag nemen met inachtneming van een opzegtermijn van 3 maanden.
6. Het bestuur is na goedkeuring van de algemene ledenvergadering bevoegd tot het aangaan van overeenkomsten. Het bestuur is bij uitsluiting bevoegd om het dagelijkse beleid van de vereniging te bepalen.
7. Het bestuur bepaalt de agenda van de vergadering en zit de vergadering voor.
8. Het bestuur is gemachtigd om namens de leden juridische procedures te starten om de doelen van de vereniging te bereiken.

Artikel 10 - Vertegenwoordiging

1. Het bestuur vertegenwoordigt de vereniging, voor zover uit de wet niets anders voortvloeit. In geval van afwezigheid van de voorzitter en secretaris is het bestuur bevoegd om een volmacht te verlenen aan een lid, als vervangende vertegenwoordiger.
2. Een wettelijk toegestane of voorgeschreven beperking of voorwaarde van de vertegenwoordigingsbevoegdheid kan alleen door de vereniging worden ingeroepen.

Artikel 11 - Algemene ledenvergadering

1. Aan de algemene ledenvergadering komen binnen de vereniging alle bevoegdheden toe, die niet door de wet of de statuten aan andere organen zijn opgedragen.
2. Jaarlijks wordt uiterlijk zes maanden na afloop van het boekjaar een algemene ledenvergadering gehouden. Buitengewone algemene ledenvergaderingen worden gehouden zo dikwijls het bestuur dit wenselijk acht.
3. De algemene ledenvergadering wordt bijeengeroepen door het bestuur, met inachtneming van een termijn van ten minste 14 dagen. De bijeenroeping gebeurt door een mededeling per e-mail aan alle leden met gelijktijdige vermelding van de agenda.
4. Bij een bestuurswisseling of een verzoek tot een statutenwijziging wordt ook een algemene ledenvergadering gehouden met minstens eentiende van het aantal leden.
5. De agenda van de jaarvergadering bevat onder meer:
 - a. vaststelling van de notulen van de vorige algemene ledenvergadering
 - b. jaarverslag van het bestuur
 - c. financieel verslag over het afgelopen boekjaar
 - d. verslag van de kascommissie
 - e. decharge van het bestuur en penningmeester
 - f. vaststelling van de contributies
 - g. vaststelling van de begroting
 - h. benoeming bestuursleden
 - i. benoeming commissieleden
 - j. rondvraag

Artikel 12 - Besluitvorming

1. Elk lid heeft toegang tot de jaarlijkse algemene ledenvergadering.
2. Leden die geschorst zijn, mogen niet deelnemen aan de algemene ledenvergadering, tenzij zij bij de algemene ledenvergadering beroep hebben ingesteld om toch de vergadering bij te wonen.
3. Ieder stemgerechtigd lid heeft één stem.
4. Elk lid is gerechtigd om zijn stem uit te brengen door een ander te machtigen. Dit moet schriftelijk worden goedgekeurd door het bestuur. De gemachtigde kan in totaal niet meer dan twee stemmen uitbrengen.
5. Het stemrecht in geval van besluiten waarbij de vereniging aan bepaalde personen, anders dan in hun hoedanigheid van lid, rechten toekent of verplichtingen niet meer hoeft na te komen, wordt aan die personen en aan hun echtgenoot en bloedverwanten in de rechte lijn ontnomen.
6. Stemming over zaken geschiedt mondeling dan wel schriftelijk indien dit noodzakelijk wordt geacht.

7. Als niemand een meerderheid heeft behaald, wordt er een tweede stemronde gehouden. Die wordt gehouden tussen de mensen die de meeste stemmen hebben gekregen en de meerderheid van de stemmen die in de tweede stemronde zijn uitgebracht.
8. Ongeldige stemmen zijn stemmen die op geen enkele manier blanco of op welk dan ook ondertekend zijn, dan wel iets anders aangeven dan in stemming is gebracht of andere namen hebben dan van de personen over wie wordt gestemd.

Artikel 13 - Leiding en notulen

1. De algemene ledenvergaderingen worden geleid door de voorzitter van het bestuur of door zijn plaatsvervanger. Zijn de voorzitter en zijn plaatsvervanger verhinderd, dan treedt een ander door het bestuur aan te wijzen bestuurslid op als voorzitter. Wordt ook op deze wijze niet in het voorzitterschap voorzien, dan voorziet de vergadering daarin.
2. Van het verhandelde in elke algemene ledenvergadering wordt door een bestuurslid notulen gemaakt. De notulen worden gedeeld met de leden en dienen door de eerstvolgende algemene ledenvergadering te worden vastgesteld.

Artikel 14 - Statutenwijziging

1. Wijzigingen in de statuten kunnen pas doorgevoerd worden na het besluit van de algemene ledenvergadering waarin wordt aangekondigd dat de statutenwijzigingen zijn geaccepteerd.
2. De voorgestelde wijziging wordt ten minste veertien dagen voor vergadering digitaal aan alle leden toegezonden.
3. Zij die de oproep tot de algemene ledenvergadering ter behandeling van een voorstel tot statutenwijziging hebben ontvangen, moeten ten minste vijf dagen voor de vergadering een afschrift ontvangen met daarin woordelijk de voorgedragen wijziging danwel moet dit afschrift op een daartoe geschikte plaats voor de leden ter inzage liggen tot na afloop van de dag, waarop de vergadering wordt gehouden.
4. Statutenwijzigingen kunnen alleen worden aangenomen door een algemene ledenvergadering, indien ten minste eentiende van de leden van de vereniging aanwezig of vertegenwoordigd is, met een meerderheid van ten minste tweederde van de uitgebrachte geldige stemmen.
5. Indien geen eentiende van de leden aanwezig of vertegenwoordigd is, wordt binnen vier weken op een andere datum een tweede vergadering bijeengeroepen en gehouden, waarin over het voorstel, zoals dat in de vorige vergadering aan de orde is geweest, ongeacht het aantal aanwezige of vertegenwoordigde leden, een besluit kan worden genomen, mits met een meerderheid van ten minste tweederde van de uitgebrachte geldige stemmen.

Artikel 15 - Ontbinding en vereffening

1. De vereniging wordt ontbonden door een daartoe strekkend besluit van het bestuur, genomen met ten minste tweederde van het aantal uitgebrachte stemmen. Daarbij kan het bestuur alleen besluiten tot ontbinding van de vereniging als het doel is bereikt. Vervolgens worden de lidmaatschappen beëindigd door het bestuur en zal de opheffing van de vereniging plaatsvinden door het bestuur.
2. Nadat er is besloten om de vereniging te ontbinden, is de algemene ledenvergadering bevoegd zitting hebbende bestuursleden te ontslaan met gelijktijdige benoeming van één of meer vereffenaars.
3. Indien geen vereffenaars worden benoemd bij een besluit tot ontbinding, is vereffening door het bestuur overeenkomstig de wet. In de documenten en aankondigingen uitgegeven door de vereniging, moeten de namen van de leden van het bestuur worden toegevoegd.
4. Nadat de vereniging is ontbonden, is het noodzakelijk om haar activa op te heffen. Bij een besluit tot ontbinding wordt de bestemming van een eventueel batig saldo bepaald, terwijl de algemene ledenvergadering tevens één of meer bewaarders aanwijst.
5. Nadat de vereniging is ontbonden moeten de boeken en bescheiden door de bewaarder(s) worden bewaard gedurende 7 jaar na afloop van de vereffening.

Artikel 16 - Persoonsgegevens

1. Recht op inzage
 - a. Een lid heeft recht op inzage van zijn persoonsgegevens, daarbij moet je hem laten weten:
 - i. of je zijn persoonsgegevens gebruikt
 - ii. wat de doel is van de vereniging bij het gebruik van de gegevens
 - iii. aan wie je de gegevens nog meer hebt verstrekt
 - iv. wat de herkomst van de gegevens is (indien de herkomst bekend is)
2. Recht op correctie en verwijdering
 - a. Een lid mag een wijziging aanvragen van zijn persoonsgegevens als:
 - i. die feitelijk onjuist zijn
 - ii. die onvolledig zijn of niet ter zake doen voor het doel waarvoor ze zijn verzameld
 - iii. die op een of andere manier in strijd met de wet worden gebruikt
3. Recht om vergeten te worden
 - a. Het lid heeft het recht om te eisen dat de vereniging de verwijdering doorgeeft aan alle organisaties die deze gegevens van de vereniging hebben gekregen. De vereniging moet vervolgens ook aan het lid kunnen bewijzen dat deze gegevens verwijderd zijn.
4. Recht op dataportabiliteit
 - a. De leden hebben het recht om (onder bepaalde voorwaarden) hun persoonsgegevens in een standaard formaat op te vragen.

Artikel 17 - Huishoudelijk reglement

In de algemene ledenvergadering wordt er een huishoudelijk reglement vastgesteld. Het huishoudelijk reglement wordt vastgesteld door de algemene vergadering en mag niet in strijd zijn met de wet of met deze statuten. Wijzigingen in het huishoudelijk reglement zijn mogelijk door de algemene vergadering, waarbij het bestuur of ten minste tien leden een voorstel doen.

Artikel 18 - Slotbepaling

In alle gevallen waarin door de statuten, reglementen of wet niet is voorzien, beslist het bestuur. In afwijking van het gestelde in artikel 9.1 bestaat het bestuur voor de eerste maal uit de volgende personen:

- Voorzitter: R. Verbruggen
- Secretaris: E. Verbruggen

Onderzoek bewoners en organisaties Zierendeweg



Datum: Juni 2022
Versie: 1.0
Door: Eymbert.nl

Inhoud

1	Aanleiding.....	87
2	Resultaten.....	13
3	Aanbevelingen.....	88
4	Resultaten interviews.....	89
4.1	Bewoners.....	89
4.2	Organisaties.....	92

1 Aanleiding

In 2021 is door Iv-Infra bv, in opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn, een onderzoek verricht naar het gevoel van onveiligheid op de Zierendeweg. Mede op basis van de resultaten van dat onderzoek is de Zierendeweg op 8 april 2022 afgesloten voor motorvoertuigen m.u.v. landbouwvoertuigen.

De vragen in het onderzoek werden ervaren als subjectief en sturend. Ook konden vraagtekens gezet worden bij de mening van een aantal organisaties, die bijvoorbeeld niet direct betrokken waren bij de Zierendeweg. Niet duidelijk was in hoeverre de mening van die organisaties over de Zierendeweg paste bij het doel van de betreffende organisaties.

Om duidelijkheid te krijgen over het gevoel van onveiligheid op de Zierendeweg is door de vereniging Eymbert een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn de bewoners van de Zierendeweg en de organisaties, uit het eerdere onderzoek van Iv-Infra bv, gevraagd of zij de weg open of gesloten wilde houden.

De politie en brandweer hebben eerder aangegeven zich neutraal te willen opstellen in dit onderzoek. In het verlengde daarvan zijn deze 2 partijen niet benaderd.

2 Resultaten

De resultaten van het onderzoek van de vereniging Eymbert wijken aanzienlijk af van de resultaten van het onderzoek van Iv-Infra bv. De gesprekken met de bewoners geven aan hoe ze de afsluiting ervaren. Daarbij is relatief weinig de veiligheid van de Zierendeweg ter sprake gekomen. Wel wordt aangegeven dat de afsluiting ten koste gaat van het woongenot.

De resultaten van de interviews met de organisaties liggen bij het onderzoek van Eymbert consistent in het verlengde van de doelstellingen van de organisaties. Voorbeelden zijn de VVN Alphen aan den Rijn, Natuurmonumenten en de LTO afdeling Alphen Nieuwkoop, die hebben aangegeven dat het niet aan hun is om een oordeel te geven over een eventuele afsluiting van de Zierendeweg.

De conclusie van het onderzoek is dat de bewoners en organisaties neutraal/positief staan ten opzichte van het open en veilig houden van de Zierendeweg. Ze zijn geen voorstander van het afsluiten van de Zierendeweg.

De resultaten van het onderzoek zijn als volgt:

Bewoners	Onderzoek Iv-Infra bv 2021	Onderzoek Eymbert.nl 2022
Openhouden Zierendeweg	8%	22%
Neutraal	11%	60%
Afsluiten Zierendeweg	81%	18%

Organisaties	Onderzoek Iv-Infra bv 2021	Onderzoek Eymbert.nl 2022
Openhouden Zierendeweg	19%	45%
Neutraal	23%	45%
Afsluiten Zierendeweg	58%	10%

3 Aanbevelingen

Uit het onderzoek komen de volgende aanbevelingen naar voren:

1. Verbeteren van de handhaving, om te voorkomen dat verkeersdeelnemers zich niet houden aan verkeersregels. Daarmee kan de verkeersveiligheid worden verbeterd.
2. Het verbeteren van de veiligheid voor het parkeren van de bewoners van de Zientesluis, met eventueel een uitbreiding van de parkeergelegenheden.
3. Aanleg van een fietspad. Per 1 januari 2023 wordt gestart met de verbreding van het weggedeelte van de Zierendeweg in de gemeente Zwammerdam (het zuidelijke gedeelte van de Zierendeweg aan de Kromme Ziente). Dit wordt gecombineerd met een fietsgedeelte op de weg. In het verlengde daarvan zou een gedeelte van het weiland aan de westzijde van de Zierendeweg gebruikt kunnen worden voor een fietspad richting Aarlanderveen/Nieuwkoop.
4. De ontwikkeling van een visie voor verkeersstromen in Zwammerdam en Nieuwkoop. Met name in Zwammerdam worden meer en meer woningen gebouwd, waardoor de verkeersstromen in de knel komen met de bewoners. Daar moet visie en beleid op gemaakt worden. Afsluiting van doorgaande wegen is daarbij geen optie.

4 Resultaten interviews

In dit hoofdstuk zijn de verslagen van de gesprekken met de bewoners en organisaties terug te lezen. In het kader van de Algemene verordening gegevensbescherming worden daarbij geen namen of contactgegevens vermeld.

4.1 Bewoners

Bewoners adres 1	
Verslag	<p>De bewoners staan dubbel in de afsluiting. Enerzijds is het rustiger geworden. Anderzijds is de afsluiting lastig, omdat zij zelf en het bedrijf niet meer over de Zierendeweg heen kunnen. Ze hebben een boot in Nieuwkoop liggen en om die te bereiken moeten ze nu omrijden. Voor fietsers is het een slechte weg. Daarbij is het ook gevaarlijk als fietsers met 4 personen naast elkaar fietsen.</p> <p>Sinds de opening van de N11 is het wel een stuk rustiger op de Zierendeweg. Vervelend is dat PostNL sinds de afsluiting geen pakketjes meer bezorgd.</p> <p>Mogelijk kan de snelheid verder teruggebracht worden naar 50 kilometer per uur. De vragenlijst van Iv-Infra bv werd als sturend ervaren, waarbij er geen ruimte was voor nuance.</p>
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Neutraal

Bewoner adres 2	
Verslag	<p>Automobilisten hebben het aan zichzelf te wijten dat de weg is afgesloten. Vaak verlenen ze daarbij geen voorrang aan elkaar. Iedereen heeft recht om wegen te gebruiken, maar mensen houden tegenwoordig vaak geen rekening meer met elkaar. Fietsers krijgen daarbij te veel vrijheid en de bewoners moeten boeten. Er moet rekening gehouden worden met iedereen: bewoners, bedrijven, automobilisten en fietsers. De oplossing is de aanleg van een fietspad. Sinds de opening van de N11 is het wel een stuk rustiger geworden op de Zierendeweg.</p> <p>De bewoner was eerst een voorstander van de afsluiting, maar is nu van mening veranderd. Hij wordt gestraft met de afsluiting omdat hij vaak voor werk en familie in Nieuwkoop moet zijn en geen ontheffing heeft gekregen. Er wordt hard gewerkt aan het milieu en dan moet er toch omgereden worden. Dat is niet goed voor het milieu. Het had mogen blijven zoals het was. Door de afsluiting wordt het verkeersprobleem nu verschoven en niet opgelost.</p>
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Voorstander

Bewoners adres 3	
Verslag	De bewoners zijn een voorstander van het openhouden van de Zierendeweg. Door de afsluiting kunnen ze moeilijker in Nieuwkoop komen, om bijvoorbeeld een ijsje te halen in de ijssalon. De bewoner gaf aan om de weg open te houden en de mensen de vrijheid te geven. Waarschijnlijk is het wel goed om bij de huizen aan de Kromme Zieme de snelheid te beperken om de verkeersveiligheid te bevorderen.
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Voorstander

Bewoner adres 4	
Verslag	De bewoner geeft aan de afsluiting prima te vinden. Het is nu veel rustiger. De bewoners doen veel op de fiets en zijn niet op Nieuwkoop georiënteerd.
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Negatief

Bewoner adres 5	
Verslag	De bewoner woont al langere tijd op de Zierendeweg en is regelmatig aangereden, waarbij een spiegel kapot is gereden. Het grootste probleem zijn de mensen, die asociaal rijden. Ondernemers hebben wel last van de afsluiting van de Zierendeweg, net als vrienden, die op bezoek komen en om moeten rijden. Bewoner ziet geen andere oplossing dan afsluiten.
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Niet volledig negatief (80%)

Bewoner adres 6	
Verslag	De bewoner geeft aan geen medestander, maar ook geen tegenstander te zijn. Met name het fileparkeren bij de Zienedsluis wordt als lastig ervaren, als er mensen langs rijden. Dat is gevaarlijk en daar moet iets aan gedaan worden. Bewoner heeft nu een ontheffing gekregen, dus heeft geen moeite met de afsluiting.
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Neutraal

Bewoner adres 7	
Verslag	<p>De bewoner staat neutraal ten opzichte van de afsluiting. Sinds de aanleg van de uitwijkplaatsen zijn er minder ongelukken. Er rijden wel nog veel auto's over de Zierendeweg, waarbij er 1 weggebruiker dacht dat de afsluiting tot 8 april duurde.</p> <p>Er komen ook nog veel vrachtwagens over de Zierendeweg. Dat zijn vaak Polen of Roemenen, die waarschijnlijk met een navigatiesysteem voor auto's rijden en over de Zierendeweg gestuurd worden.</p> <p>In de Corona tijd waren er veel fietsers. Dat is nu wel afgenomen. Fietsers worden nu wel boos, als je als bewoner over de Zierendeweg rijdt. Dat leidt tot onbegrip, omdat de fietsers denken dat het nu een fietspad is. Een apart fietspad langs de Zierendeweg op een verhoging is een betere oplossing.</p>
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Neutraal

Bewoners adres 8	
Verslag	<p>Het is nu zeer stil geworden op de Zierendeweg en dat is niet fijn. De ontheffing was hard nodig, omdat de bewoners tegenwoordig op Nieuwkoop zijn georiënteerd. Er is tijdens het onderzoek naar de veiligheid van de Zierendeweg, voor de afsluiting, veel protest geweest, maar daar is amper naar geluisterd.</p> <p>Er zijn ook voordelen. Het is bijvoorbeeld rustiger geworden. Voor landbouw verkeer is de afsluiting fijn, omdat er minder gestopt of opgetrokken hoeft te worden om andere weggebruikers te passeren.</p> <p>De bereikbaarheid is lastig omdat veel bezoekers denken dat het adres niet meer bereikbaar is. De afsluiting is niet logisch voor de mensen.</p>
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Neutraal

Bewoner adres 9	
Verslag	Bewoner gaf aan niet mee te willen werken.
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Neutraal

Bewoners adres 10	
Verslag	Bewoners waren niet thuis.
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Neutraal

4.2 Organisaties

Organisatie 1	Stichting Landschapsfonds Alphen
Verslag	Gaf aan geen standpunt in deze te hebben omdat het niet past bij de doelstellingen van de stichting. Heeft echter geen bezwaar om de weg veilig en open te houden.
Voorkeur voor open en veilig houden Zieldeweg	Voorstander

Organisatie 2	Natuurmonumenten, Boswachter Communicatie en Beleven
Verslag	Voor de Zieldeweg is de otter passage aangelegd en daarmee zijn ze tevreden. Sindsdien is er geen otter meer doodgereden. Vanuit Natuurmonumenten zijn destijds aanvullende suggesties gedaan voor het verbeteren van de veiligheid, zoals het aanleggen van de verkeersdrempels. Er kan nog verder gekeken worden naar het verbeteren van de veiligheid tussen fietsers en automobilisten. Natuurmonumenten staat verder neutraal ten aanzien van het openhouden of afsluiten van de Zieldeweg.
Voorkeur voor open en veilig houden Zieldeweg	Neutraal

Organisatie 3	Fietsersbond Alphen e.o.
Verslag	De fietsersbond komt op voor de belangen van de fietsers. De Zieldeweg is een weg waar veel gefietst wordt, zowel zakelijk als recreatief. Ze zijn blij met de aandacht en juichen het toe dat er stappen gezet worden. Ze hebben begrip voor de overlast, die het voor de automobilisten meebrengt.
Voorkeur voor open en veilig houden Zieldeweg	Negatief

Organisatie 4	Belangenvereniging Zwammerdam
Verslag	De afsluiting is ontstaan doordat de Zieldeweg als gevaarlijk werd aangemerkt bij een onderzoek naar veilig fietsen. Dit is een proef, waarbij het doel niet is om de weg autoluw te maken. In Zwammerdam zijn er 2 groepen: <ol style="list-style-type: none"> 1) Voorstanders van de afsluiting, die aangeven dat auto's makkelijker om kunnen rijden. 2) Voorstanders van het openhouden, die aangeven dat omrijden niet te doen is.
Voorkeur voor open en veilig houden Zieldeweg	Neutraal

Organisatie 5	Belangenvereniging Aarlanderveen
Verslag	Heeft veel signalen binnengekregen dat de afsluiting niet handig is. Gaat hierover ook in gesprek met de gemeente. Daarbij lijkt een fietspad een waardevolle toevoeging.
Voorkeur voor open en veilig houden Zieldeweg	Voorstander

Organisatie 6	Belangenvereniging Zuideindezuid, Nieuwkoop
Verslag	<p>De houding van de bewoners van Zuideindezuid is niet eenduidig. Voorheen was er veel verkeer en nu is het een stuk rustiger. Bewoners die veel naar Bodegraven gaan, vinden het verschrikkelijk, zeker met de hoge benzineprijzen.</p> <p>De aanleg van de rotonde in de provinciale weg is een goede stap geweest, die ook veel verkeer omleidt. Alhoewel 80% van het verkeer een bestemming om en nabij de Zieldeweg heeft, is van sluipverkeer nog wel sprake als er problemen zijn op de A12. Dat verkeer kent vaak de weg niet en zijn zich mogelijk niet bewust hoe ze veilig moeten rijden op de Zieldeweg. De afsluiting van de Zieldeweg is wel ten koste gegaan aan de sociale veiligheid op de Zieldeweg.</p>
Voorkeur voor open en veilig houden Zieldeweg	Neutraal

Organisatie 7	LTO afdeling Alphen Nieuwkoop
Verslag	Voor de LTO is het van belang dat agrarische gebieden bereikbaar blijven. Daarbij is er voor de verkeersveiligheid een voorkeur voor een apart fietspad. De LTO staat neutraal ten opzichte van de vraag of de weg voor ander gemotoriseerde verkeer open moet blijven of afgesloten zou moeten worden.
Voorkeur voor open en veilig houden Zieldeweg	Neutraal

Organisatie 8	Brancheorganisatie Cumela
Verslag	De weg moet openblijven voor doorgaand, langzaam rijdend verkeer (landbouwvoertuigen met beperkte snelheid). De organisatie heeft aangegeven dat als de veiligheid voor fietsers verbeterd zou moeten worden, er een vrij liggend fietspad moet komen. De gemeente had de grond moeten kopen van de boerderij op de hoek (nr. 6, die recent te koop stond), dan hadden ze grond gehad voor het fietspad. Willen bij voorkeur helemaal geen beperkingen op de Zieldeweg.
Voorkeur voor open en veilig houden Zieldeweg	Voorstander

Organisatie 9	Verenigde Ondernemers Alphen
Verslag	De VOA is destijds bij een overleg geweest over de Zierendeweg, maar heeft sindsdien niets meer gehoord. Gaf aan dat het voor ondernemers van belang is dat de weg openblijft, maar op een veilige manier.
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Voorstander

Organisatie 10	Verenigde Ondernemers Nieuwkoop
Verslag	De ondernemersvereniging heeft zich tevergeefs ingezet om de Zierendeweg open te houden. De VON is voorstander van een separaat fietspad en heeft gewezen op de problemen voor de horeca. Dit is ook ingebracht in het Economisch Overleg met wethouder Ingwersen Nieuwkoop. De pilot is volgens de VON eenzijdig door Alphen doorgedrukt.
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Voorstander

Organisatie 11	VVN Alphen aan den Rijn
Verslag	Kijken vanuit het perspectief van verkeersveiligheid. Daarbij komen auto's en fietsers op de Zierendeweg dicht bij elkaar, waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. De voorkeur heeft een gescheiden fietspad. De inrichting van de Zierendeweg stimuleert wel veiliger rijden, waarbij in een zogenoemde shared space iedereen veiliger gaat rijden. Er is geen voorkeur voor het afsluiten of openhouden van de Zierendeweg. Die keuze is aan de gemeente.
Voorkeur voor open en veilig houden Zierendeweg	Neutraal