



AANTEKENEN

Rechtbank Den Haag

Postbus 20302

2595 AJ Den Haag

Via zivver: Bestuursrecht2.dhg@rechtspraak.nl

Ons kenmerk : 2024-061-035

Leiden : 25-09-204

Betreft : **AANVULLENDE GRONDEN BEROEPSSCHRIFT PROCEDURENUMMER
SGR 24/ 7045 BESLU**

Edelachtbare Vrouwe, Heer,

Namens eiseres, de vereniging Eymbert (hierna: Eymbert) gevestigd te Nieuwkoop, is op 10 juli 2024 beroep ingesteld tegen het besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn van 28 mei 2024. Bij brief van 29 augustus 2024 heeft u eiseres in de gelegenheid gesteld een aanvullend beroepschrift in te dienen. Bij deze voldoe ik daaraan.

Als **bijlage 1** is aangehecht een kopie van de statuten van Eymbert. Vereniging Eymbert is niet ingeschreven in het handelsregister, maar zij is een informele vereniging. Het bestuur is bevoegd een juridische procedure te starten. Het bestuur bestaat uit de voorzitter R. Verbruggen en de secretaris E. Verbruggen.¹

1. Gronden van het beroep

- 1.1 Eiseres is van mening dat het bestreden besluit niet in stand kan blijven. Zij is van mening dat het bestreden besluit is gebaseerd op onjuiste feiten, onzorgvuldig is voorbereid, onvoldoende is gemotiveerd en in strijd is met het evenredigheidsbeginsel. Er bestaat geen enkele noodzaak tot het afsluiten van de Zieldeweg voor gemotoriseerd verkeer, terwijl het verkeersbesluit wel verstreckende gevolgen heeft voor bewoners van de omliggende dorpskernen.
- 1.2 Eymbert verwijst voor haar beroepsgronden in eerste instantie naar de door haar ingediende zienswijze (**bijlage 2**), inclusief de door Eymbert zelf ingediende zienswijze (**bijlage 3**) en de second opinion van De Baan verkeersadvies (**bijlage 4**), die hier worden herhaald en ingelast. Daarnaast

¹ www.eymbert.nl





verwijst zij naar het door haarzelf opgestelde 'Aanvullende informatie Zieldeweg' van 3 september jl. (**bijlage 5**). In aanvulling daarop brengt zij nog het volgende naar voren.

Te beperkte belangenafweging

- 1.3 In art. 2 lid 1 en lid 2 Wvw 1994 worden de belangen opgesomd die de Wvw 1994 beoogt te beschermen. Op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel ex art. 3:2 Awb en 3:4 Awb dienen echter alle betrokken belangen te worden onderzocht en betrokken. Zo moeten bijvoorbeeld ook economische, sociaal-maatschappelijke belangen of natuurbelangen worden onderzocht en betrokken in de besluitvorming, zoals ook is geadviseerd door Commissie bezwaarschriften van de gemeente Alphen aan den Rijn (**bijlage 6**).²
- 1.4 In de Nota van beantwoording zienswijzen heeft het college hierop gereageerd. Het stelt dat er tijdens de proefevaluatie voldoende mogelijkheden voor ondernemers zijn geweest om melding te doen van economische gevolgen van de afsluiting. In tegenstelling tot hetgeen het college beweert hebben ondernemers wel degelijk melding gemaakt hiervan. Dit is onder andere gebeurd in de bezwaarschriften die zijn ingediend over de proefafsluiting (zie p. 5 van het advies van de Commissie bezwaarschriften), tijdens de hoorzitting, tijdens de evaluatiebijeenkomsten van de proefafsluiting en in de krant (**bijlage 7**). Deze signalen zijn niet betrokken in de besluitvorming door het college.
- 1.5 Wat betreft het ontbreken van een natuuronderzoek, stelt het college dat volgens Natuurmonumenten sprake is van een positief effect op de natuur en het verminderen van stikstofdepositie. Eymbert vraagt zich af waar dit standpunt van Natuurmonumenten op is gebaseerd. Voor zover Eymbert weet, heeft Natuurmonumenten hiernaar geen onderzoek verricht. Er zijn geen tellingen geweest van aangereden dieren op de Zieldeweg, en evenmin op de wegen waarnaar het verkeer zich verplaatst. Hetzelfde geldt voor het ontbreken van een onderzoek naar de stikstofuitstoot of andere milieueffecten.
- 1.6 Op grond van art. 5.1 lid 1, onder de Omgevingswet is het verboden zonder omgevingsvergunning een activiteit uit te voeren die significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Alleen als op voorhand significante gevolgen kunnen worden uitgesloten, geldt geen vergunningplicht. Als uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten, kan de vergunning voor de Natura 2000-activiteit worden verleend.
- 1.7 Direct ten oosten van de Zieldeweg ligt het Natura 2000-gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck. Hoewel er minder gemotoriseerd verkeer op de Zieldeweg zelf zal gaan rijden als gevolg van het bestreden besluit, zal er 3.800.000 kilometer per jaar worden omgereden (zie p. 48 van de door eiseres ingediende zienswijze). Dit zijn dus extra kilometers met extra stikstof- en fijnstuitstoot. Dit is weliswaar vaak iets verder van het Natura 2000-gebied vandaan, maar het zijn wel veel meer extra kilometers allemaal binnen de straal van 25 kilometer rond het Natura 2000-gebied. Het is daarom niet ondenkbaar dat het verkeersbesluit significante gevolgen kan hebben voor het naastgelegen Natura 2000-gebied. Dit is ten onrechte niet onderzocht.

² Rb. Zupthen 4 september 2008, ECLI:NL:RBZUT:2008:BF0719, Rb. Gelderland 13 januari 2022, ECLI:NL:RBGEL:2022:120



- 1.8 Het college heeft evenmin onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de sociale samenhang tussen de verschillende dorpskernen die door de Zierendeweg met elkaar worden verbonden (Zwammerdam, Nieuwkoop, Bodegraven, Aarlanderveen en de Meije). Het college erkent wel in de Notitie belangenafweging dat de afsluiting gevolgen kan hebben voor de sociale cohesie tussen de kernen, maar stelt dat sociale contacten niet alleen kunnen worden onderhouden door verplaatsing per auto. Het college volstaat in het bestreden besluit met de stelling dat de economische en sociale belangen beperkt worden geraakt.
- 1.9 Dit standpunt is onvoldoende onderbouwd. De sociale/maatschappelijke gevolgen zijn niet in kaart gebracht door verweerder. De vraag welk gewicht aan dit belang toekomt, is dus ten onrechte ook niet beantwoord.

Schending vergewisplicht

- 1.10 In haar zienswijze d.d. 21 juni 2023 heeft Eymbert uitgebreid toegelicht waarin de vergewisplicht is geschonden. Aan die zienswijze is de second opinion van De Baan Verkeersadvies gehecht, waarin verschillende onzorgvuldigheden zijn aangetoond in de verschillende verkeersrapporten die aan het bestreden besluit ten grondslag liggen en is aangetoond dat de conclusies niet aansluiten op de redeneringen van de verkeersrapporten.
- 1.11 In de Nota van beantwoording zienswijzen wordt ter weerlegging van de second opinion van De Baan enkel gesteld dat DTV Consultants een algemeen erkend bureau is, met deskundigheid op het gebied van verkeersonderzoek en -advisering. Dit is onvoldoende om de in de second opinion gegeven antwoorden en conclusies te weerleggen. Dit wordt hieronder als volgt nader toegelicht.

Objectieve verkeersveiligheid

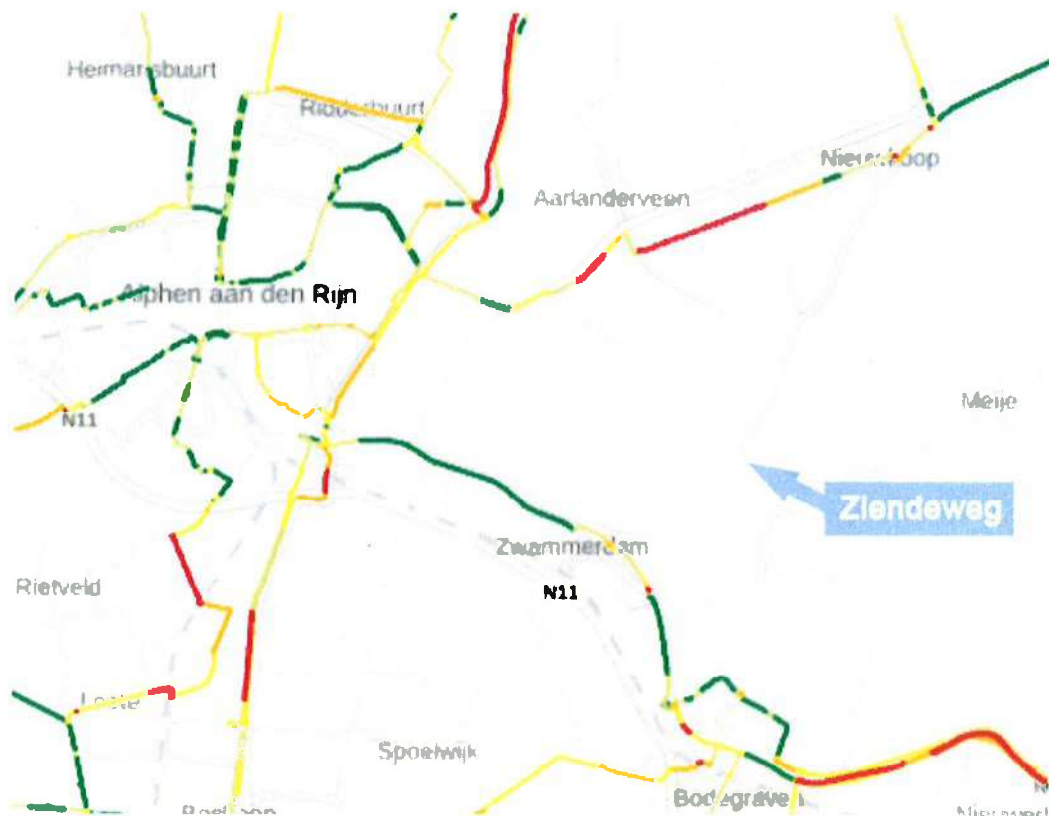
- 1.12 In het bestreden besluit staat dat het college met het verkeersbesluit de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg en aansluitende routes door Zwammerdam (en Nieuwkoop) beoogt te verbeteren. Daarnaast liggen de in art. 2 lid 2 genoemde belangen aan het bestreden besluit ten grondslag: beperking van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, alsmede de gevolgen voor het milieu.
- 1.13 Uit de onderliggende onderzoeken, inclusief het nieuwe onderzoek van de Adviesdienst Mens en Veiligheid 'Human Factors-analyse Zierendeweg' van 14 december 2023 lijkt te volgen dat het subjectieve gevoel van verkeersonveiligheid/ de fietsonvriendelijkheid te grondslag ligt aan het bestreden besluit.
- 1.14 De conclusie dat de Zierendeweg niet fietsvriendelijk is, is gebaseerd op het feit dat de Zierendeweg lang is, in een open gebied ligt met veel blootstelling aan weersomstandigheden, er geen duidelijke plek voor fietsers op de rijbaan bestaat en grotendeels onverlicht is. Dit maakt de weg volgens de Adviesdienst Mens en Veiligheid een fietsonvriendelijke weg, maar nergens in het advies staat dat de weg (subjectief of objectief) onveilig is. Ook de aanbevelingen van de Adviesdienst Mens en Veiligheid zien op het fietsvriendelijker maken van de Zierendeweg, en dus niet op de verkeersveiligheid van de weg.



- 1.15 Uit het rapport van De Baan volgt dat het aantal ongevallen op de Zierendeweg de afgelopen negen jaar niet hoger ligt dan op andere vergelijkbare wegen. Het is dus niet slecht gesteld met de objectieve verkeersveiligheid op de Zierendeweg. Het college erkent dit ook. In de Notitie belangenafweging is hierover opgenomen op pagina 2: *Tussen 2014 en 2023 zijn 10 ongevallen geregistreerd (met een registratiegraad van 62% (bron: VIA). 2 x auto eenzijdig, 1 x met 3 motoren, 1 x fiets eenzijdig, 2 x auto met een onbekend voertuig, 3 x auto met fiets en 1 x landbouwvoertuig met fiets (dodelijk). Het college erkent dat de objectieve verkeersveiligheid met 10 ongevallen in 9 jaar niet heel slecht is. Wel acht het college het onwenselijk deze situatie in stand te houden, omdat de subjectieve verkeersveiligheid hier een grote rol speelt. Het is voor langzaam verkeer niet prettig om van deze voor langzaam verkeer belangrijke (recreatieve route) gebruik te maken (leefbaarheid).*"
- 1.16 Bij het nemen van een verkeersbesluit kunnen vele belangen een rol spelen, waaronder de verkeersveiligheid. Bij de beoordeling van de verkeersveiligheid kunnen weliswaar meer aspecten een rol spelen dan het aantal ongelukken, maar hieraan komt wel groot gewicht toe. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State overweegt: *"Met de rechtbank wordt overwogen dat het college van Rheden onvoldoende inzichtelijk heeft gemaakt waarom in het besluit op bezwaar aan de bevindingen van Royal Haskoning is voorbijgegaan. De rechtbank heeft het tegenadvies van Grontmij van 30 mei 2007 hiervoor terecht onvoldoende geacht. Dit tegenadvies weerlegt immers niet de vaststelling van Royal Haskoning dat zich in de onderzoeksperiode op de route door Eerbeek elf ongevallen met vrachtverkeer hebben voorgedaan, terwijl in de desbetreffende periode op de Harderwijkerweg in Laag-Soeren geen enkel ongeval met vrachtverkeer heeft plaatsgehad. Het college van Rheden heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat bij beoordeling van de verkeersveiligheid meer aspecten een rol kunnen spelen dan het tot nog toe uitgebleven zijn van ongevallen. Nu evenwel het bevorderen van de verkeersveiligheid uiteindelijk gericht is op het voorkomen van ongelukken, komt groot gewicht toe aan het gegeven dat zich op de route door Eerbeek in de onderzochte periode elf ongevallen hebben voorgedaan. Het college van Rheden heeft in dit licht gezien onvoldoende gemotiveerd waarom het in dit geval aan dit gegeven minder gewicht heeft toegekend dan aan de verkeersonveiligheid in Laag-Soeren nu die nog niet tot ongevallen heeft geleid. [onderstreping advocaat] Dit klemt te meer nu in het tegenadvies evenmin gemotiveerd wordt betwist dat de verkeersveiligheid in Laag-Soeren relatief gunstig is en dat het verkeersbesluit leidt tot een toename van het vrachtverkeer op de verkeersonveiligere route door Eerbeek."*
- 1.17 Het college geeft aan dat op de Zierendeweg weliswaar tien ongevallen hebben plaatsgevonden de afgelopen negen jaar, maar dit is niet meer dan gemiddeld op dergelijke wegen. In de Nota van beantwoording zienswijzen staat dat het verkeersbesluit is genomen niet alleen omdat het objectief verkeersonveilig is, maar ook omdat het subjectief onveilig is.
- 1.18 Uit niets blijkt echter dat het objectief verkeersonveilig is. Het aantal ongevallen is niet hoger dan op vergelijkbare wegen. Het dodelijke ongeval dat plaats vond in 2014, betrof een ongeluk tussen een fietser en een landbouwvoertuig, die bovendien een andere oorzaak had, die niet te relateren is aan de inrichting of karakteristieken van de Zierendeweg (zie Verkenningstudie Zierendeweg Iv-Infra 24 november 2020, p. 19). Ook na het bestreden besluit mogen deze twee weggebruikers nog over de Zierendeweg. De onderzoeksbureaus die door de gemeente zijn ingeschakeld, hebben ondanks diverse oproepen daartoe door

Eymbert geen aandacht besteed aan de veiligheidsrisico's van fietsers en landbouwvoertuigen. Nu het aantal fietsers na de wegafsluiting zal toenemen, neemt de kans op een ongeluk tussen een fietser en een landbouwvoertuig dus juist toe. Er kan redelijkerwijs dan ook niet gesteld worden dat de objectieve verkeersveiligheid wordt verbeterd.

- 1.19 Voorts verwijst Eymbert naar een kaart van de provincie Zuid-Holland met daarop aangegeven de safety performance index (SPI) van de Fietsersbond. Hierop is de Zierendeweg niet aangegeven als gevaarlijke weg.



- 1.20 Evenmin is de Zierendeweg op deze kaart van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (zie afbeelding hieronder) aangemerkt als route met een verhoogd risico.



- 1.21 Eymbert heeft in haar zienswijze verwezen naar jurisprudentie waaruit volgt dat bij het nemen van een verkeersbesluit rekening gehouden dient te worden met een eventuele snelheidsverhoging als gevolg van het verkeersbesluit. De Afdeling overweegt: *“In het rapport is echter geen aandacht besteed aan de door de vereniging naar voren gebrachte eveneens begrijpelijk stelling dat de snelheid van de fietsers ook al toenemen door het instellen van éénrichtingsverkeer, omdat er dan geen tegemoetkomend verkeer meer is. Volgens de vereniging ligt het daarom in de verwachting dat fietsers met hogere snelheid langs de uitritten aan de Eeuwigelaan rijden. [...verwijdering advocaat]. De Afdeling is met de vereniging van oordeel dat in het rapport met dit mogelijk gevolg van het verkeersbesluit ten onrechte geen rekening is gehouden.”*³
- 1.22 In de Nota van beantwoording zienswijzen staat dat uit de beschikbare snelheidsgegevens uit navigatie e.d. blijkt dat er nauwelijks verschil zit in de snelheden voor, tijdens en na de afsluiting. Eymbert merkt op dat zij niet beschikt over deze onderzoeken en dit standpunt dus niet verifieerbaar is.
- 1.23 Ook de politie stelt in het Stakeholdersonderzoek (bijlage D): *“Met meer verkeer rijdt met vaak toch wat voorzichtiger, met minder verkeer kan men juist onveilig gedrag gaan tonen.[verwijdering advocaat]. 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) vergaande oplossing voor de verkeersproblematiek die er is.”*

³ ABRvS 26 april 2023, ECLI:NL:RVS:2023:1629.



- 1.24 In de Nota van beantwoording zienswijzen staat dat de politie hierover niets heeft opgenomen in het uiteindelijke verkeersadvies. Het college erkent hier wel dat de kans aanwezig is dat de snelheid van het resterende autoverkeer hoger wordt, omdat het rustiger zal worden. Het college noemt dit een aandachtspunt.
- 1.25 Eymbert kan deze motivering niet volgen. Als de vermindering van het aantal autobewegingen op de Zierendeweg een positief effect heeft op de verkeersveiligheid, maar de (mogelijke) snelheidsverhoging als gevolg van hetzelfde besluit een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid, dan kan naar het oordeel van Eymbert het belang van het verbeteren van de verkeersveiligheid het bestreden besluit niet dragen, zolang niet inzichtelijk is gemaakt of het positieve effect groter is dan het mogelijke, begrijpelijke negatieve effect.

Subjectieve verkeersveiligheid

- 1.26 Het college legt niet alleen de objectieve verkeersveiligheid aan het bestreden besluit ten grondslag, maar ook de subjectieve verkeersveiligheid. Subjectieve verkeersveiligheid kan weliswaar een rol spelen in de besluitvorming, maar dient dan wel geobjectiveerd te worden. De Afdeling overweegt: *"Naar het oordeel van de Afdeling zijn de (subjectieve) klachten van omwonenden over motorfietsen op de Zuiderdijk in het evaluatierapport niet geobjectiveerd, maar slechts, door middel van een enquête, vastgelegd. Dit is geen objectief verkeersgegeven waaruit de noodzaak voor het verbod voor motorfietsers op de Zuiderdijk valt af te leiden. Ook de telling van het aantal motorfietsen buiten en tijdens de pilotperiode is geen gegeven waaruit de noodzaak voor het verkeersbesluit valt af te leiden. Uit de telling valt slechts af te leiden dat gedurende de pilotperiode het aantal motorfietsen op de Zuiderdijk met 50% is afgenomen en niet hoeveel overlast motorfietsen veroorzaken. Het college had geluidsmetingen moeten uitvoeren en moeten onderzoeken of die metingen kunnen leiden tot de conclusie dat motorfietsen te veel geluid op de Zuiderdijk produceren. Voor zover het college zich op het standpunt stelt dat het ter voorbereiding van het verkeersbesluit verkeerskundige adviseurs heeft geraadpleegd, merkt de Afdeling op dat in het evaluatierapport staat dat een verkeersadviseur van de politie bij het evaluatierapport is betrokken, maar dat hieruit niet blijkt welke bijdrage deze deskundige heeft geleverd. Te meer nu uit het advies van de politie van 7 mei 2021 juist blijkt dat er geen sprake is van objectieve verkeersonveiligheid veroorzaakt door motorrijders. 7.4. De Afdeling oordeelt, anders dan de rechtbank, dat het verkeersbesluit onzorgvuldig is voorbereid."*⁴
- 1.27 Net als in de hierboven aangehaalde zaak, heeft het college in de onderhavige zaak het bestreden besluit gebaseerd op de subjectieve onveiligheid, terwijl dit niet wordt ondersteund door objectieve onveiligheid. Het gevoel van subjectieve onveiligheid is niet gevolgd door een onderzoek naar de objectieve onveiligheid.
- 1.28 Wel heeft het college een gedragskundig advies laten opstellen (Human Factors-analyse). In dit advies staat echter nergens dat de Zierendeweg subjectief/objectief onveilig is. Er wordt enkel geconcludeerd dat de Zierendeweg niet fietsvriendelijk is, op basis van de lengte, het open karakter en de blootstelling aan het weer, het ontbreken van een duidelijke plek voor de fiets op de rijbaan en de afwezigheid van verlichting dat de weg.

⁴ ABRvS 19 juni 2024, ECLI:NL:RVS:2024:2500.



- 1.29 Eymbert stelt zich op het standpunt dat de conclusie dat de weg niet fietsvriendelijk is, niet opweegt tegen alle nadelen van het bestreden besluit (o.a. sociale en maatschappelijke gevolgen, economische gevolgen, omrijtijden en verkeersonveiligheid op de wegen waar het verkeer naartoe gaat, zie hieronder punt 1.30 e.v. van dit beroepschrift). Het bestreden besluit is daarom in strijd met het evenredigheidsbeginsel ex art. 3:4 lid 2 Awb.

Waterbedeffect

- 1.30 Uit de verschillende verkeersonderzoeken blijkt dat het verkeer van de Zierendeweg zal worden verplaatst naar de N231, N207, N11 en naar de lokale wegen zoals de route Treinweg- Kortsteekterweg- Lindenhovestraat of de Steekterweg en de Noordenseweg (zie Studie gevolgen afsluiting Zierendeweg van Iv van 10 augustus 2021, p. 33). De Baan concludeert in zijn rapport dat op de Treinweg en de Kortsteekterweg de intensiteiten toenemen met 28 tot 56%, en ook op de Aarlanderveenseweg (+30%) en op Achttienkavels neemt de intensiteit toe (12%). Over de route Aarlanderveenseweg-Treinweg rijden veel fietsers (waaronder scholieren). De Baan constateert in zijn rapport dat op de Kortsteekterweg 11 ongevallen hebben plaatsgevonden, allen met langzaam verkeer. Deze lokale routes maken allen onderdeel uit van het nationale netwerk van fietsknooppunten met daarvoor veel dagrecreanten, terwijl er (ook hier) geen speciale fietsvoorzieningen zijn. Het verkeer van de Zierendeweg zal naar deze wegen verplaatst worden. Er is dus sprake van een waterbedeffect.
- 1.31 Eymbert verwijst hier naar paragraaf 2.5 (p.7) van de Aanvullende informatie Zierendeweg van 3 september 2024. Daaruit blijkt onder verwijzing naar de informatie van de website STAR, waar elk verkeersongeval wordt geregistreerd, dat in 2022 tijdens de proefafsluiting circa 30% meer ongevallen hebben plaatsgevonden op de omliggende provinciale wegen waar het gemotoriseerde verkeer naar is verplaatst. Er is dus duidelijk sprake van een waterbedeffect met negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid op de wegen waar het verkeer wordt opgevangen.
- 1.32 Uit jurisprudentie volgt dat een verkeersbesluit in strijd is met art. 7:12 Awb als het verkeer verplaatst van een objectief verkeersveilige, maar subjectief verkeersonveilige weg verplaatst naar wegen die objectief verkeersonveilig zijn.⁵
- 1.33 Nu er als gevolg van het bestreden besluit gemotoriseerd verkeer wordt verplaatst naar andere wegen die reeds in de huidige situatie verkeersonveilig zijn dan de Zierendeweg, kan het bestreden besluit niet in stand blijven. Het is onvoldoende gemotiveerd en bovendien in strijd met het college om absolute prioriteit te geven aan de fietser.
- 1.34 In de Nota van beantwoording zienswijzen stelt het college dat op de Lindenhovestraat en de Kortsteekterweg aanvullende maatregelen getroffen zullen worden. Eymbert merkt ten eerste op dat de uitvoering van deze maatregelen niet als voorwaarden aan het bestreden besluit zijn gekoppeld. Bovendien wijst Eymbert erop dat deze maatregelen ook getroffen kunnen worden op de Zierendeweg, zodat op een andere manier de 'fietsvriendelijkheid' van de Zierendeweg wordt verbeterd. Eymbert verwijst hier naar de

⁵ ABRvS 18 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK3612, zaaknummer 100910870/1.



aanbevelingen van de Adviesdienst Mens en Milieu van 14 december 2023, waarin de volgende maatregelen worden genoemd:

- Duidelijke plek voor fietsers op de rijbaan,
- Snelheid verlagen voor al het verkeer;
- Het aanbrengen van verlichting;
- Andere wegen aantrekkelijker maken, door de bogen op de N231 beter te geleiden, de overgang bij het binnenrijden van Aarlanderveen beter te ondersteunen, het instellen van een groene golf op de N207, en de Steekterbrug in de spits niet te openen.

- 1.35 Eymbert is een groot voorstander van het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Zierendeweg en de omliggende wegen. De verkeersveiligheid kan volgens Eymbert ook verbeterd worden door de aanleg van een vrij liggend fietspad, het plaatsen van doorgroeienden of het verbreden en opnieuw inrichten van de weg.
- 1.36 Eymbert meent dat het college door het treffen van veel minder ingrijpende maatregelen, ook de subjectieve verkeersveiligheid kan verbeteren op de Zierendeweg. Door toch te kiezen voor dit verkeersbesluit met een grote impact op de bewoners van de dorpskernen Zwammerdam, Aarlanderveen, Bodegraven, de Meije en Nieuwkoop, handelt het college in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

Capaciteit Zierendeweg

- 1.37 Eymbert heeft in haar zienswijze erop gewezen dat het standpunt van het college dat er momenteel 1700 mvt per etmaal over de Zierendeweg rijden, onjuist is. Uit het Monitoringsonderzoek van DTV Consultants van 10 februari 2023 blijkt dat tijdens de 0-meting aan de noordzijde een intensiteit van 1159 is gemeten, en aan de zuidzijde een intensiteit van 1328 mvt/etmaal. Het is niet waarom de in het rapport Studie gevolgen afsluiting Zierendeweg van lv-infra van 10 augustus 2021 genoemde 1700 mvt/etmaal worden gehanteerd, en niet de cijfers uit het Monitoringsonderzoek. Het college motiveert dit evenmin in de Nota van beantwoording zienswijzen.
- 1.38 Daarnaast herhaalt Eymbert haar standpunt zoals opgenomen onder punt 2.25 en 2.26 van de door haar ingediende zienswijze. Daar heeft zij (met behulp van het rapport van De Baan) uitgebreid toegelicht dat een erftoegangsweg buiten de bebouwde komen in beginsel een intensiteit van 6000 mvt /etmaal kan verwerken. Dit kan lager liggen als gevolg van de breedte van de weg, om zo bermschade te voorkomen. De beperking van de intensiteit is dus niet (direct) voor de verkeersveiligheid, maar enkel om bermschade te voorkomen.
- 1.39 Het college verwijst in de Nota van beantwoording zienswijzen naar het Handboek wegontwerp 2013 – Erftoegangswegen van het CROW, waar staat: *“Toepassing van een erftoegangsweg type 2 met uitsluitend een rijloper van 3,5 meter is in verband met de verkeersveiligheid en het voorkomen van (ernstige) bermschade alleen acceptabel al de intensiteit lager is dan 350 à 400 motovoertuigen per etmaal.”*
- 1.40 Deze reactie is voorgelegd aan ing. D.L. de Baan. Hij stelt:

"In die paragraaf en in wat de gemeente schrijft staat letterlijk "... met uitsluitend een rijloper van 3,50 meter...". Dat is op de Zierendeweg niet aan de orde omdat er 33 passeerplaatsen (= elke 100 à 150 meter) zijn die breder zijn dan 3,50 meter: de breedte varieert van 4,80 tot 6 meter. Vandaar mijn redenering dat er meer verkeer overheen kan dan die maximaal 400 mvt/etmaal die CROW geeft en de 500 die de gemeente noemt. De gemeente citeert dus selectief uit de CROW-publicatie en koppelt daar een eigen intensiteitsgrens aan."

- 1.41 De Baan oordeelt verder dat als de intensiteit te laag wordt, de snelheid omhoog gaat. Wegbreedte, intensiteiten, rijnsnelheden en bermschade hangen dus sterk met elkaar samen. Een hogere intensiteit geeft meer kans op bermschade omdat de kans groter is dat men elkaar ontmoet en moet uitwijken op een smalle weg. Daarmee is de kans op bermschade groter, die vervolgens weer voor met name de (brom) fietser verkeersonveiligheid oplevert. Omgekeerd hoeft dat niet zo te zijn. Bij een lagere intensiteit hoeft het niet zo te zijn dat er geen bermschade zal kunnen optreden. Het gaat erom of voertuigen elkaar kunnen passeren op het asfalt of niet. Ook kan bij een lagere intensiteit de rijnsnelheid weer omhoog gaan, waardoor de verkeersonveiligheid toeneemt. Bermschade zal bij een lage intensiteit wel minder zijn. Op de Zierendeweg zijn er voldoende passeerplaatsen waardoor bermschade nauwelijks voorkomt; ook zijn er plekken met doorgroeistenen en een semi verharde berm.
- 1.42 Zoals onder punt 1.37 van dit beroepschrift reeds is aangegeven, ligt de intensiteit tussen de 1159 en 1328 mvt/etmaal. Een erftoegangsweg met een breedte van 4,8 tot 6 meter kan minimaal 1150 tot 1400 mvt per etmaal verwerken, zo volgt uit het advies van De Baan.

Geen bermschade

- 1.43 In het bestreden besluit wordt tevens het voorkomen van bermschade als (neven)doelstelling genoemd.
- 1.44 Eymbert heeft in haar zienswijze reeds gewezen op het feit dat het plaatsen van extra trottoirbanden of extra doorgroeistenen bermschade kan voorkomen. De Baan stelt dat het feit dat nog op enkele plaatsen sprake is van bermschade, niet betekent dat de weg verkeersonveilig is, maar enkel een signaal dat extra doorgroeistenen geplaatst zouden moeten worden. Dit heeft bovendien een positief effect op de (subjectieve) verkeersveiligheid, doordat bij de doorgroeistenen de afstand tussen gemotoriseerd verkeer en de fietser kan worden vergroot.
- 1.45 De afsluiting van de Zierendeweg kan er niet toe leiden dat bermschade zal worden voorkomen. Immers, ook in de toekomstige situatie zullen landbouwvoertuigen en fietsers elkaar moeten passeren. Hetzelfde geldt voor ontheffinghouders en landbouwvoertuigen of landbouwvoertuigen en ontheffinghouders onderling.
- 1.46 Het college stelt in de Nota van beantwoording zienswijzen dat er minder verkeer op de Zierendeweg zal zijn, hetgeen ertoe zal leiden dat het verkeer beter op elkaar zal wachten bij passeerhavens als dat nodig is voor de breedte van de landbouwvoertuigen.



- 1.47 Dit argument snijdt geen hout. Uit de verschillende verkeersonderzoeken blijkt dat de passeerhavens worden gebruikt als motorvoertuigen elkaar passeren, maar motorvoertuigen en fietsers elkaar juist ook passeren op de smallere weggedeelten. Dat geeft het subjectieve gevoel van verkeersonveiligheid. Dat er minder verkeer zal zijn op de Zierendeweg, zal er niet toe leiden dat motorvoertuigen fietsers enkel gaan passeren bij de passeerhavens.

Relevante stukken liggen opnieuw niet ter inzage

- 1.48 In de door haar ingediende Zienswijze heeft Eymbert er reeds op gewezen dat niet alle relevante stukken ter inzage hebben gelegen. Alle bijlagen bij de Studie Gevolgen afsluiting Zierendeweg van Iv van 10 augustus 2021, de Verkenningsstudie Zierendeweg van Iv-Infra van 24 november 2020, en de Stakeholdersconsultatie van 9 augustus 2021 ontbreken. Bovendien ontbreken de onderzoeksresultaten naar de geluidseffecten van de verplaatsing van het verkeer naar de omliggende wegen. Uit navraag bij de ODMH is gelbeken dat het college daar wel onderzoek naar heeft laten verrichten.
- 1.49 In de Nota van beantwoording zienswijzen stelt het college dat alle relevante stukken ter inzage hebben gelegen. Dit is onjuist. Op grond van art. 3:44 lid 2 Awb dienen alle op de zaak betrekking hebbende stukken ter inzage te worden gelegd. Nu de bijlage behorende bij de hierboven genoemde rapporten (die zelf wel ter inzage hebben gelegen) ontbreken, heeft het college in strijd met art. 3:44 lid 2 Awb gehandeld.

2. Conclusie

Eiseres heeft in het bovenstaande aangetoond dat het bestreden besluit is gebaseerd op onjuiste feiten, onzorgvuldig is voorbereid, onvoldoende is gemotiveerd en in strijd is met het evenredigheidsbeginsel. Er bestaat geen enkele noodzaak tot het afsluiten van de Zierendeweg voor gemotoriseerd verkeer, terwijl het verkeersbesluit wel verstrekkende gevolgen heeft voor bewoners van de omliggende dorpskernen. Op grond daarvan verzoekt eiseres u dit beroep gegrond te verklaren, het bestreden besluit te vernietigen en het college van burgemeester en wethouders op te dragen een nieuw besluit te nemen met inachtneming van uw uitspraak.

Tot slot verzoekt eiseres u de gemeente Alphen aan den Rijn te veroordelen tot vergoeding van de kosten van deze beroepsprocedure ex artikel 8:75 Awb en daarbij de kosten van de bezwaarfase te betrekken.

Hogachtend,

Bijlage 1

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 kan ingeschreven worden 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 ontzegd.
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
- Penningmeester: H. Knoop
- Secretaris: E. Verbruggen

Aldus getekend:

Voorzitter
R.W.J. Verbruggen

Secretaris
E.L.N. Verbruggen

Datum:

Datum:

Bijlage 2

**AANTEKENEN**

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Alphen aan den Rijn
Postbus 13
2400 AA Alphen aan den Rijn

TEVENS PER KOERIER

Behandeld door

Telefoon

Mobiel

E-mail

Referentie Vereniging Eymbert / afsluiting Zierendeweg, 2023.40699, KL 0353

Uw referentie ---

Plaats / Datum Leiden, 21 juni 2023

ZIENSWIJZE OVER HET CONCEPT VERKEERSBESLUIT ZIENDEWEG

Geachte college,

Namens cliënte, de Vereniging Eymbert, (hierna: Eymbert), gevestigd te gemeente Nieuwkoop, dien ik bij deze een zienswijze in over het ontwerpbesluit tot het aanwijzen tot bromfiets/fietspad van een gedeelte van de Zierendeweg, uitgezonderd landbouwverkeer en brommobielen, te Zwammerdam.

In deze zienswijze beschrijft cliënte eerst kort de inhoud van het ontwerpverkeersbesluit. Daarna formuleert cliënte haar bezwaren tegen het voorgenoemen verkeersbesluit. Zij concludeert dat het verkeersbesluit niet vastgesteld kan worden.

1. Inhoud en achtergrond ontwerpverkeersbesluit

- 1.1 Op 11 januari 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn (hierna: het college) besloten tot een proefafsluiting van de Zierendeweg voor negen maanden, om de effecten daarvan te kunnen beoordelen. De Zierendeweg is vervolgens gesloten geweest van 8 april 2022 tot en met 5 januari 2023. Volgens het college is uit de proef gebleken dat het verkeersbeeld in overeenstemming komt met het type weg, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid verbetert, er een positief effect is op de aanwezige fauna en er geen stagnatie of verkeersonveiligheid is opgetreden op de alternatieve routes.
- 1.2 Na de proef heeft het college op 11 mei 2023 een ontwerpverkeersbesluit bekendgemaakt met betrekking tot het permanent aanwijzen tot bromfiets-/ fietspad (met uitzondering van landbouwverkeer en brommobielen) van een gedeelte van de Zierendeweg tussen de Slingerkamp en de Achtermiddenweg.

- 1.3 Het college wil absolute prioriteit geven aan de fietser en overig langzaam verkeer en vindt het daarom van belang de verkeerssituatie blijvend in overeenstemming te brengen met het type weg. Daarnaast beoogt het ontwerpbesluit de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg en aansluitende routes door Zwammerdam en Nieuwkoop te verbeteren.
- 1.4 Verder stelt het college in het ontwerpbesluit dat – gelet op artikel 2 van de Wegenverkeerswet (hierna: Wvw 1994) de volgende belangen ten grondslag liggen aan het ontwerpbesluit:
- het verzekeren van veiligheid op de weg;
 - het beschermen van weggebruikers en passagiers;
 - het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, alsmede de gevolgen voor het milieu.
- 1.5 In de aparte Notitie belangenafweging Zierendeweg (hierna: de notitie) wordt de belangenafweging die aan het ontwerpbesluit ten grondslag is gelegd, beschreven. Het college stelt het belang van de fietser en overig langzaam verkeer zoals voetgangers en ruiters voorop. Het college vindt een intensiteit van 1700 mvt per etmaal te hoog. In verband met de verkeersveiligheid en het voorkomen van (ernstige) bermschade is alleen een intensiteit van 350 à 400 mvt per etmaal acceptabel. Een belangrijke bestemming van verkeer over de Zierendeweg is volgens het college Ipse De Bruggen aan de Spoorlaan. Na de Zierendeweg rijdt men via een erf (Molenstraat – Plein – Swanenburgerdam). Dit is een zeer smalle straat met weinig uitwijkmogelijkheden, zo staat in de notitie. Hetzelfde geldt voor Molenstraat en Akerboomseweg in Zwammerdam.
- 1.6 Daarnaast stelt het college dat sprake is van subjectieve en objectieve onveiligheid op de Zierendeweg en wil het de leefbaarheid van de Zierendeweg vergroten, dat wil zeggen het prettiger maken om van de voor langzaam verkeer belangrijke (recreatieve) route gebruik te maken. Een vrijliggend fietspad is volgens het college te tijdrovend, kostbaar en heeft te grote impact op het naastgelegen Natura-2000 gebied. Bovendien dragen alternatieven (vrijliggend fietspad of verbreding Zierendeweg) niet bij aan de verbetering van de situatie op het achterliggende wegennet.
- 1.7 Volgens het college heeft de afsluiting positieve effecten op het milieu: de alternatieve routes bieden meer doorstroming waardoor er minder afgeremd zou moeten worden, hetgeen leidt tot minder brandstofverbruik. De alternatieve routes liggen verder van het Natura-2000 gebied af en zorgen voor minder verkeer in de woonomgeving van Zwammerdam en Nieuwkoop. Daarnaast kan de afsluiting ertoe zorgen dat meer mensen voor de (elektrische) fiets kiezen in plaats van de auto.

2. **Bezwaren tegen het ontwerpbesluit**

- 2.1 Cliënte is van mening dat het ontwerpbesluit niet vastgesteld kan worden. Zij verwijst hiervoor ten eerste naar de door haarzelf opgestelde zienswijze en hier wordt herhaald en ingelast (**bijlage 1**). In aanvulling daarop brengt Eymbert nog het volgende naar voren.

Belangenafweging te beperkt

- 2.2 In artikel 2 lid 1 en lid 2 Wvw 1994 worden belangen opgesomd die bij het nemen van een verkeersbesluit betrokken dienen te worden. Op grond van het zorgvuldigheidsbeginsel ex art. 3:2 Awb en 3:4 Awb dienen echter alle betrokken belangen te worden onderzocht en betrokken. Zo moeten bijvoorbeeld ook economische belangen of natuurbelangen worden onderzocht en betrokken in de besluitvorming.¹
- 2.3 Eymbert meent dat het college een te beperkte belangenafweging heeft gemaakt. Uit niets blijkt dat de maatschappelijke gevolgen, waaronder onder meer de sociale samenhang tussen de verschillende dorpskernen, de sociale veiligheid of de natuur zijn onderzocht. Eymbert verwijst naar haar zienswijze, waar in paragraaf 7.4 is berekend tot hoeveel extra kilometers het verkeersbesluit leidt. Dit komt neer op ruim 3,8 miljoen omrijdkilometers per jaar, op een korte afstand van het Natura-2000 gebied Nieuwkoopse Plassen & De Haeck.

Gevolgen natuur ten onrechte niet onderzocht

- 2.4 Het college heeft nagelaten te onderzoeken wat de effecten van het ontwerpbesluit zijn op dit Natura-2000 gebied. Uit jurisprudentie volgt dat – hoewel geen passende beoordeling gemaakt behoeft te worden in het kader van een verkeersbesluit, dienen wel de mogelijke effecten van een verkeersbesluit te worden onderzocht en te worden betrokken bij het verkeersbesluit.² De onderzoeken zijn ten onrechte niet uitgevoerd, a fortiori zijn de resultaten daarvan niet betrokken bij het ontwerpbesluit.

Schending vergewisplicht

- 2.5 Op grond van de vergewisplicht ex art. 3:2 jo 3:9 Awb dient een bestuursorgaan zich ervan te vergewissen dat het onderzoek waarop een besluit berust, op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden. De Afdeling oordeelt: *“Voor de motivering van een verkeersbesluit mag het college op het advies van een deskundige, in dit geval Sweco, afgaan, nadat het is nagegaan of dit advies op zorgvuldige wijze tot stand is gekomen, de redenering daarin begrijpelijk is en de getrokken conclusies daarop aansluiten. Deze verplichting is neergelegd in artikel 3:9 Awb voor de wettelijke adviseur en volgt uit 3:2 van de Awb voor andere adviseurs. Als een partij concrete aanknopingspunten voor twijfel aan de zorgvuldigheid van de totstandkoming van het advies, de begrijpelijkheid van de in het advies gevolgde redenering of het aansluiten van de conclusies daarop naar voren heeft gebracht, mag het college niet zonder nadere motivering op het advies afgaan.”*³
- 2.6 Eymbert meent dat de verkeersonderzoeken die ten grondslag zijn gelegd aan het ontwerpbesluit onzorgvuldig tot stand zijn gekomen en de conclusies niet aansluiten op de redenering. Eymbert verwijst hiervoor naar de second opinion Afsluiting Zierendeweg Alphen aan den Rijn van De Baan Verkeersadvies van 19 juni 2023 (hierna: het rapport van De Baan, aangehecht als **bijlage 2**). In aanvulling daarop licht zij haar bezwaren als volgt toe.

¹ Rb. Zutphen 4 september 2008, ECLI:NL:RBZUT:2008:BF0719; Rb. Gelderland 13 januari 2022, ECLI:NL:RBGEL:2022:120.

² ABRvS 8 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:622.

³ ABRvS 26 april 2023, ECLI:NL:RVS:2023:1629.

Objectieve verkeersveiligheid

- 2.7 Het college stelt dat de (objectieve en subjectieve) verkeersveiligheid ten grondslag ligt aan het ontwerpbesluit. Uit het rapport van De Baan blijkt echter dat het aantal ongevallen in de afgelopen negen jaar niet hoger ligt dan op andere vergelijkbare wegen. Eymbert meent daarom dat dit argument niet aan het ontwerpbesluit ten grondslag kan worden gelegd. Dit wordt bovendien bevestigd door de Studie gevolgen afsluiting Zierendeweg van Iv-Infra b.v. van 10 augustus 2021 (hierna: Studie gevolgen), waarin enkel wordt gesproken over de subjectieve verkeersonveiligheid.
- 2.8 Bovendien zijn van de zeven ongevallen de afgelopen negen jaar drie eenzijdige ongevallen – die na het instellen van de verkeersmaatregel ook nog kunnen plaatsvinden. Hetzelfde geldt voor het fatale ongeval dat in 2014 heeft plaatsgevonden tussen een fietser en een landbouwvoertuig. Beide vervoersmiddelen mogen na de verkeersmaatregel nog altijd over de Zierendeweg.
- 2.9 In het rapport Monitoring proefafsluiting Zierendeweg van DTV consultants (hierna: het Monitoringsrapport) staat in paragraaf 5.6 het aantal geregistreerde ongevallen in de periode 2019 – 2022. Hieruit blijkt dat op de Zierendeweg tijdens de afsluiting geen ongevallen zijn geregistreerd, maar wel twee op de Kortsteekterweg en de N231, ter hoogte van de Achtermiddenweg. Beide ongevallen vonden plaats op locaties waar het verkeer als gevolg van de afsluiting naar toe gaat. Eymbert meent dat uit het bovenstaande volgt dat de objectieve verkeersonveiligheid niet aan het ontwerpbesluit ten grondslag kan worden gelegd. Er is immers geen sprake van objectieve verkeersonveiligheid.
- 2.10 Daarnaast wordt in het Monitoringsrapport geconcludeerd dat de Zierendeweg door de proefafsluiting veiliger is geworden. Deze conclusie is gebaseerd op de afname van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer, terwijl het fietsverkeer juist is toegenomen. Het dodelijke ongeluk dat in 2014 plaatsvond op de Zierendeweg, vond plaats tussen een fietser en een landbouwvoertuig. De kans dat een fietser en een landbouwvoertuig elkaar passeren, wordt dus vergroot als gevolg van het ontwerpbesluit.
- 2.11 Bovendien is ten onrechte geen rekening gehouden met het feit dat de snelheid van fietsers en gemotoriseerd verkeer zal toenemen als gevolg van het mindere aantal auto's op de Zierendeweg. Zo oordeelde de Afdeling eerder over een verkeersbesluit: *“In het rapport is echter geen aandacht besteed aan de door de vereniging naar voren gebrachte eveneens begrijpelijke stelling dat de snelheid van de fietsers ook zal toenemen door het instellen van éénrichtingsverkeer, omdat er dan geen tegemoetkomend verkeer meer is. Volgens de vereniging ligt het daarom in de verwachting dat fietsers met hogere snelheid langs de uitritten aan de Eeuwigelaan rijden. [...verwijdering advocaat]. De Afdeling is met de vereniging van oordeel dat in het rapport met dit mogelijke gevolg van het verkeersbesluit ten onrechte geen rekening is gehouden.”*⁴
- 2.12 Nergens in de verschillende rapporten is aandacht besteed aan de begrijpelijke stelling dat de snelheid van fietsers en gemotoriseerd verkeer zal toenemen als gevolg van de afsluiting. Dit is ten onrechte niet onderzocht en het ontwerpbesluit is daarom in strijd met 3:2 Awb.

⁴ ABRvS 26 april 2023, ECLI:NL:RVS:2023:1629.

- 2.13 Ook de politie stelt in het Stakholdersonderzoek (bijlage D): *“Met meer verkeer rijdt men vaak toch wat voorzichtiger, met minder verkeer kan met juist onveilig gedrag gaan tonen.”* Verder licht de politie toe: *“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) vergaande oplossing voor de verkeersproblematiek die er is.”*

Subjectieve verkeerveiligheid

- 2.14 Het college legt naast de objectieve ook de subjectieve verkeerveiligheid aan het ontwerpbesluit ten grondslag. Zoals in paragraaf 2.2.2 van het rapport van De Baan staat, is subjectieve onveiligheid moeilijk te kwantificeren. Uit jurisprudentie volgt dat subjectieve onveiligheid een rol kan spelen in de besluitvorming, maar deze dan wel geobjectiveerd dient te worden door een onderzoek.
- 2.15 De rechtbank Noord-Holland oordeelt: *“Voor zover eiseres heeft aangevoerd dat verweerder aan zijn besluitvorming subjectieve gevoelens van overlast van omwonenden ten grondslag heeft gelegd die ten onrechte niet zijn geobjectiveerd, overweegt de rechtbank dat klachten over overlast op zichzelf een gegronde reden zijn om onderzoek te doen naar de overlast en het treffen van (verkeers)maatregelen terzake. Het onderzoek kan ertoe leiden dat de subjectieve signalen geobjectiveerd worden. De rechtbank heeft geen aanleiding eraan te twijfelen dat bij verweerder en derde-partij over een langere periode klachten door om- en aanwonenden zijn geuit over motoren op de Zuiderdijk in een omvang die het houden van de pilot rechtvaardigde. De evaluatie daarvan heeft vervolgens geleid tot het in geding zijnde verkeersbesluit. Door deze gang van zaken heeft verweerder op zichzelf zorgvuldig gehandeld. Of het evaluatieonderzoek zorgvuldig heeft plaatsgevonden en of de resultaten ervan bruikbaar zijn en ten grondslag mochten worden gelegd aan het verkeersbesluit, is een volgende vraag.”⁵*
- 2.16 Het subjectieve gevoel van onveiligheid is in de onderhavige zaak niet gevolgd door een onderzoek waaruit volgt dat sprake is van objectieve onveiligheid. Althans, er is wel een onderzoek uitgevoerd naar de objectieve onveiligheid, maar daaruit blijkt juist niet dat sprake is van objectieve onveiligheid. Eymbert verwijst naar het aantal ongevallen en hetgeen daarover is opgenomen onder punt 2.7 – 2.13 van deze zienswijze.
- 2.17 Hetzelfde geldt voor de Stakeholderconsultatie Studie Zierendeweg van 9 augustus 2021 (hierna: de Stakeholdersconsultatie). Dit betreft geen onderzoek naar de objectieve onveiligheid, maar enkel naar de subjectieve onveiligheid. Uit de geformuleerde vragen (‘huidige situatie’) blijkt bovendien dat de vragen zijn gesteld vóór de proefperiode ‘van 8 april 2022 tot en met 5 januari 2023’. Evenmin bevat het Monitoringsrapport gegevens omtrent de subjectieve onveiligheid zoals ervaren tijdens de proefperiode. Het aantal meldingen en klachten dat gedurende deze periode is binnengekomen is hiervoor te laag (p. 41 Monitoringsrapport) of buiten de rapportages gehouden.

⁵ Rb. Noord-Holland 27 oktober 2022, ECLI:NL:RBNHO:2022:9828, zie ook ABRvS 18 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK3612.

- 2.18 Daarnaast verwijst Eymbert naar haar eigen onderzoek naar de subjectieve onveiligheid, dat als bijlage bij de door haarzelf ingediende zienswijze is gehecht.

Waterbedeffect

- 2.19 Uit jurisprudentie blijkt dat een zogenoemd waterbedeffect voorkomen dient te worden: een verkeersonveilige situatie (waarvan in deze zaak overigens geen sprake is gelet op het aantal ongevallen) mag niet worden verplaatst naar een andere route, en zeker niet als die andere route al onveiliger is dan de weg waarop het verkeersbesluit betrekking heeft. Zo oordeelde de Afdeling over een verkeersbesluit op de Harderwijkerweg in de gemeente Rheden, dat eveneens was genomen op grond van subjectieve verkeersonveiligheid:

"Uit het rapport van Royal Haskoning komt naar voren dat zich in de onderzochte periode op de Harderwijkerweg te Laag-Soeren geen enkel ongeval met vrachtverkeer heeft voorgedaan. Voorts is het percentage vrachtverkeer op de Harderwijkerweg voor bewoners van Laag-Soeren volgens het rapport "vervelend maar niet hinderlijk". Voor aanwonenden, fietsers en voetgangers leidt het percentage vrachtverkeer volgens het rapport wel tot een subjectief gevoel van onveiligheid.

Ten aanzien van de route door Eerbeek volgt uit het rapport dat hier in de onderzoeksperiode elf ongevallen met vrachtverkeer zijn geregistreerd. De door het college van Rheden beoogde geslotenverklaring van de Harderwijkerweg voor doorgaand vrachtverkeer, zou op de Brummenseweg in Eerbeek leiden tot een toename van het aantal vrachtwagens van 585 naar 845 en op de Loubergweg in Eerbeek tot een toename van 500 naar 800. Het toevoegen van vrachtverkeer op de route door Eerbeek, die volgens het rapport niet voldoet aan de richtlijnen voor de inrichting van wegen, zou leiden tot een vermindering van de verkeersveiligheid met een reële kans op extra ongevallen met vrachtwagens. De conclusie van het rapport luidt dat het in bezwaar gehandhaafde verkeersbesluit leidt tot het toevoegen van vrachtverkeer op de wegen door Eerbeek, terwijl dit van de onderzochte wegvakken de minst veilige route is. Geadviseerd wordt de Harderwijkerweg door Laag-Soeren geopend te houden voor doorgaand vrachtverkeer, waarbij het gevoel van onveiligheid kan worden verminderd door het treffen van enkele kleinschalige infrastructurele maatregelen.

2.3.5. In een notitie van 30 mei 2007 heeft Grontmij, daarom verzocht door het college van Rheden, op het rapport van Royal Haskoning gereageerd. Volgens Grontmij wordt in dat rapport onder meer de verkeersveiligheid onvoldoende en te eenzijdig belicht. Ten onrechte ontbreekt een analyse van de genoemde verkeersongevallen en wordt de subjectieve verkeersonveiligheid, waaronder bijna-ongevallen, grote verschillen in massa en snelheid en gemeten rij snelheden, buiten beschouwing gelaten, aldus Grontmij. Verder is Royal Haskoning in het rapport volgens Grontmij teveel ingegaan op inschattingen en vermoedens en is het rapport onvoldoende op verantwoord onderzoek gebaseerd. Grontmij concludeert dat Royal Haskoning soms refereert aan gegevens die onjuist of niet relevant zijn, terwijl anderzijds relevante gegevens ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten. Volgens Grontmij is het onverantwoord om een advies over het afsluiten van de Harderwijkerweg voor doorgaand vrachtverkeer slechts op de verkeersveiligheid in Eerbeek te baseren.

2.3.6. [...verwijdering advocaat].

2.3.7. Met de rechtbank wordt overwogen dat het college van Rheden onvoldoende inzichtelijk heeft gemaakt waarom in het besluit op bezwaar aan de bevindingen van Royal Haskoning is voorbijgegaan. De rechtbank heeft het

tegenadvies van Grontmij van 30 mei 2007 hiervoor terecht onvoldoende geacht. Dit tegenadvies weerlegt immers niet de vaststelling van Royal Haskoning dat zich in de onderzoeksperiode op de route door Eerbeek elf ongevallen met vrachtverkeer hebben voorgedaan, terwijl in de desbetreffende periode op de Harderwijkerweg in Laag-Soeren geen enkel ongeval met vrachtverkeer heeft plaatsgehad. Het college van Rheden heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat bij beoordeling van de verkeersveiligheid meer aspecten een rol kunnen spelen dan het tot nog toe uitgebleven zijn van ongevallen. Nu evenwel het bevorderen van de verkeersveiligheid uiteindelijk gericht is op het voorkomen van ongelukken, komt groot gewicht toe aan het gegeven dat zich op de route door Eerbeek in de onderzochte periode elf ongevallen hebben voorgedaan. Het college van Rheden heeft in dit licht gezien onvoldoende gemotiveerd waarom het in dit geval aan dit gegeven minder gewicht heeft toegekend dan aan de verkeersonveiligheid in Laag-Soeren nu die nog niet tot ongevallen heeft geleid. Dit klemt te meer nu in het tegenadvies evenmin gemotiveerd wordt betwist dat de verkeersveiligheid in Laag-Soeren relatief gunstig is en dat het verkeersbesluit leidt tot een toename van het vrachtverkeer op de verkeersonveiligere route door Eerbeek.

Bezien tegen deze achtergrond heeft de rechtbank terecht overwogen dat het in beroep bestreden besluit niet kan worden gedragen door de daaraan ten grondslag gelegde motivering, hetgeen in strijd is met artikel 7:12, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb).⁶

- 2.20 De zaak in Rheden is vergelijkbaar met de onderhavige zaak. Als gevolg van een verkeersbesluit op een objectief verkeersveilige, maar subjectief verkeersonveilige weg wordt verkeer verplaatst naar wegen die objectief verkeersonveilig zijn. De verwachting is immers dat het verkeer van de Zierendeweg wordt verplaatst naar de N231, N207 en N11 (55%), en naar lokale wegen (45%) zoals de route Treinweg-Kortsteekterweg-Lindhovestraat of de Steekterweg en de Noordenseweg (zie Studie gevolgen p. 33). Uit het Monitoringsonderzoek is gebleken dat deze verwachting ongeveer is uitgekomen (afbeelding 21, p. 40 Monitoringsonderzoek).
- 2.21 De Baan concludeert in zijn rapport dat op de Treinweg en de Kortsteekterweg de intensiteiten toenemen met 28 tot 56%, en ook op de Aarlanderveenseweg (+30%) en Achttienkavels neemt de intensiteit toe (12%). Over de route Treinweg – Kortsteekterweg rijden veel fietsers (waaronder veel scholieren). De Baan constateert in zijn rapport dat op de Kortsteekterweg 11 ongevallen hebben plaatsgevonden, allen met langzaam verkeer. Bovendien blijkt uit het Monitoringsonderzoek dat het merendeel van de weggebruikers meermaals met hoge snelheid een langere tijd rijden op korte volgfstand van hun voorganger en een relatief hoge snelheid wordt gemeten op de 30 km/uur-gedeelten, die niet tot nauwelijks zichtbaar zijn in de weginrichting. In het Monitoringsonderzoek staat dat tijdens de tweede meting minder zicht is door begroeiing van het openbaar groen.
- 2.22 Met andere woorden, door de afsluiting wordt gemotoriseerd verkeer verplaatst naar andere wegen, die reeds in de huidige situatie gevaarlijker zijn. Bovendien maken die andere wegen ook onderdeel uit van het nationale netwerk van fietsknooppunten en zijn hier ook geen speciale fietsvoorzieningen aanwezig. Het ontwerpbesluit is dan ook onvoldoende gemotiveerd en bovendien in strijd met het doel van het college om absolute prioriteit te geven aan de fietser.

⁶ ABRvS 18 november 2009, ECLI:NL:RVS:2009:BK3612, zaaknummer 200910870/1.

Capaciteit Zierendeweg

- 2.23 Een andere doelstelling van het ontwerpbesluit is het in overeenstemming brengen van de verkeersintensiteit met het type weg (erftoegangsweg type 2, buiten de bebouwde kom). Volgens het college is de huidige intensiteit niet in overeenstemming met het type weg en zal de afsluiting ertoe leiden dat de intensiteit wel in overeenstemming komt met het type weg.
- 2.24 Ten eerste merkt Eymbert op dat de intensiteit zoals genoemd in de notitie onjuist is. In de notitie wordt een intensiteit van 1700 mvt per etmaal genoemd. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt niet waar dit getal op gebaseerd is. Uit het Monitoringsonderzoek blijkt dat tijdens de 0-meting aan de noordzijde van de Zierendeweg een intensiteit van 1159 is gemeten, aan de zuidzijde een intensiteit van 1328 mvt per etmaal. Alleen al hierom is het ontwerpbesluit onzorgvuldig voorbereid.
- 2.25 Ten tweede verwijst Eymbert naar het rapport van De Baan waarin staat dat een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom in beginsel 6000 mvt/etmaal kan verwerken. Afhankelijk van de breedte van de weg kan deze intensiteit minder zijn, om zo bermschade te voorkomen. De beperking van de intensiteit is dus niet vanwege de verkeersveiligheid, maar enkel om bermschade te voorkomen. Dat daarvan (nagenoeg) geen sprake is, volgt uit punt 2.27 tot en met 2.31 van deze zienswijze. Bovendien zal de voorgenomen afsluiting geen effect hebben op de aanwezige bermschade: ook na de afsluiting zullen landbouwvoertuigen en fietsers elkaar moeten passeren en hetzelfde geldt voor andere weggebruikers. Bovendien wordt de bermschade voornamelijk veroorzaakt door landbouwvoertuigen en die mogen ook na de afsluiting nog op de Zierendeweg rijden.
- 2.26 Ten derde blijkt uit het rapport van De Baan dat een erftoegangsweg met een breedte van 4,8 – 6 meter minimaal 1150 tot 1400 mvt/etmaal kan verwerken. Gelet op de gemeten 0-intensiteiten in het Monitoringsonderzoek, voldoet intensiteit op de Zierendeweg in de huidige situatie dus al aan de CROW-normen, zeker als direct aansluitend aan de reeds aanwezige doorgroeistenen nog een aantal extra doorgroeistenen worden geplaatst (zie hieronder, punt 2.26 – 2.30 van de zienswijze).

Geen bermschade

- 2.27 Daarnaast wordt in het ontwerpbesluit het voorkomen van schade genoemd als belang dat ten grondslag ligt aan het bestreden besluit. Ook in de notitie wordt genoemd dat op een erftoegangsweg type 2 met een rijloper van 3,5 meter in verband met het voorkomen van bermschade alleen een intensiteit van 350 à 400 mvt per etmaal acceptabel is.
- 2.28 Langs een groot deel van de Zierendeweg is semi-verharding aanwezig in de vorm van doorgroeistenen en grond. Op enkele plaatsen zijn trottoirbanden gezet. Hierdoor wordt bermschade voorkomen.
- 2.29 De Baan concludeert in zijn rapport dat thans nog op enkele plekken naast de doorgroeistenen nog bermschade aanwezig is. De Baan stelt dat dit geen argument is om de weg af te sluiten, maar eerder een signaal is om een paar extra doorgroeistenen aan te brengen.

- 2.30 Bovendien is bij alle 33 passeerhavens voldoende ruimte om elkaar te kunnen passeren. De thans langs de randen van de doorgroeistenen nog aanwezige berm schade kan niet worden voorkomen door de afsluiting; ook na de afsluiting zullen landbouwvoertuigen en fietsers elkaar moeten passeren, en hetzelfde geldt voor ontheffinghouders en landbouwvoertuigen of ontheffinghouders onderling.
- 2.31 De conclusie van De Baan is dat berm schade geen valide argument kan zijn voor het ontwerpbesluit. Het verkeer (45%, zie pagina 33 van de Studie gevolgen, en afbeelding 21 Monitoringsonderzoek) zal dan immers via andere smalle erftoegangswegen gaan rijden, waarin minder of geen passeerhavens zijn. Hierdoor zal juist op die wegen meer berm schade kunnen ontstaan.

Relevante stukken niet ter inzage

- 2.32 Op grond van art. 3:11 Awb legt het bestuursorgaan het ontwerpbesluit met alle daarop betrekking hebbende stukken ter inzage. Alle stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp worden ter inzage gelegd.
- 2.33 Bij het ontwerpbesluit zijn enkel de Notitie, de Verkenningstudie Zierendeweg van Iv-Infra van 24 november 2020, de Studie gevolgen, het Monitoringsrapport, de Stakeholdersconsultatie en de Voorontwerp notitie Zierendeweg van Iv-Infra van 9 augustus 2021 ter inzage gelegd. Alle bijlagen bij deze genoemde rapporten ontbreken. Bovendien blijkt uit het ontwerpbesluit dat 'de eerdere onderzoeksrapporten' integraal onderdeel uitmaken van de afwegingen die aan het besluit ten grondslag liggen. In het ontwerpbesluit is niet aangegeven is welke dat zijn.

3. Conclusie

Cliënte verzoekt u op grond van het bovenstaande het ontwerpbesluit niet vast te stellen en de Zierendeweg open te houden voor gemotoriseerd verkeer.

Hoogachtend,



Bijlage 3

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 sluipverkeer	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	Verborgene 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 plassentocht Nieuwkoop Noorden. Zij zijn verantwoordelijk voor de Molenviergang Schaatsstoertocht 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 schaatsers 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 Zierendeweg 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 Zierendeweg 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 Zierendeweg).

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 Zierendeweg
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 Zierendeweg, 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 verkeerstechnisch 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 ongevallenkaart²⁵

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 onveilig

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 sluipverkeer

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 ontsluitingsweg 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 sluipverkeer. 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

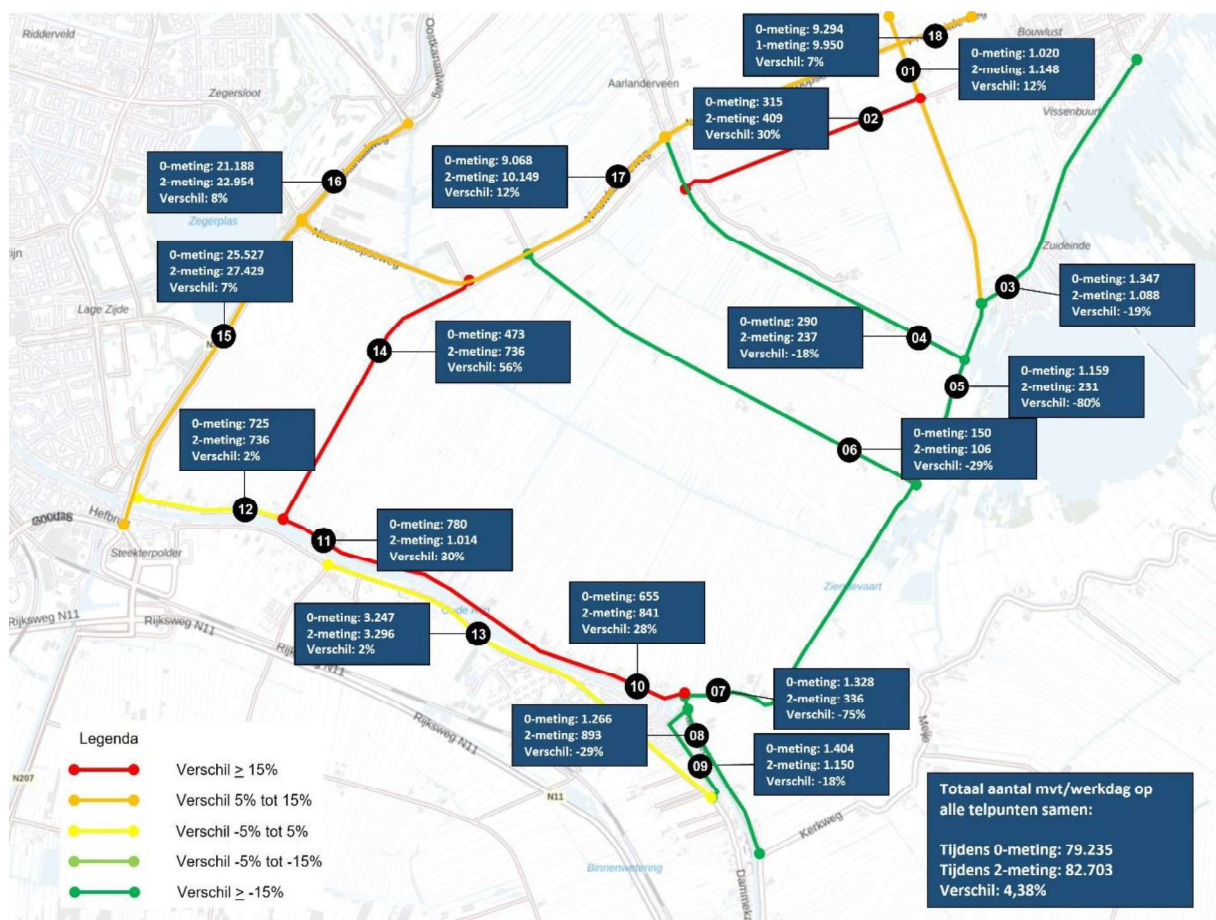
De resultaten van het onderzoek van de proefafsluiting van de Zierendeweg laten een verschuiving zien van verkeersstromen. Met name op wegen, waar veel fietsers komen, was het drukker geworden tijdens de proefafsluiting. Het gaat daarbij om wegen waar veel schoolgaande kinderen fietsen, zoals bijvoorbeeld 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. Vannacht 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 14 opmerkingen 12 keer gedeeld

Leuk Opmerking plaatsen

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 mopl
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 Shier 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...pppfff 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 overall...
Leuk Beantwoorden 15 u

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

Esme Remijn
Silvia Van der Voorn alleen robot
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 onveilig 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.

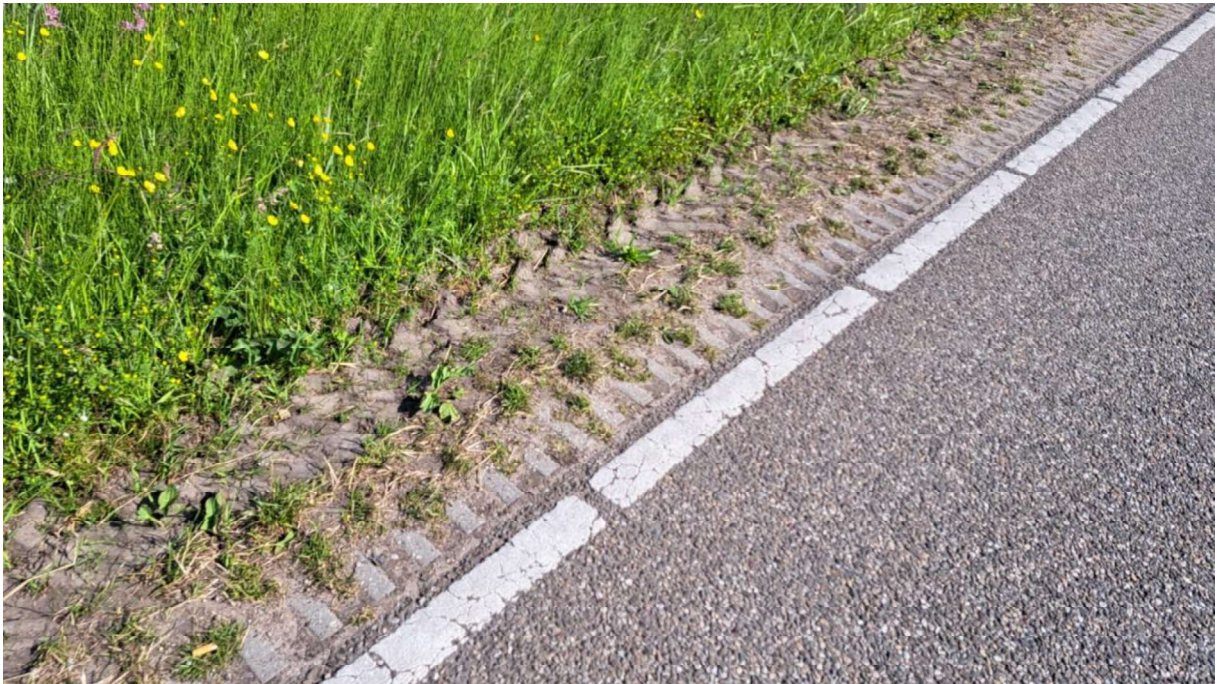
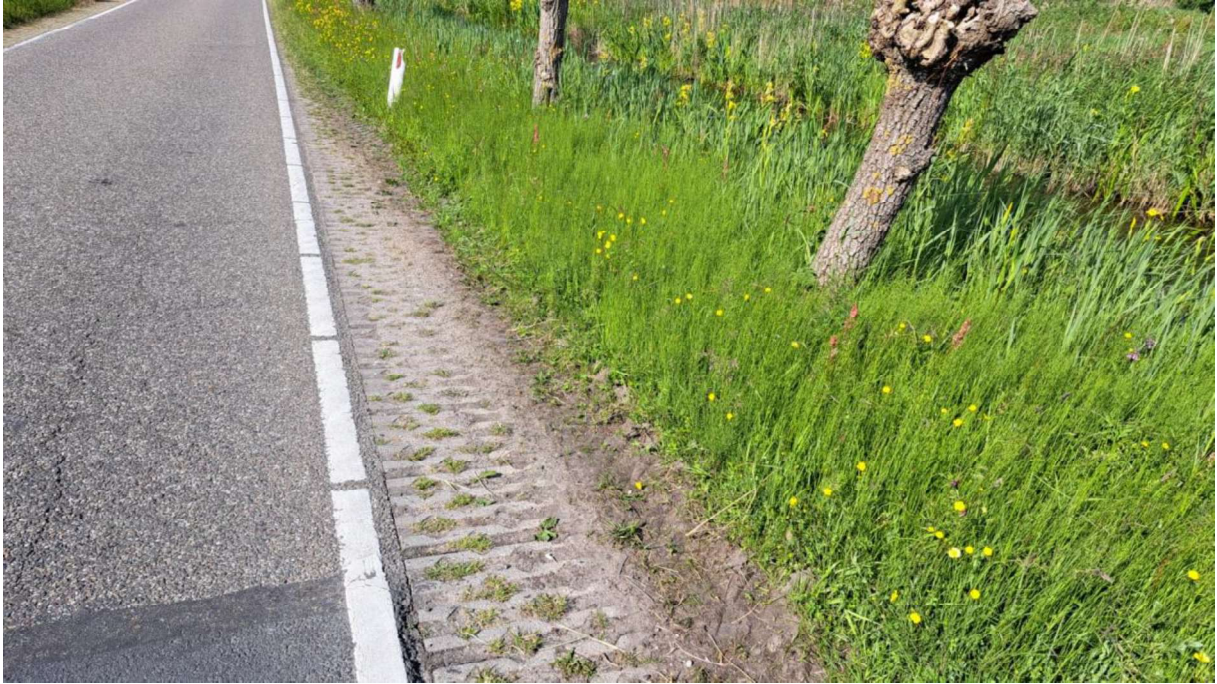
Bewijslast toont aan dat motorvoertuigen, die nu uitgesloten dreigen te worden, niet verantwoordelijk zijn voor de bermschade. Het lijkt er eerder op dat de schade wordt veroorzaakt door landbouwvoertuigen. Het uitsluiten van motorvoertuigen zal de bermschade aan de Zierendeweg niet voorkomen.

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  25

 **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   4

 **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 Zieldeweg.

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.

Spies, M. A. recht; kwam naar

houden worden op de bovenzaal van Hotel de Bruin.

— o —

NIEUWKOOP.

De Zierendeweg.

Aangaande het overleg, dat plaats heeft over den toestand en verbetering van den berm van den Zierendeweg vernemen wij nog het volgende.

De berm is in onderhoud bij den Zuid- en Noordeinderpolder de weg vanaf de Meije-brug tot aan den Steenenpaal bij de Gemeente Nieuwkoop, vanaf de Steenenpaal tot het punt, waar de Zuideindsche weg begint bij de gemeente Alphen aan den Rijn. De Gemeente Nieuwkoop deed echter in een wederzijdsch opzegbaar contract ten jare 1887 dit onderhoud over aan de Gemeente Alphen aan den Rijn. Het bestuur van den Zuid- en Noordeinderpolder zegt nu, had Alphen den weg niet zooveel verbreed en overgebouwd dan had de afbrokkeling niet plaats gehad. Neen zegt Alphen aan den Rijn, de Polder Nieuwkoop en Noorden is de schuldige, want al 30 jaren lang geeft men daar vergunning om in de Ziendevaart met motorschuiten te varen en daar ligt de oorzaak. Geen sprake van, zegt Nieuwkoop en Noorden, de afbrokkeling is veroorzaakt in den winter van 1928 op '29 toen wegens een kade-doorbraak gedurende eenige weken het water 55 cM. boven het pell is geweest, zoodra het water weg was, is de bekende sterke vorst ingetreden en terstond na dien vorst zijn de gewraakte verschijnselen opgetreden, hetgeen nader is voortgewoekerd.

Inderdaad een puzzle. En terwijl men ijverig beraadslaagt, zet zich de afbrokkeling steeds voort en levert het aan het verkeer steeds meer gevaar op.!

— o —

NIEUWVEEN.

Burgerlijke Stand.

Uchi Adria Dong en M ter v hann Berke docht fioen M. V. Corne Bakke Gelle van helm Beek van F Corne Bonk Venet van zoon steeg B. va Corne C. H. scher On K. Ne 23 ja M. Cl — D. gende Get C. Ho en A. 23 ja 25 ja Ove geh. week. lipaa met J

Vij forme

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 omgaat 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.

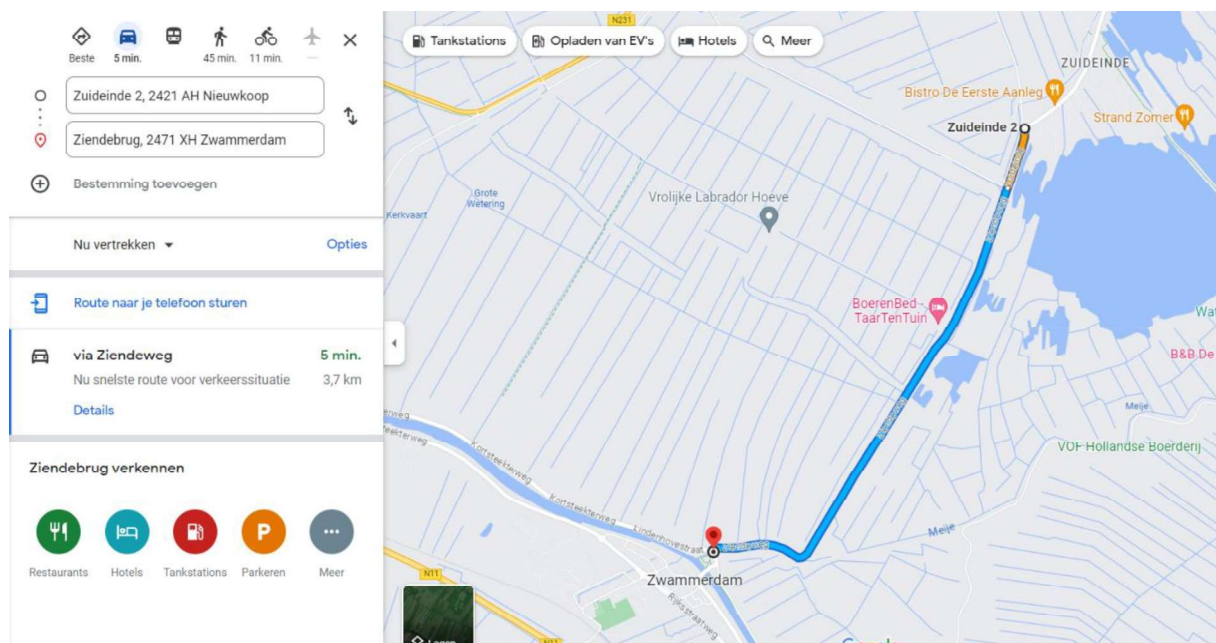
Naar aanleiding van het ingediende WOO-verzoek is er tot nu toe door de gemeente Alphen aan den Rijn ook geen informatie gedeeld of openbaar gemaakt over onderzoeken naar economische gevolgen. Dit duidt erop dat er niet gekeken is naar de economische gevolgen van de afsluiting van de Zieldeweg.

7.7 Omrijdtijden niet correct

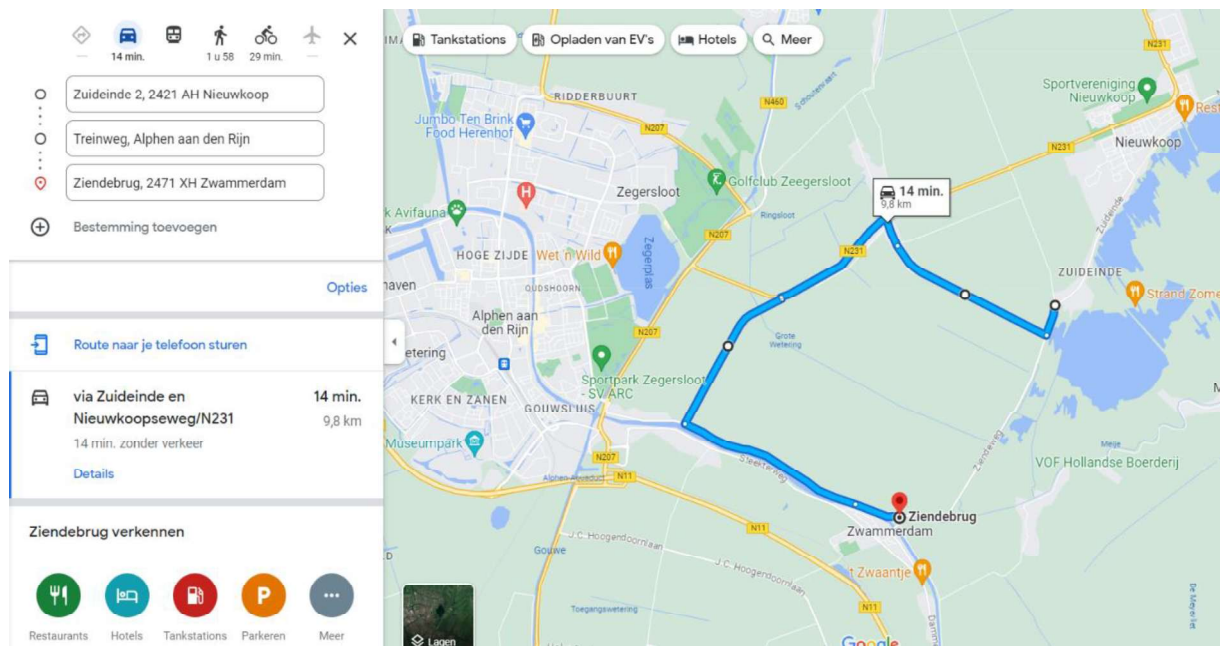
In opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn zijn bij de bepaling van de omrijdtijden fouten gemaakt. Daarbij is niet gemeten van het begin van de Zieldeweg tot het einde van de Zieldeweg, maar vanaf een plek waar de omwonenden niet zijn, naar een plek waar de omwonenden niet naartoe moeten.

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

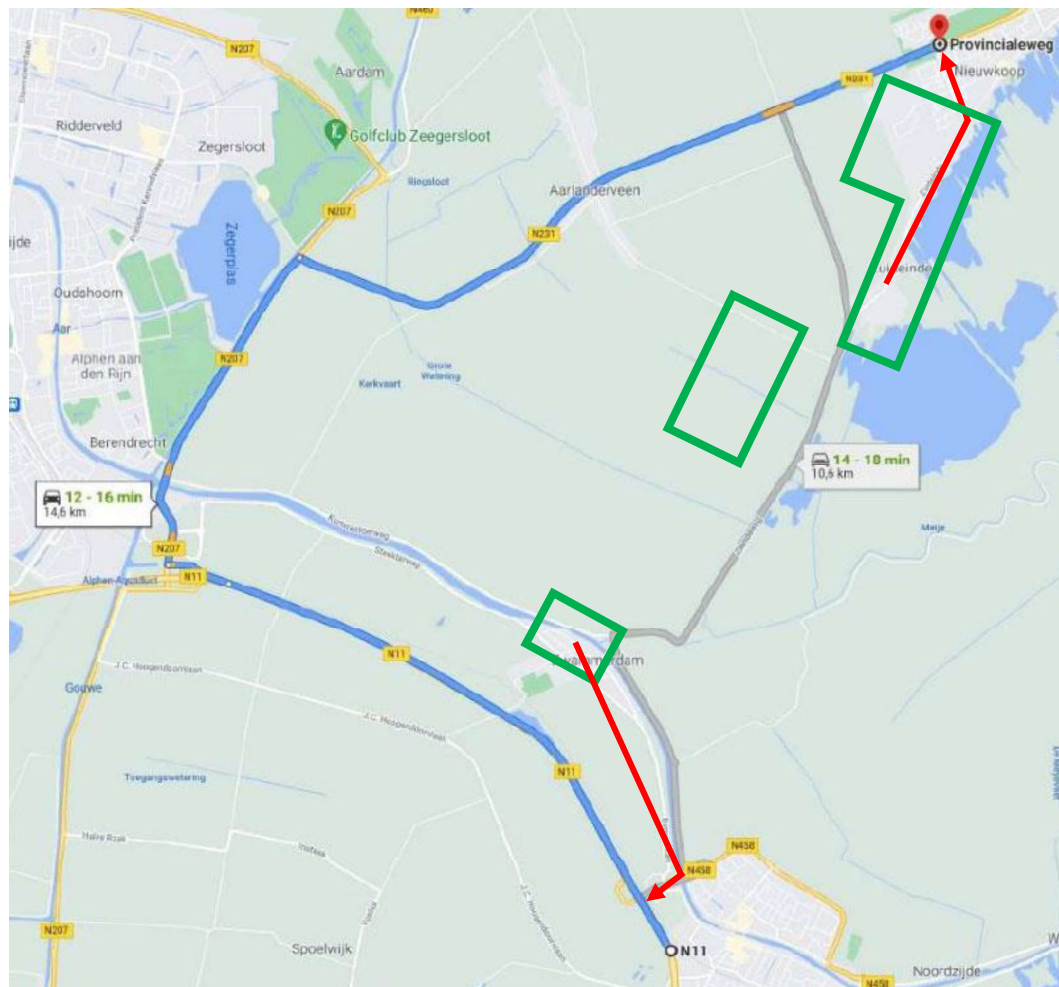
Kaart 1: Directe route



Kaart 2: Kortste route met omrijden



Kaart 3: Omrijden volgens de gemeente Alphen aan den Rijn



Volgens de gemeente Alphen aan den Rijn zou omgereden 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;
 - o 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;
 - o 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.
 - o 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.
 - o 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.
 - o 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;
 - o 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;
 - o 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;
 - o 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;
 - o 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;
 - o 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;
 - o 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;
 - o 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 gehandicaptenvoertuigen.

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, als 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 woonde, 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 Zienesluis.
- 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, ronduit 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 Ziede:
 - 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 evaluatiebijeenkomst, 35 ongevallen. Die komen nog steeds niet terug in het rapport. Volgens de STAR-ongevalsanalyse waren er in 2022:
- 5 ongevallen in Nieuwkoop;
 - 1 ongeval op de Nieuwkoopseweg;
 - 4 ongevallen op het Zuideinde en de Kennedylaan in Nieuwkoop;
 - 1 ongeval op de Kortsteekterweg;
 - 1 ongeval op de Nieuwkoopseweg in de gemeente Alphen aan den Rijn;
 - 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;
 - 13 ongevallen op de N207;
 - 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:
- Van 7-3 tot en met 21-3 gepresenteerd als de gegevens van 8 tot 20 maart;
 - Van 22-3 tot en met 7-4 gepresenteerd als de gegevens van 21 maart - 7 april;
 - 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:
- Het Zuideinde van Aarlanderveen begin september (afgesloten).
 - De N231, van 12 tot en met 23 september 2022.
 - De N11, tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven, van 30 september tot 1 oktober 2022.
 - De N207, dicht in beide richtingen van 7 tot 8 oktober 2022 in verband met het verplaatsen van tanks.
 - De N11, oprit bij Alphen aan den Rijn afgesloten van 19 tot 20 oktober 2022.
 - De N231, van 20 tot en met 23 oktober 2022 afgesloten in verband met asfalteringswerkzaamheden.
 - De N11, werkzaamheden bij Bodegraven tussen 31 oktober en 1 november 2022.
 - Het Zuideinde van Nieuwkoop, van 11 april 2022 tot 10 maart 2023.
 - De Kerkweg en Zevenhovenseweg, van 10 augustus tot 21 oktober 2022.
 - De Buitenkerk, van 26 september tot 7 oktober 2022.
 - 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 Ziede 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 ontzegd.
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

16 Bijlage 6: Onderzoek bewoners en organisaties Zierendeweg

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 Zienesluis, 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 Zieneweg in de gemeente Zwammerdam (het zuidelijke gedeelte van de Zieneweg aan de Kromme Ziene). Dit wordt gecombineerd met een fietsgedeelte op de weg. In het verlengde daarvan zou een gedeelte van het weiland aan de westzijde van de Zieneweg 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 Ziesluis 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

Bijlage 4

Second Opinion

Afsluiting Zierendeweg Alphen a/d Rijn

Terecht of niet?

Opdrachtgever: Vereniging Eymbert
Datum: 19 juni 2023
Versie: Definitief





De Baan Verkeersadvies B.V.
Oude Garderenseweg 7
8075 PL Elspeet
The Netherlands
+31 (0)6 20 60 43 35
dirk@debaanverkeersadvies.nl
www.debaanverkeersadvies.nl
KvK: 89822242

Second Opinion

Afsluiting Zierendeweg Alphen a/d Rijn

Terecht of niet?

Opdrachtgever: Vereniging Eymbert
Datum: 19 juni 2023
Versie: Definitief
Auteur: Ing. D.L. (Dirk) de Baan

Rapportnummer: P2321R01/D2
Projectnaam: Zierendeweg Alphen aan den Rijn



INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
1.1 ACHTERGROND	1
1.2 VRAAGSTELLING	1
2. ZIJN DE ARGUMENTEN STEEKHOUDEND?	3
2.1 WAT ZIJN DE OVERWEGINGEN VOOR EEN AFSLUITING?	3
2.2 WAT ZIJN DE FEITEN?	3
2.2.1 <i>Objectieve verkeersonveiligheid</i>	4
2.2.2 <i>Subjectieve verkeersonveiligheid</i>	5
2.2.3 <i>Het vele (doorgaande) autoverkeer</i>	6
2.2.4 <i>Capaciteit Zierendeweg</i>	7
2.2.5 <i>Aantasting leefbaarheid voor fietsers en bewoners</i>	8
2.2.6 <i>Prioriteit aan de fietser?</i>	9
2.3 BEANTWOORDING VRAGEN VERENIGING EYMBERT	11
2.4 SLOTPMERKING	18

BIJLAGE

1. Dwarsprofielen Zierendeweg



1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De Zierendeweg vormt de route tussen de kernen Zwammerdam en Nieuwkoop (en daarmee Zuideinde). Ook verkeer vanuit en naar Aarlanderveen (en Zuideinde) en de Meije gebruiken de Zierendeweg. De gemeente heeft in de periode van 8 april 2022 tot 5 januari 2023 een proef uitgevoerd waarbij over een afstand van 140 meter de Zierendeweg afgesloten is geweest voor doorgaand gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd landbouwvoertuigen en brommobielen. De afsluiting was tussen kano oversteekplaats (De Slingerkamp) en Achtermiddenweg. De afsluiting ('knip') vond plaats met ANPR camera's die kentekens registreerden waarbij degenen zonder ontheffing een boete kregen opgelegd.

Als onderbouwing voor omzetting van proef naar een permanente afsluiting voor alle gemotoriseerd verkeer (uitgezonderd landbouwvoertuigen, brommobielen en eventuele ontheffing houders) heeft de gemeente in het kader van de uniforme voorbereidingsprocedure een ontwerp verkeersbesluit¹ gepubliceerd. Daarin zijn overwegingen (zie § 2.1) gegeven ten aanzien van de (subjectieve) verkeers- onveiligheid vanwege het vele autoverkeer, de aantasting van de leefbaarheid voor fietsers en bewoners, het vele doorgaande verkeer en dat het college prioriteit wil geven aan de fietser.

Voorafgaand, tijdens en nadien zijn door DTV Consultant diverse metingen uitgevoerd naar de intensiteiten van gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsers. Uit die evaluatie blijkt een reductie van het aantal motorvoertuigen op de Zierendeweg van ± 1300 naar ± 500 per etmaal. Het aantal fietsers steeg van gemiddeld 320 naar 470 per etmaal. De gemeente stelt dat de proef geslaagd is en wil overgaan tot een permanente afsluiting voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd landbouwvoertuigen en brommobielen via instelling van een fiets-/bromfietspad over een lengte van proefafsluiting (140 meter) en handhaving via de ANPR camera's en een ontheffingenbeleid.

Om de permanente afsluiting formeel vast te leggen is een verkeersbesluit gepubliceerd¹ met de onderbouwing en een zestal documenten die de effectiviteit van de maatregel moeten aantonen. De directe omgeving van de afsluiting noch vele van de inwoners Zwammerdam, Nieuwkoop en Aarlanderveen zijn blij met deze afsluiting. Door de gemeente worden slechts beperkt ontheffingen verleend aan landbouwbedrijven en enkele bewoners, maar de meeste inwoners van de drie kernen komen niet in aanmerking voor zo'n ontheffing. Zij dienen om te rijden via de provinciale wegen N207 en N231 en eventueel de rijksweg N11.

1.2 Vraagstelling

Niet alle gebruikers van de Zierendeweg waren en zijn het eens met de proefafsluiting en ook tegen de permanente afsluiting voor gemotoriseerd verkeer. Deze gebruikers zijn ook verenigd in de Vereniging Eymbert. Zij hebben als advocaat de firma TK Advocaten in de arm genomen. De Vereniging Eymbert heeft aan De Baan Verkeersadvies gevraagd om de argumenten van de gemeente (zie § 2.1) te beoordelen en de volgende vragen te beantwoorden:

¹ Zie <https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/gmb-2023-208387.html>



1. De gemeente stelt dat de verkeersveiligheid in het geding is. Is de verkeersonveiligheid dusdanig slecht dat het als goed argument kan dienen voor de afsluiting?
2. De gemeente gebruikt de term 'subjectieve verkeersonveiligheid' als onderbouwing. Is dit argument terecht of niet waarbij de ervaren verkeersonveiligheid onacceptabel is?
3. De onderbouwing dat het verkeersbeeld tijdens de proefafsluiting in overeenstemming is gekomen met het type weg ontbreekt. Voldoet het verkeersbeeld nu beter dan voorheen?
4. De gemeten (Google/map) reistijden zijn bepaald tussen locaties op het hoofdwegennet (N231 en N11) en niet voor de omrijdafstand voor verkeer tussen de kernen Zwammerdam, Nieuwkoop en Aarlanderveen. Wat zijn de werkelijke omrijdafstanden voor inwoners van deze kernen en wat is het verkeersveiligheidseffect op deze omrijdroutes?
5. Ten aanzien van de uitgevoerde tellingen blijkt dat enkele telpunten ontbreken waardoor geen compleet beeld ontstaat.
6. De verkeersproductie van de 8 woningen en een enkel bedrijf langs de Zierendeweg is beperkt, maar veel lager dan de getelde aantallen verkeer op de Zierendeweg tijdens de afsluiting. Waar komt dat verkeer vandaan /waar gaat dat verkeer naar toe?
7. De gemeente gebruikt het argument 'voorkomen van schade' doch het verkeer dat na de 'knip' nog van de Zierendeweg gebruik mag maken zijn juist grote landbouwvoertuigen en (brom)fietsers. Als die elkaar moeten passeren (niet bij passeerhaven), dan zal het landbouwvoertuig alsnog de berm gebruiken. Kan dit argument als onderbouwing dienen van het verkeersbesluit?
8. Zijn alternatieve oplossingen mogelijk die de door de gemeente genoemde problemen ook zouden kunnen verhelpen, zonder dat een 'knip' wordt gerealiseerd? Dit in relatie tot het beleid waarbij fietsers worden gefaciliteerd en de sociale cohesie in het gebied behouden blijft?

De beoordeling van de gemeentelijke argumenten en beantwoording van deze acht vragen wordt in hoofdstuk 2 uitgewerkt.



2. Zijn de argumenten steekhoudend?

2.1 Wat zijn de overwegingen voor een afsluiting?

Voor de proefafsluiting en voor de permanente afsluiting zijn o.a. de volgende overwegingen aangegeven in het ontwerp verkeersbesluit¹ opgenomen (niet uitputtend):

- a. Dat een verkeersbesluit (voor de proef) is gepubliceerd in het Gemeenteblad op 17 februari 2022²;
- b. 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;
- c. 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;
- d. Dat daarom wordt gekozen om een gedeelte van de Zierendeweg aan te wijzen als bromfiets-/fietspad, waarbij landbouwverkeer en brommobielen worden uitgezonderd. Tijdens de proef bleek dat de borden 'geslotenverklaring gemotoriseerd verkeer' niet voldoende prikkelt om niet door te rijden;
- e. 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;
- f. Dat het college hiermee de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg én aansluitende routes door Zwammerdam (en Nieuwkoop) beoogt te verbeteren;
- g. Dat door deze maatregel alle bestemmingen aan de Zierendeweg bereikbaar blijven, maar dat afhankelijk van de bestemming de juiste route moet worden gekozen;
- h. 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;
- i. Dat voor de handhaving van deze maatregel ANPR camera's kunnen worden ingezet;
- j. Dat het treffen van een verkeersmaatregel een normale maatschappelijke ontwikkeling is waarmee eenieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor de rekening van de betrokkenen behoren te blijven.

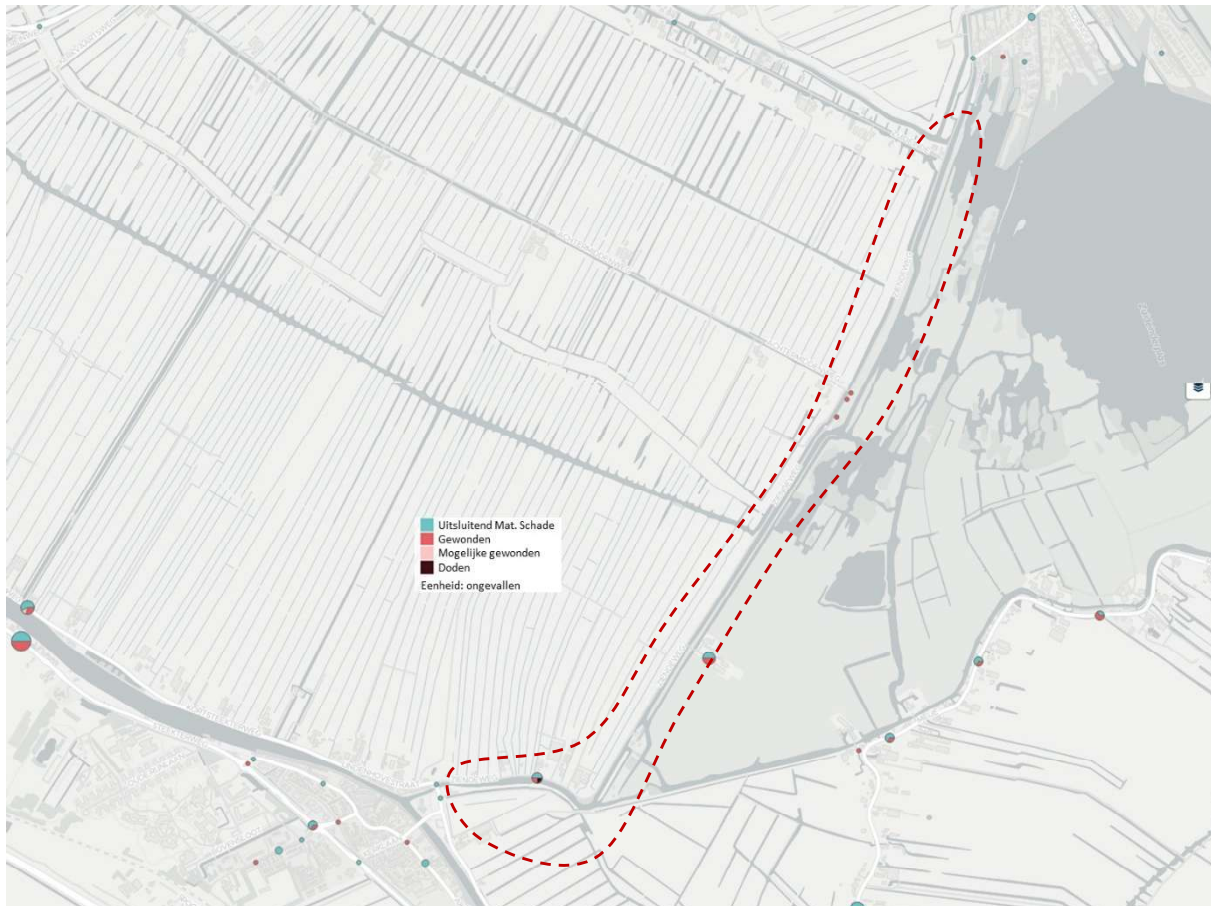
2.2 Wat zijn de feiten?

De overwegingen van de gemeente concentreren zich op de (ervaren) verkeersonveiligheid vanwege het vele autoverkeer, de aantasting van de leefbaarheid voor fietsers en bewoners, het vele doorgaande verkeer en dat het college prioriteit wil geven aan de fietser. Hieronder wordt ingegaan op de feiten.

² Zie <https://zoek.officiëlebekendmakingen.nl/gmb-2022-71121.html>

2.2.1 Objectieve verkeersonveiligheid

De door politie geregistreerde ongevallen worden centraal vastgelegd door het bureau VIA³ waarbij deze op dit bureau op kaart worden gezet met detailinformatie per ongeval. Deze informatie is vanaf 2014 beschikbaar omdat vanaf dat jaar door het Ministerie van Justitie & Veiligheid weer meer prioriteit werd gegeven aan de politie voor registratie van verkeersongevallen.



Figuur 1 – Geregistreerde ongevallen door politie in periode 2014-2022 [Bron: VIA.Software]

Op de Zieldeweg in de gemeente Alphen aan den Rijn (contour in Figuur 1 / tussen Zuideinde en Zieldeweg) zijn in de periode 2014-2022 totaal zeven ongevallen door de politie geregistreerd. Daarbij zijn vier gewonden gevallen en is een persoon overleden. In onderstaande tabel zijn de gegevens per ongeval opgenomen. Daarnaast zijn zes ongevallen geregistreerd op het erf van Zieldeweg 12 aan de andere zijde van de Zieldeweg.

Locatie (van noord naar zuid)	Datum	Tijdstip	Aard	Licht/duister	Weer	Wegdek	Verlichting		Partij 1		Partij 2	
Kruispunt Zieldeweg-Achtermiddenweg	1-4-2016	12:52	Eenzijdig	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Auto	18 jaar		Onbekend	63 jaar Gewond
Wegvak Zieldeweg (nabij wegafsluiting)	14-5-2019	19:45	Kop/staart	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Fiets	43 jaar		Fietsbegeleider	43 jaar Gewond
Wegvak Zieldeweg (nabij wegafsluiting)	27-3-2022	11:36	Onbekend	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Motor	26 jaar	Gewond	2x Motor	30 en 56 jaar
Wegvak Zieldeweg (nabij Zwammerdam)	27-2-2022	02:55	Vast voorwerp (brug)	Duister	Droog	Droog	Brandend	Auto	36 jaar	Doorgereden		
Wegvak Zieldeweg (nabij Zwammerdam)	25-9-2016	13:53	Eenzijdig	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Auto	62 jaar		Onbekend	29 jaar Gewond
Wegvak Zieldeweg (nabij Zwammerdam)	8-6-2015	18:16	Uitrit	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Fiets	46 jaar		Bestelauto	26 jaar
Wegvak Zieldeweg (nabij Zwammerdam)	27-9-2014	13:58	Flank	Daglicht	Droog	Droog	Niet brandend	Landbouwvoertuig	19 jaar	Alcohol gebruikt	Fiets	67 jaar Overleden

Tabel 1 – Geregistreerde ongevallen periode 2014-2022 op de Zieldeweg Alphen aan den Rijn [bron: VIA

³ Zie www.via.software of <https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map>



Uit de detailgegevens blijkt dat drie eenzijdige ongevallen zijn geregistreerd waarbij bij één daarvan een auto tegen een brug is gereden. Opvallend is dat bij de twee eenzijdige ongevallen wel een tweede partij is geregistreerd met onbekend voertuig maar waarbij de tweede partij wel gewond is geraakt. De overige vier ongevallen hebben een verschillende aard:

- Kop/staart: twee fietsers
- Onbekend: drie motoren
- Uitrit: een fietser en een bestelauto
- Flank: een fietser en een landbouwvoertuig

➔ Geconcludeerd moet worden dat de zeven door politie geregistreerde ongevallen in negen jaar tijd in aantal beperkt zijn doch qua afloop vier gewonden en een dode te betreuren zijn. Daarbij zijn er 3 ongevallen met fietsers in 9 jaar tijd. De aantallen liggen niet hoger dan andere, vergelijkbare wegen zoals Lindehovestraat of Meije. Zie verder kader hieronder.

SWOV heeft onderzoek gedaan naar de landelijke trends op alle typen wegen in Nederland⁴. Zij zien in periode 2012-2021 o.a. een stijgende trend van het aantal dodelijke ongevallen op zowel wegen met een snelheidslimiet van 60 km/uur (stijgend +3,5%) als ook op wegen waar 30 km/uur geldt (stijgende trend +4,6%). Binnen 30-zones vallen relatief veel doden onder fietsers: 59,1% van de doden in 30-zone is fietser. Binnen 60-zones is het aandeel 18,4%. Zie tabellen 3.25 en 3.26 in de voetnoot 4.

Het aantal verkeersdoden is een betrouwbare indicatie voor de verkeersonveiligheid omdat in nagenoeg alle gevallen het ongeval door de politie wordt geregistreerd. Het geeft daarmee tevens een goed beeld van de totale verkeersonveiligheid ten aanzien van verkeersongevallen met gewonden of met uitsluitend materiële schade; ook al worden die niet allemaal geregistreerd.

2.2.2 Subjectieve verkeersonveiligheid

De basis voor het besluit om op de Zierendeweg een proefafsluiting te doen ligt in de subjectieve verkeersonveiligheid.

Subjectieve verkeersonveiligheid is moeilijk te kwantificeren en volgt feitelijk alleen uit klachten die bij de gemeente zijn binnengekomen óf via een enquête. De gemeente heeft in het kader van een WOO-verzoek een overzicht samengesteld met 22 meldingen en 5 emails in de periode januari 2017-oktober 2022. Van de 22 meldingen gaan er 7 over te hard rijden, 2 over doodgereden dieren/protest daartegen en 3 over gevaar voor fietsers. De andere 10 meldingen betreffen slecht wegdek (2x), RVV-borden (3x) en snoeiwerk of omgewaaide bomen (5x). De vijf emails betreffen te hard rijden door vracht-, landbouw- en autoverkeer (2x), de beoogde afsluiting, het aanleggen van een fietspad (2x) en inrichten van de Zierendeweg als fietspad/fietsstraat. Deze informatie is niet toegevoegd aan het verkeersbesluit waardoor deze informatie feitelijk niet bekend is. De gemeente schermt wel met de gemelde subjectieve verkeersveiligheid als argument, maar onderbouwt het verkeersbesluit er niet mee. Daardoor kan deze informatie niet worden meegenomen als argumentatie.

Uit de Stakeholdersconsultatie (IV-Infra d.d. 9 augustus 2021, pag.9) is naar voren gekomen dat belangenorganisaties (natuur, fiets, dorpskernen, LTO/Cumela) stellen dat de Zierendeweg onveilig is voor gemotoriseerd verkeer terwijl direct aanwonenden dat slechts in de helft van de gevallen voor gemotoriseerd verkeer stelt. Voor fietsers vindt nagenoeg iedere bevroegde stakeholder het niet veilig. Oorzaak ligt bij de smalle rijbaan en het gedrag (snelheid) van het gemotoriseerde verkeer.

⁴ Zie tabel 3.24 in <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2022-10A.pdf>



Uit een eigen onderzoek van Eymbert.nl onder de stakeholders (belangenorganisaties en bewoners) die door IV-Infra waren bevraagd, komt naar voren dat men daarin aangeeft dat bepaalde vragen ervaren werden als subjectief en sturend. Eymbert.nl zet zodoende vraagtekens bij de resultaten omdat mogelijk de mening van een aantal organisaties gekleurd is vanwege andere doelen dan verkeersveiligheid (b.v. verbetering natuurwaarden). In dit eigen onderzoek van Eymbert.nl is tevens gevraagd of men de Zierendeweg open wilden houden of wilden afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. De resultaten uit dat onderzoek zijn in onderstaande tabellen overgenomen. Geconstateerd moet worden dat tussen beide onderzoeken grote verschillen zitten. Bewoners en organisaties pleiten nu voor 82% á 90 % voor openhouden of zijn neutraal.

Bewoners (n=10)	Onderzoek IV-Infra bv 2021	Onderzoek Eymbert.nl 2022
Openhouden Zierendeweg	8%	22%
Neutraal	11%	60%
Afsluiten Zierendeweg	81%	18%

Organisaties (n=11)	Onderzoek IV-Infra bv 2021	Onderzoek Eymbert.nl 2022
Openhouden Zierendeweg	19%	45%
Neutraal	23%	45%
Afsluiten Zierendeweg	58%	10%

- ➔ Geconcludeerd moet worden dat het moeilijk is de subjectieve verkeersonveiligheid te kwantificeren omdat in twee onderzoeken onder dezelfde populatie de resultaten zeer verschillend zijn. Subjectieve verkeersonveiligheid is een ervaring die men heeft en dat kan blijikbaar op verschillende momenten op een andere manier worden geuit.
- ➔ De gemeente heeft bij de onderbouwing van het verkeersbesluit geen overzicht van ontvangen klachten gevoegd. Klachten zijn door de gemeente blijikbaar niet ontvangen.

2.2.3 *Het vele (doorgaande) autoverkeer*

Naar de effecten van de realisatie van de rotonde N231-Achttienkavels is door IV-Infra studie gedaan en vastgelegd in de notitie "Verkeerskundige effecten rotonde Achttienkavels" d.d. 6 april 2018. Hiertoe is o.a. een selected link gemaakt van het verkeer dat via de Zierendeweg rijdt (2014) en gaat rijden (2025) nadat de rotonde gerealiseerd is. De rotonde is in 2021/2022 gerealiseerd. IV-Infra geeft als toelichting op de resultaten van de selected link dat het aandeel doorgaand verkeer tussen Nieuwkoop/N231 en N11/A12 via de Zierendeweg gelijk blijft maar dat de totale intensiteit op de Zierendeweg toeneemt. Dit komt doordat de route via de rotonde en Achttienkavels sneller is geworden dan voorheen.

- ➔ Geconcludeerd moet worden dat de realisatie van de rotonde er feitelijk voor heeft gezorgd dat de route tussen N231 en N11/A12 'binnendoor' door de overheid zelf is gefaciliteerd omdat de afslagverboden op het voormalige voorrangskruispunt vanaf de N231 naar Achttienkavels-zuid hierdoor zijn vervallen. De provincie Zuid-Holland en de gemeenten Nieuwkoop en Alphen aan den Rijn hebben hiermee zelf voor het vele doorgaande verkeer gezorgd op de Zierendeweg. Dit aantal wordt thans als argument gebruikt en onderbouwing voor de permanente afsluiting.



2.2.4 Capaciteit Ziendeweg

Een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom kan tot 6000 motorvoertuigen per etmaal verwerken⁵. Dit aantal is gebaseerd op de aanname dat auto's elkaar zonder hinder kunnen passeren en een auto met een groter voertuig zoals een landbouwvoertuig of vrachtwagen gebruik moeten maken van de (verstevigde) berm. Een rijloper van 3,50 meter breedte is voor een erftoegangsweg type 2 (geen markering) 'gebruikelijk' met een minimale maat van 2,50 en een ideale maat van 4,50 meter. De Ziendeweg is 3,30 tot 3,70 meter breed en heeft daarmee een 'gebruikelijke' maatvoering. Op vele plekken zijn passeerhavens aanwezig met een breedte van 4,80 meter breed met een enkele van 6,00 meter. Deze maatvoering is nog exclusief de doorgroei- en stenen langs de Ziendeweg. CROW-publicatie 328 : Handboek Wegontwerp 2013 Basiscriteria geeft in tabel 6.4 de volgende intensiteiten voordat berm schade op gaat treden:

Tabel 6.4. Maximale intensiteiten ter voorkoming van berm schade

Verhardingsbreedte (m)	Intensiteit (mvt/etmaal)	
	zandgrond	klei/veen
3,00	350	300
3,50	400	350
4,00	575	500
4,50	1.000	800
5,00	1.400	1.150
5,50	3.000 à 4.000	
6,0	5.000 à 6.000	

Op basis van de wegbreedten bij de passerhavens met veelal ook nog semi-verharding (doorgroei- en stenen) kunnen minimaal 1150 tot 1400 voertuigen via de Ziendeweg rijden.

In de hierboven genoemde notitie van IV-Infra wordt op pagina 15 zelfs aangegeven dat de gemeente Nieuwkoop inschat dat via de route Achttienkavels Zuid/Ziendeweg zo'n 2800 motorvoertuigen per etmaal kunnen rijden (zie Citaat 1). Dit aantal is beperkt vanwege de weginrichting en beperkte hoeveelheid uitwijkstroken (met name op de Achttienkavels-Zuid). De Achttienkavels-Zuid (tussen N231 en Ziendeweg) heeft op een weglengte van 1,8 km totaal negen locaties om elkaar te passeren; dus elke 200 meter een passeermogelijkheid. Deze weg is 3,50 meter breed. De Ziendeweg (tussen Achttienkavels-Zuid en Zindebrug (kom Zwammerdam) heeft op een lengte van 3,6 km totaal 33 passeerlocaties; dus elke 100 á 150 meter een passeermogelijkheid. De capaciteit van de Ziendeweg is hierdoor groter dan die gemeente Nieuwkoop aangeeft voor de Achttienkavels-Zuid.

Let wel dit is gebaseerd op een situatie zonder aanvullende maatregelen. De gemeente Nieuwkoop schat in dat de route Achttienkavels-Zuid/Ziendeweg zo'n 2800 motorvoertuigen per etmaal aan kan gezien de weginrichting en beperkte hoeveelheid uitwijkstroken (met name op de Achttienkavels-Zuid is dit beperkt). Verdere aanvullende maatregelen zullen effect hebben op de routekeuze, waarbij een minimaal verlies in rijtijd al van invloed kan zijn.

Citaat 1 – uit notitie van IV-Infra "Verkeerseffecten rotonde Achttienkavels" pag.15.

⁵ CROW-publicatie 329: Handboek Wegontwerp 2013 Erftoegangswegen § 2.1.3.



- Geconcludeerd moet worden dat zowel de Zierendeweg als de Achttienkavels-zuid een 'gebruikelijke' breedte kennen, elke 100 á 200 meter een passermogelijkheid en de capaciteit op maximaal 2800 motorvoertuigen per etmaal ligt. De intensiteiten op de Zierendeweg liggen hier ruim onder.

2.2.5 Aantasting leefbaarheid voor fietsers en bewoners

In het op 15 februari 2023 gepubliceerde "Verkeersveiligheid Alphen aan den Rijn 2021-2026" wordt de Zierendeweg niet genoemd als knelpunt terwijl deze wel wordt genoemd in bijlage 3a en 3b van Evaluatie verkeersveiligheidsplan" d.d. 27-10-2022; maar dan uitsluitend op basis van een Top-5 knelpunten die de Fietsersbond heeft aangegeven. Door de Fietsersbond wordt de Zierendeweg als knelpunt benoemd vanwege het ontbreken van een fietspad. Omdat deze rapporten niet ter inzage hebben gelegen bij de stukken van het bestreden verkeersbesluit kunnen deze door de Fietsersbond aangegeven knelpunten niet als motivering dienen voor het verkeersbesluit.

Leefbaarheid is een begrip dat in de stedenbouwkunde en verkeerskunde wordt gebruikt om aan te geven of een gebied (buurt, wijk, straat) geschikt en aantrekkelijk is om in te wonen of te werken. Vanuit verkeerskundig oogpunt is dit 'vertaald' naar hinder in de vorm van geluidhinder, trillinghinder, hoge rijsnelheden en slechte luchtkwaliteit.

- Auto's zijn afgelopen jaren steeds stiller en schoner geworden. Het geluid dat zij produceren is motorgeluid en contactgeluid tussen band en asfalt. Motorgeluid van auto's is op korte afstand hoorbaar maar van motoren is het op grote afstand hoorbaar. Contactgeluid gaat pas een rol spelen bij rijsnelheden boven 70 km/uur. De uitgevoerde snelheidsmetingen door DTV Consultants (rapport "Monitoring proefafsluiting Zierendeweg Gemeente Alphen aan den Rijn" d.d. 10 februari 2023) geven in de 0-meting een V85 van 63,1 á 64,8 km/uur, in de 1-meting een V85 van 56,2 á 58,0 km/uur en in de 2-meting een V85 van 58,4 á 59,7 km/uur. De V85-snelheid is de rijsnelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden. Zie voor de metingen bijlage 2, 4 en 8 van het rapport van DTV Consultants. Uit deze gegevens blijkt dat de rijsnelheden lager liggen dan 70 km/uur; aan de Zierendeweg nauwelijks bebouwing aanwezig is en daardoor geen geluidhinder zou mogen optreden door autoverkeer. Geluidhinder vanwege (rondtoerende) motoren is mogelijk wel aan de orde.
- Trillinghinder komt voor bij veengrond en oneffenheden in het wegvak of bij kruispunten. Snelheid remmende maatregelen zoals drempels op kruispuntplateau geven vooral bij zwaar verkeer een trilling door aan de fundering van panden binnen een afstand van ± 25 meter. Bij geen van de drempels is de afstand tot bebouwing kleiner dan 25 meter, zodat trillinghinder niet voor zou mogen komen.
- Hoge rijsnelheden door het gemotoriseerd verkeer zijn voor bewoners en fietsers een dreiging en geven een gevoel van verkeersonveiligheid op een smalle rijbaan. Bij het elkaar passeren zullen de weggebruikers moeten uitwijken en zullen fietsers achter elkaar moeten gaan rijden. Bij het passeren van elkaar zal men de rijsnelheid sterk verlagen; immers ziet men de fietsers vanwege het rechte tracé al van verre rijden. Zoals hiervoor gemeld liggen de V85-rijsnelheden onder 60 km/uur doch de locatie van de snelheidsmeting lijkt in de in 2020 ingestelde 30 km/uur regime (2019: RVV A1-bord 30 km/uur en in 2021: 30 km/uur zone) te zijn gehouden. De lengte van de 30-zone is ± 875 meter op een totale weglengte van de Zierendeweg van 3,6 km. Weggebruikers passen hun gedrag blijkbaar niet aan de 30-zone aan omdat zij deze niet begrijpen (waarom 30??) en de weg goed te overzien is.
- De luchtkwaliteit in Nederland vanwege gemotoriseerd verkeer betreft NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$. In de praktijk zijn er vooral nog overschrijdingen van de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} . De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) is van toepassing op wegen waar meer dan 40.000



voertuigen per etmaal rijden. Fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) is in een open landschap waar smog kan optreden niet aan de orde.

Het College van Burgemeester en Wethouders van gemeente Alphen aan den Rijn heeft geen nader onderzoek gedaan of metingen laten verrichten naar de mogelijke effecten van een afsluiting op stikstofoxiden, fijnstof of CO₂ reductie op het nabij gelegen Natura 2000 gebied. Bij een verkeersbesluit met ingrijpende gevolgen zou dit inzichtelijk moeten zijn.

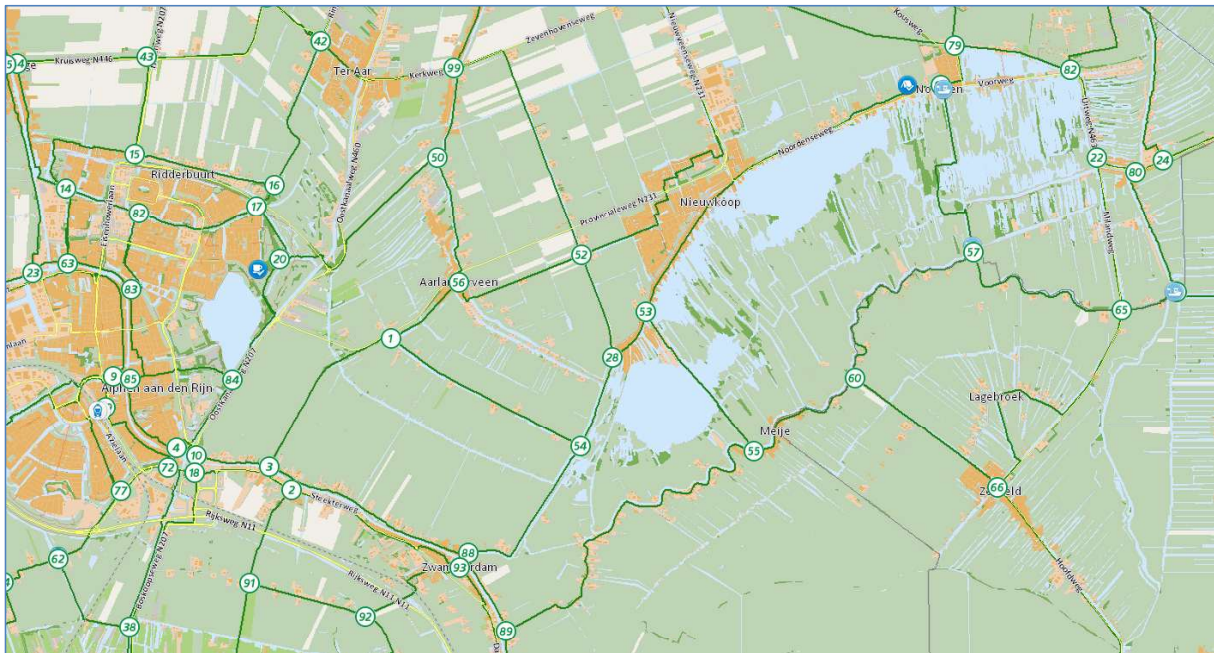
- ➔ Geconcludeerd moet worden dat de onderbouwing voor het argument 'verbetering van de leefbaarheid voor bewoners en fietsers' geluidhinder, trillinghinder en luchtkwaliteit niet aan de orde zijn. Uitsluitend de subjectieve verkeersveiligheid en hoge rijsnelheden lijken hier onder te kunnen worden geschaard. Bij daadwerkelijk elkaar passeren zal de rijsnelheid sterk verlaagd worden.

2.2.6 Prioriteit aan de fietser?

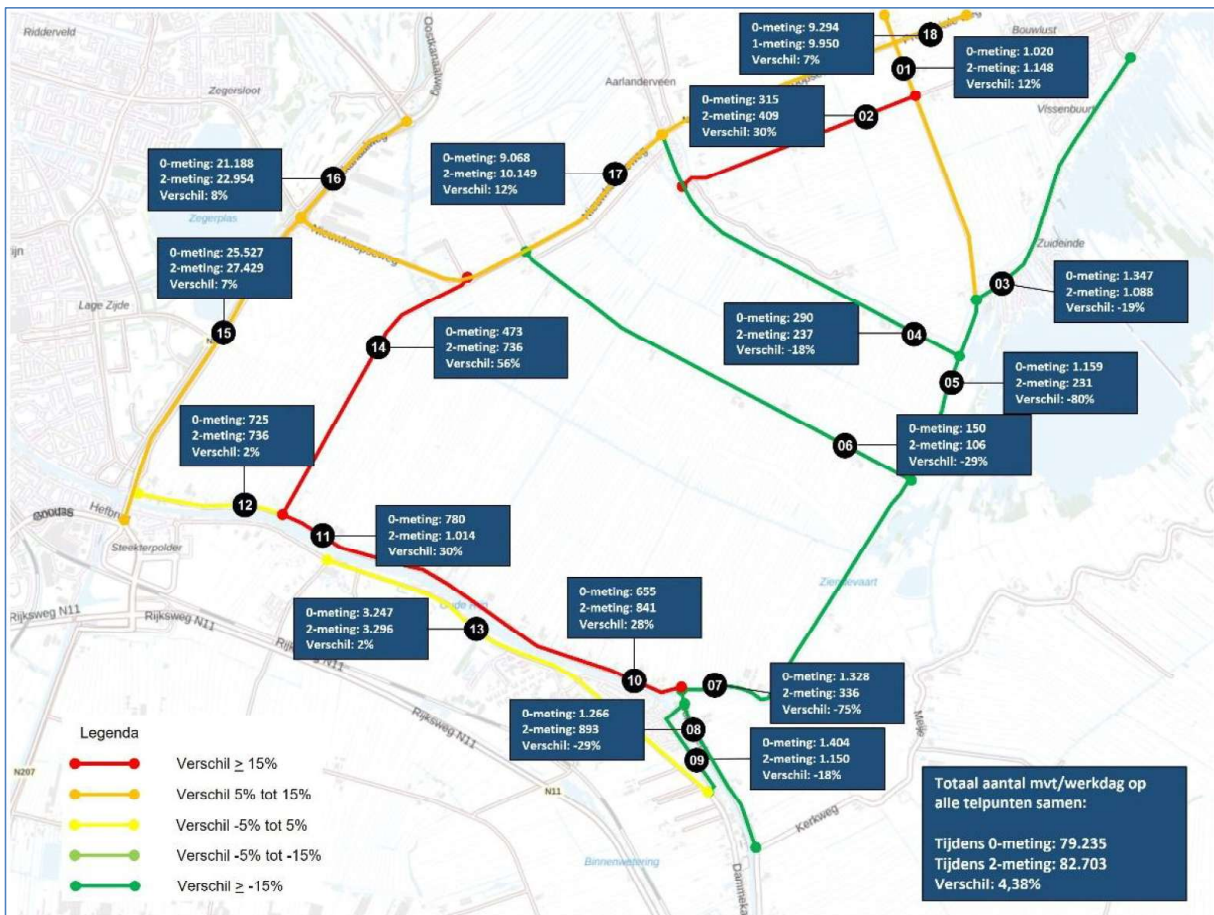
Door de beoogde afsluiting verdwijnt het doorgaande verkeer naar 'elders' en lijkt dat er uitsluitend nog landbouwvoertuigen, brommobielen, bromfietsers en fietsers via de Zierendeweg zullen rijden. Echter, ook automobilisten met een ontheffing zullen in de toekomst gebruik blijven maken van de Zierendeweg en via het stukje fiets-/bromfietspad rijden. Wie wel en wie geen ontheffing zal krijgen is nog onduidelijk omdat het ontheffingenbeleid één van de punten is die in het verkeersbesluit worden genoemd die nader uitgewerkt moet worden. Kortom alle typen weggebruikers maken straks nog steeds gebruik van de Zierendeweg. Doordat er minder autoverkeer zal zijn, kan de rijsnelheid van het resterende autoverkeer hoger liggen omdat de kans op het treffen van een tegenligger kleiner wordt. Fietsers zullen daardoor de nieuwe situatie als slechter beoordelen (subjectieve verkeersveiligheid verslechterd).

Het 'verdrongen' verkeer dat over langere afstand rijdt, zal bij een afsluiting via de provinciale N231 en N207 gaan rijden. Lokaal verkeer uit de omliggende kernen Zwammerdam, Nieuwkoop, Aarlanderveen en de Meije zal via lokale wegen gaan rijden zoals b.v. via de Achtermiddenweg (telpunt 01), Kerkvaartsweg (02), Treinweg (14) en Kortsteekterweg (10 en 11). Op deze wegen rijden ook fietsers doch zijn geen speciale voorzieningen getroffen. Dit blijken ook de wegen te zijn waar een toename van het verkeer is waargenomen door DTV Consultants. Zie hiertoe afbeelding 21 uit hun rapport. Tot slot voeren via de alternatieve routes ook fietsroutes van het nationale netwerk van fietsknooppunten. Hier rijden zodoende veel dagrecreanten (zie Figuur 2).

- ➔ Geconcludeerd moet worden dat het op de Zierendeweg rustiger wordt doch op andere wegen drukker. Hierdoor wordt het 'probleem' verplaatst en lijkt de gemeente geen oog te hebben (gehad) voor fietsers op overige wegen in hun beheergebied. Het prioriteit geven aan de fietsers lijkt een gelegenheidsargument voor de Zierendeweg.
- ➔ Door de Fietsersbond wordt de Zierendeweg als knelpunt benoemd vanwege het ontbreken van een fietspad. Alleen doorvoering van die oplossing geeft prioriteit aan de fietsers.



Figuur 2 – Netwerk van fietsknooppunten in de regio



Figuur 3 – Gemiddelde intensiteiten gemotoriseerd verkeer werkdagen [bron: afbeelding 21 rapportage DTV Consultants]



2.3 Beantwoording vragen Vereniging Eymbert

In paragraaf 1.2 zijn acht vragen geformuleerd door de Vereniging Eymbert. Deze worden hieronder per stuk beantwoord met telkens een korte samenvatting per vraag. Bij beantwoording wordt teruggegrepen op de feiten uit § 2.2.

Vraag 1: *De gemeente stelt dat de verkeersveiligheid in het geding is. Is de verkeersonveiligheid dusdanig slecht dat het als goed argument kan dienen voor de afsluiting?*

De gemeente stelt in het verkeersbesluit dat de huidige situatie niet verkeersveilig is door het vele autoverkeer op de smalle Zierendeweg in combinatie met fiets- en landbouwverkeer. Belangrijker acht zij het onveilige gevoel dat er zou bestaan.

Antwoord 1: Zoals uit de feiten blijkt zijn in negen jaar tijd zeven ongevallen door politie geregistreerd. Hierbij vielen vier gewonden en een dode (zie Tabel 1). In vergelijking met andere 60 km/uur wegen geeft de Zierendeweg geen ander beeld. Het ongeval met dodelijke afloop blijkt tussen een landbouwvoertuig en fietser te zijn geweest. Deze twee categorieën weggebruikers mogen in de toekomst gebruik blijven maken van de Zierendeweg. De ongevallen met gewonden blijken te zijn gebeurd met een auto en een onbekend voertuig (2x), tussen twee fietsers (1x) en tussen drie motorrijders (1x).

De gemeente heeft in het kader van een WOO-verzoek een overzicht samengesteld met 22 meldingen en 5 emails in de periode januari 2017-oktober 2022. Van de 22 meldingen gaan er 7 over te hard rijden, 2 over doodgereden dieren/protest daartegen en 3 over gevaar voor fietsers. De andere 10 meldingen betreffen slecht wegdek (2x), RVV-borden (3x) en snoeiwerk of omgewaaide bomen (5x). De vijf emails betreffen te hard rijden door vracht-, landbouw- en autoverkeer (2x), de beoogde afsluiting, het aanleggen van een fietspad (2x) en inrichten van de Zierendeweg als fietspad/fietsstraat. Deze informatie is niet toegevoegd aan het verkeersbesluit waardoor deze informatie feitelijk niet bekend is. De gemeente schernt wel met de gemelde subjectieve verkeersveiligheid als argument, maar onderbouwt het verkeersbesluit er niet mee. Daardoor kan deze informatie niet worden meegenomen als argumentatie.

➔ Geconcludeerd moet worden dat in zes jaar tijd zijn 15 meldingen gedaan over de verkeerssituatie op de Zierendeweg. Daarnaast zijn nog 10 meldingen over wegonderhoud, verkeersborden en snoeiwerkzaamheden. De subjectieve verkeersonveiligheid is wel aan de orde en kan op basis van het aantal klachten niet genegeerd worden.

Vraag 2: *De gemeente gebruikt de term 'subjectieve verkeersonveiligheid' als onderbouwing. Is dit argument terecht of niet waarbij de subjectieve verkeersonveiligheid onacceptabel is?*

De gemeente stelt in het verkeersbesluit (zie a-ii en a-iii in § 2.1) dat veel weggebruikers een onveilig gevoel hebben en dat de leefbaarheid voor fietsers en bewoners op de Zierendeweg en op in het verlengde van deze weg gelegen routes in Zwammerdam wordt aangetast door het vele verkeer dat van deze weg en routes gebruik maakt.

Antwoord 2: Zoals bij vraag 1 is aangegeven is de subjectieve verkeersonveiligheid voor de gemeente van groot belang, maar wordt deze in de documenten die bij het verkeersbesluit zijn gevoegd niet inhoudelijk onderbouwd met meldingen of emails. Daarmee geldt dit argument niet. Wel is in het rapport van DTV Consultants verslag gedaan van twee evaluatiebijeenkomsten die tijdens de proefafsluiting zijn gehouden. Daarbij komen voorstanders en tegenstanders aan bod. Beiden



reageren vanuit hun belang. De voorstanders vooral vanwege het minder verkeer, prettiger fietsen en verbetering van de natuurwaarden/ vermindering slachtoffers onder overstekende dieren. De tegenstanders gaan vooral in op het moeten omrijden, de milieuschade, de sociale samenhang, de economische gevolgen en dat het met de subjectieve verkeersonveiligheid wel mee valt.

→ Geconcludeerd wordt dat de subjectieve onveiligheid feitelijk niet als argument kan dienen omdat de gemeente dit niet expliciet heeft gekwantificeerd en onvoldoende heeft onderbouwd. Het blijft een afweging tussen argumenten van de voor- en tegenstanders.

Vraag 3: *De onderbouwing dat het verkeersbeeld tijdens de proefafsluiting in overeenstemming is gekomen met het type weg ontbreekt. Voldoet het verkeersbeeld nu beter dan voorheen?*

DTV Consultants heeft in de 0-meting een intensiteit tussen 1160 en 1325 motorvoertuigen/etmaal gemeten. In de 2-meting is dit aantal gedaald naar 230 tot 335 mvt/etmaal.

In het verkeersbesluit (zie punt b. in § 2.1) staat dat het verkeersbeeld tijdens de proefafsluiting in overeenstemming is gekomen met het type weg (erftoegangsweg type 2 buiten de bebouwde kom). Een nadere specificatie wat daarvan de normen zijn geeft het verkeersbesluit niet.

Antwoord 3: Een zoektocht op de website van gemeente Alphen aan den Rijn noch op officiële bekendmakingen levert inzicht in de normen waaraan voor de gemeente een erftoegangsweg type 2 moet voldoen. De gemeente stelt dat een intensiteit van 350 motorvoertuigen per etmaal voldoet maar een intensiteit van 1325 voertuigen niet (meer). DTV Consultants geeft in de bijlagen 2, 4 en 8 naast de etmaalcijfers ook het drukste uur aan. In de 0-meting ligt het aantal op 110 á 125 voertuigen (± 2 voertuigen/minuut) en in de 2-meting op 27 á 34 in het drukste uur (± 1 voertuig per 2 minuten). De daling van 4 voertuigen per 2 minuten naar 1 voertuig per 2 minuten is blijkbaar het omslagpunt voor de gemeente om een acceptabel verkeersbeeld te hebben.

In § 2.2 is onder het kopje 'Capaciteit Zierendeweg' ingegaan op de mening van gemeente Nieuwkoop die aangeeft dat op de Zierendeweg 2800 motorvoertuigen per etmaal mogelijk is. Omdat de Zierendeweg meer passeermogelijkheden heeft dan de Achttienkavels-zuid is de capaciteit mogelijk hoger dan het aantal dat de gemeente Nieuwkoop aanhoudt. Beide wegen zijn erftoegangsweg type 2 en hebben een vergelijkbare breedte.

→ Het argument dat het verkeersbeeld tijdens de proefafsluiting in overeenstemming is gekomen met het type weg is niet onderbouwd. De gemeente geeft geen normen aan hoeveel verkeer bij een erftoegangsweg type 2 'past' waardoor hierop niet getoetst kan worden. Landelijke normen zijn voor deze wegen niet aanwezig doch op erftoegangswegen type 2 kunnen zeker 1150 á 1400 voertuigen per etmaal rijden (zie tabel 6.4 in § 2.2.4) doch waarschijnlijk zelfs meer.

Vraag 4: *De gemeten (Google/map) reistijden zijn bepaald tussen locaties op het hoofdwegennet (N231 en N11) en niet voor de omrijd afstand voor verkeer tussen de kernen Zwammerdam, Nieuwkoop en Aarlanderveen. Wat zijn de werkelijke omrijd afstanden voor inwoners van deze kernen en wat is het verkeersveiligheidseffect op deze omrijdroutes?*

IV-Infra heeft in de "Studie gevolgen afsluiting Zierendeweg" d.d. 10 augustus 2021 uitgezocht wat de herkomst en bestemmingen zijn van het verkeer op de Zierendeweg en welke alternatieve routes gebruikt zullen gaan worden. De routes en reistijden zijn via Google/maps bepaald.



Antwoord 4: In onderstaande figuren zijn de routes en reistijden opgenomen. Telkens is de directe route via de Zierendeweg en de omrijdroute gegeven. Daarbij zijn willekeurige adressen genomen en is de reistijd en afstand bepaald via Google/maps. De afstand en rijtijd via de Zierendeweg is als referentie in Tabel 3 groen gekleurd. De routes zijn bepaald via de Treinweg en via de N231-N207. Daarbij is de volgende classificatie aangegeven per afstand en tijdsduur:

Kleur	Km. omrijden	Min. omrijden
	< 25% omrijden	Tot 1 minuut omrijden
	26% – 50% omrijden	2 – 3 minuten omrijden
	51% - 75% omrijden	4 – 7 minuten omrijden
	76% - >100% omrijden	8 of meer minuten omrijden

Tabel 2 – Classificatie t.b.v. Tabel 3

Opgemerkt wordt dat de totale afstand en rijtijd tussen de ene en andere zijde van de afsluiting (150m) totaal 13 km/20 min. is via de Treinweg en 15,4 km/22 min. is via de N231/N207. Deze afstanden en tijden zijn daarmee direct ook het maximum aan omrijden.

Een tweede opmerking is dat de gemeten rijtijden buiten de spits zijn genomen doch dat in de spitsuren de rijtijden (aanzienlijk) langer zijn.

Van → naar:	Via Zierendeweg		Via Treinweg		Via N231- N207	
	Km.	Min.	Km.	Min.	Km.	Min.
Zuideinde 46, Nieuwkoop → Zierendebrug	4,4	7	11,1	14	13,5	16
Zuideinde 73, Aarlanderveen → Zierendebrug	4,1	6	8,7	12	11,1	16
Kerklaan Zwammerdam → Kennedyplein Nieuwkoop (Jumbo & winkels)	6,4	12	10,8	14	13,4	17
Watertoren De Meije → Kennedyplein Nieuwkoop (Jumbo & winkels)	12,7	22	17,1	24	16,7	22
Dorpsstraat 60a, Nieuwkoop → Spoorlaan 4, Zwammerdam	6,2	12	11,2	14	13,6	18
Rotonde N231 - Nieuwveenseweg Nieuwkoop → N11 aansluiting Bodegraven	10,6	16	15,7	16	15,7	15

Tabel 3 – Afstanden en ongehinderde rijtijden op verschillende relaties [bron: Google/maps]

Uit dit overzicht moet worden geconcludeerd dat de omrijdafstand en extra rijtijd toeneemt naarmate de herkomst en bestemming dichterbij de afsluiting liggen. Deze lopen op van 6 á 7 minuten via de Treinweg tot 9 á 10 minuten via de N231-N207. Vanuit Zwammerdam boodschappen doen bij de winkels in Nieuwkoop kost 2 minuten extra rijtijd doch de afstand verdubbeld bijna.

De gemeente stelt dat het omrijden via de gebiedsontsluitingswegen (provinciale wegen) zal gaan plaatsvinden die daartoe zijn ingericht. Zoals bij § 2.6 al is aangegeven zal het 'verdrongen' lokaal verkeer tussen de omliggende kernen veelal via lokale wegen gaan rijden. Uit Figuur 3 blijkt dat op de Treinweg en Kortsteekterweg de intensiteiten fors toenemen met 28% tot 56%. Ook op de Aarlanderveenseweg (+30%) en Achttienkavels (+12%) neemt de intensiteit toe.

De Treinweg is een erftoegangsweg van ± 5,20 meter breed (1 geregistreerd ongeval) en ook de Kortsteekterweg is een erftoegangsweg van 4,40 á 5 meter breed (11 ongevallen met 4 gewonden /

allen langzaam verkeer). Door de maatregel op de Zierendeweg wordt het door de gemeente veronderstelde 'probleem' van daar feitelijk verplaatst naar 'elders'; er ontstaat een waterbed-effect.

De Treinweg, Kortsteekterweg, Aarlanderveenseweg en Achttienkavels maken allen onderdeel uit van het nationale netwerk van fietsknooppunten (zie Figuur 2) met daardoor veel dagrecreanten terwijl er voor deze fietsers geen speciale fiets-voorzieningen zijn maar wel extra gemotoriseerd verkeer naar toe verdrongen wordt.

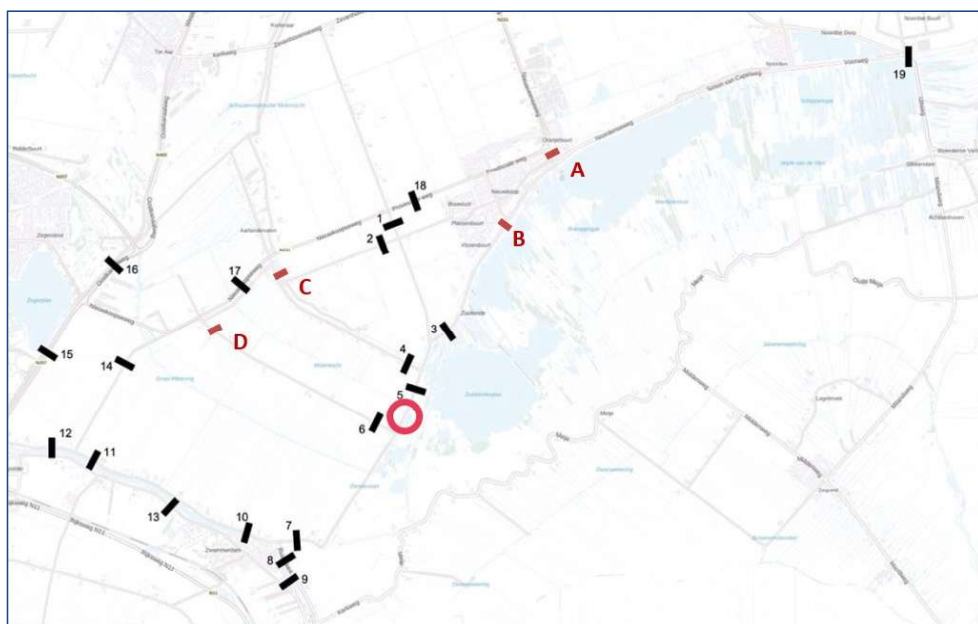
Vraag 5: Ten aanzien van de uitgevoerde tellingen blijkt dat enkele telpunten ontbreken waardoor geen compleet beeld ontstaat.

DTV Consultants heeft het monitoringsonderzoek uitgevoerd met een telprogramma waarbij een 0-meting, 1-meting en 2-meting is uitgevoerd. De resultaten zijn samengevat in Figuur 3. Er lijken enkele telpunten te ontbreken.

Antwoord 5: In Figuur 4 is het kaartje overgenomen van de telpunten die DTV Consultants heeft betrokken in het monitoringsonderzoek. Daarin ontbreken vier telpunten:

- A. Nieuwveenseweg tussen N231 en Noordenseweg/Dorpsstraat in Nieuwkoop;
- B. Zuideinde (noord) net ten zuiden van kruispunt met Dorpsstraat/Kennedylaan;
- C. Dorpsstraat Aarlanderveen;
- D. Achtermiddenweg Aarlanderveen.

Door het ontbreken van deze telpunten is niet goed duidelijk welke effecten de afsluiting in Nieuwkoop en Aarlanderveen hebben en of het op punten C en D drukker is geworden doordat verkeer op de Zuideinde/Dorpsstraat niet meer via telpunten 4 c.q. 6 reden (want voor veel verkeer afgesloten) en juist richting noorden door Aarlanderveen rijden. Juist het lokale verkeer tussen de kernen zal een andere route moeten nemen waardoor ook de interne verkeersstromen wijzigen. Het ontbreken van de telpunten is een omissie in het rapport van DTV Consultants. Hierdoor kan over de effecten in Aarlanderveen en Nieuwkoop geen uitspraak worden gedaan en tevens ook niet of de effecten daar positief zijn.



Figuur 4 – Telpunten DTV Consultants met ontbrekende telpunten A en B



Vraag 6: De verkeersproductie van de 8 woningen en een enkel bedrijf langs de Zierendeweg is beperkt, maar veel lager dan de getelde aantallen verkeer op de Zierendeweg tijdens de afsluiting. Waar komt dat verkeer vandaan /waar gaat dat verkeer naar toe?

In de 0-meting rijden 1159 tot 1328 motorvoertuigen per etmaal via de Zierendeweg. Uit de 1-meting blijken dit er nog 380 tot 508 te zijn en in de 2-meting is het aantal verder gedaald naar 231 tot 336.

Antwoord 6: De verkeersproductie van een woning ligt tussen 6 en 8 autoritten per etmaal. Dit zijn ritten van de bewoners en ook van bezorgende diensten (pakketbezorger, postbode) en b.v. de vuilniswagen. Voor bedrijven loopt het veel verder uiteen. Een arbeidsintensief/bezoekersextensief bedrijf (industrie, laboratorium, werkplaats) genereert 9 tot 11 ritten per 100m² maar een arbeidsextensief/bezoekersextensief bedrijf (loods, opslag, transportbedrijf) ligt dit aantal tussen 3,9 en 5,7 ritten per 100m². Voor agrarische bedrijven zoals langs de Zierende eg in Zwammerdam zijn geen specifieke normen beschikbaar. Afhankelijk van het seizoen zullen dergelijke bedrijven worden bevoorrad en worden producten opgehaald. Daarnaast zullen (mogelijk enkele) werknemers in dienst zijn.

Tabel 4 geeft een inschatting van het aantal ritten van bedrijven aan de Zierendeweg en Achtermiddenweg. Daarbij moet worden aangetekend dat voor de boerderijen een inschatting is gemaakt. Ook is niet bekend of de ritten van en naar deze bedrijven via het afgesloten deel van de Zierendeweg verlopen, gingen of gaan en men geen alternatieve route gebruikt.

Als alle verkeer van de woningen en bedrijven uit Tabel 4 worden samengevoegd en iedereen rijdt via het afgesloten deel van de Zierendeweg (met ontheffing), dan ligt het aantal tussen 160 en 230 ritten/etmaal. Dit is minder dan het getelde aantal in de 2-meting.

Adres	Type bedrijf	Opp. ca. [m2]	Inschatting ritten/etm.	Opmerking
Zierendeweg 3 Zwammerdam	Aannemers- en ontstoppingsdienst	1.700	82	o.b.v. 4,8 rit/100m ²
Zierendeweg 4 Zwammerdam	Boerderij	2.000	10 á 20	Ingeschat
Zierendeweg 5 Zwammerdam	Boerderij	10.500	20 á 40	Ingeschat
Zierendeweg 6 Zwammerdam	Boerderij	4.000	15 á 30	Ingeschat
Zierendeweg 10 Nieuwkoop	Ziendesluis	200	10 á 20	Ingeschat
Zierendeweg 12 Nieuwkoop	Boerderij	8.500	20 á 40	Ingeschat
Totaal ingeschat			160 á 230	afgerond

Tabel 4 – Verkeersproductie bedrijven in nabijheid van afsluiting Zierendeweg

Vraag 7: De gemeente gebruikt het argument 'voorkomen van schade' doch het verkeer dat na de 'knip' nog van de Zierendeweg gebruik mag maken zijn juist grote landbouwvoertuigen en (brom)fietsers. Als die elkaar moeten passeren (niet bij passeerhaven), dan zal het landbouwvoertuig alsnog de berm gebruiken. Kan dit argument als onderbouwing dienen van het verkeersbesluit?

In artikel 2, tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 worden belangen genoemd ten behoeve van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade. Overlast en hinder zijn in voorgaande vragen en antwoorden aan de orde geweest. De overige schade kan bestaan uit schade aan de weg of schade aan de berm.

Antwoord 7: Naast de asfaltverharding is over lange lengte langs de Zierendeweg semi-verharding aanwezig in de vorm van doorgroeistenen en grind. Op enkele plekken zijn trottoirbanden gezet om te voorkomen dat men te dicht langs de watergang rijdt. Deze voorzieningen zorgen ervoor dat men bij het passeren op een andere plek dan de passeerhavens toch niet wegzakt en bermshade ontstaat. Doorgroeistenen worden vaak toegepast als de wegbeheerder niet de asfaltverharding wil of kan verbreden vanwege de negatieve effecten daarvan (hogere rij snelheden, groter verhard oppervlakte vergt watercompensatie elders). Het water kan tussen de gaten in de stenen wegzakken.

De gemeente heeft tussen april 2011 en juni 2012 doorgroeistenen aangebracht om bermshade te voorkomen (Figuur 5 en Figuur 6). Thans is sporadisch op enkele plekken naast de doorgroeistenen of in een hoek van een passeerhaven nog schade te zien. Dit is geen argument om de weg af te sluiten voor (vracht)auto's maar eerder een signaal dat daar een paar extra doorgroeistenen aangebracht moeten worden.



Figuur 5 – Situatie ter hoogte van het kruispunt Zierendeweg – Achtermiddenweg d.d. 27 april 2011 met bermshade [foto: Streetsmart/Cyclomedia]



Figuur 6 – Situatie ter hoogte van het kruispunt Zierendeweg – Achtermiddenweg d.d. 21 juni 2012 met doorgroestenen [foto: Streetsmart/Cyclomedia]

Het verkeer dat na de afsluiting nog is toegelaten bestaat uit alle typen: landbouwvoertuigen, brommobielen, bromfietsen, fietsen én auto's. Alhoewel de totale auto-intensiteit daalt, zullen deze voertuigen elkaar tegenkomen en moeten passeren.

In bijlage 1 zijn verschillende situaties opgenomen ter hoogte van een passeerhaven (4,80 á 5,00 meter asfaltbreedte) en op de Zierendeweg tussen de passeerhavens (3,30 á 3,70 meter asfaltbreedte). Uit deze dwarsprofielen blijkt dat ter hoogte van de 33 passeerhavens alle verkeer elkaar kan passeren en ook fietsers naast elkaar kunnen blijven rijden bij het passeren van een auto en zelfs bij een landbouwvoertuig indien deze op de doorgroestenen staat (indien aanwezig). Een landbouwvoertuig en een auto kunnen elkaar goed passeren door gebruik te maken van de semi-verharding. Op de wegvakken tussen de passeerhavens kunnen een auto en een fietser elkaar passeren; bij een fietser moet het landbouwvoertuig gebruik maken van de semi-verharding.

Geconcludeerd moet worden dat 'schade' geen argument kan zijn in het verbieden van autoverkeer op de Zierendeweg; temeer omdat ontheffing houders hier nog steeds zullen rijden. Bij een afsluiting zal het verkeer via andere smalle erftoegangswegen gaan rijden en daar bermschade veroorzaken omdat daar minder of geen passerhavens zijn.

Vraag 8: *Zijn alternatieve oplossingen mogelijk die de door de gemeente genoemde problemen ook zouden kunnen verhelpen, zonder dat een 'knip' wordt gerealiseerd? Dit in relatie tot het beleid waarbij fietsers worden gefaciliteerd en de sociale cohesie in het gebied behouden blijft?*

Antwoord 8: Uit de Stakeholdersanalyse (IV-Infra) en de rapportage Monitoring afsluiting Zierendeweg (DTV Consultants) blijkt dat hard rijdende automobilisten die zonder noemenswaardige snelheidsvermindering fietsers passeren als gevaarlijk wordt ervaren. Uiteraard is dat ook zo. De tellingen die door DTV Consultants zijn uitgevoerd in het gedeelte waar 60 km/uur geldt, liggen met 58,4 á 59,7 km/uur in de 2-meting nauwelijks lager dan de 63,1 á 64,8 km/uur in de 0-meting. De verkeersdrempels bieden wat dat betreft voldoende snelheidsremming om de V85 onder de 60 km/uur te laten



dalen. Voor het gedeelte waar 30 km/uur geldt zijn geen metingen verricht, zodat de effectiviteit van de snelheidsmaatregelen niet duidelijk is. Daarnaast ervaart men geluidoverlast vanwege recreatief rondtoerende motoren.

Maatregelen om het doorgaande (sluip)verkeer te 'hinderen' is meer weerstand inbouwen in het traject waardoor het buitenom rijden in tijd daadwerkelijk korter wordt en als sneller wordt ervaren. Dit kan met push- en pull-maatregelen:

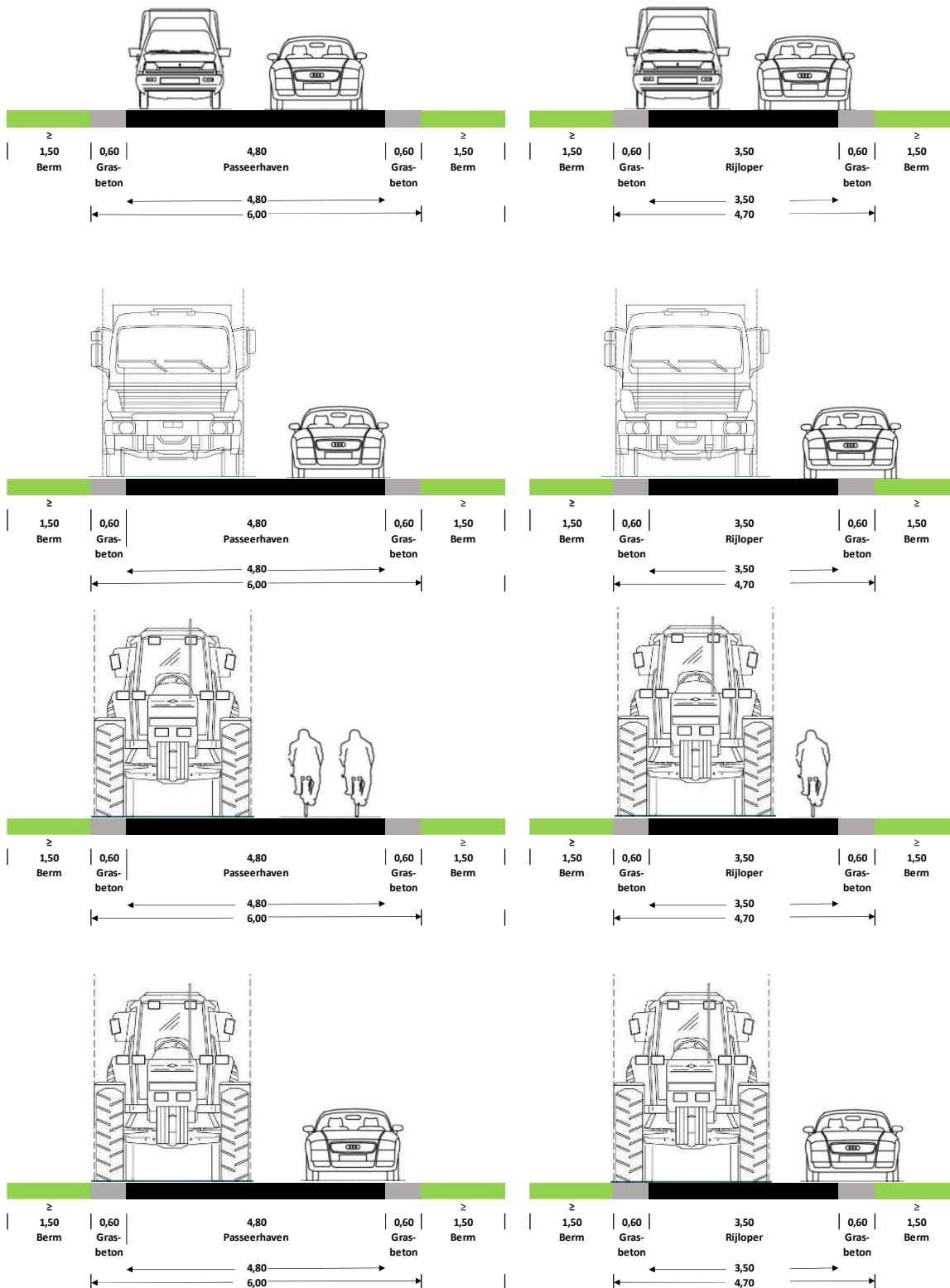
- Aanleg van een vrijliggend fietspad en het openhouden van de Zierendeweg voor alle verkeer is veruit de beste oplossing voor verbetering van de verkeersveiligheid.
- Steviger fysieke maatregelen op meer regelmatige afstanden⁶ op de Zierendeweg treffen in de vorm van verkeersdrempels die daadwerkelijk afremmen tot 30 km/uur in de 30-zone en tot 60 km/uur in de 60-zone. Dit verlaagt het comfort en leidt tot een lagere traject snelheid.
- De 30-zone verder uitbreiden tot aan Zwammerdam en tot aan Zuideinde met fysieke verkeersdrempels die tot 30 km/uur laten afremmen.
- De Zierendeweg gesloten verklaren voor motoren via RVV-bord C11.
- Op de provinciale wegen de doorstroming verbeteren door b.v. een aanpassing van de configuratie van de turbotronde N231-N207 waarbij vanuit oost naar zuid met twee rijstroken kan worden gereden. Dit levert in de spitsuren reistijdwinst op.
- Realisatie van een fietsstraat in een 30-zone met voldoende snelheid remmende maatregelen.
- Bij een besluit om toch de Zierendeweg af te sluiten een ruimhartig ontheffingenbeleid hanteren waarbij alle aanvragen vanuit Nieuwkoop, Zwammerdam, Aarlanderveen en de Meije worden gehonoreerd op basis van postcode/huisnummer.

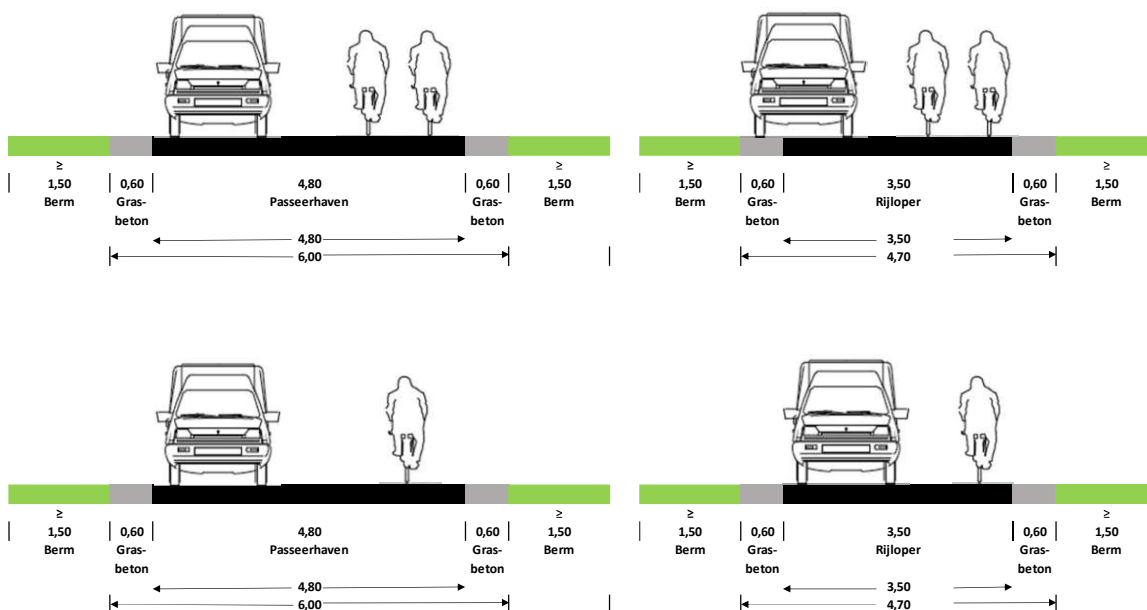
2.4 Slotopmerking

Het voorgenomen besluit is juridisch niet juist. Het RVV-bord G12a is een gebodsbord (verplichting voor fietsers en bromfietsers om daar te rijden) en geen verbodsbord. Op een verbodsbord kunnen uitzonderingen gemaakt worden zoals via een onderbord OB55 bij een C12 waardoor landbouwvoertuigen uitgezonderd worden van het verbod voor motorvoertuigen om de weg in te rijden. Op een gebodsbord kunnen geen *uitzonderingen* gemaakt worden. Wel kan men landbouwvoertuigen *toestaan* op een fiets/bromfietspad.

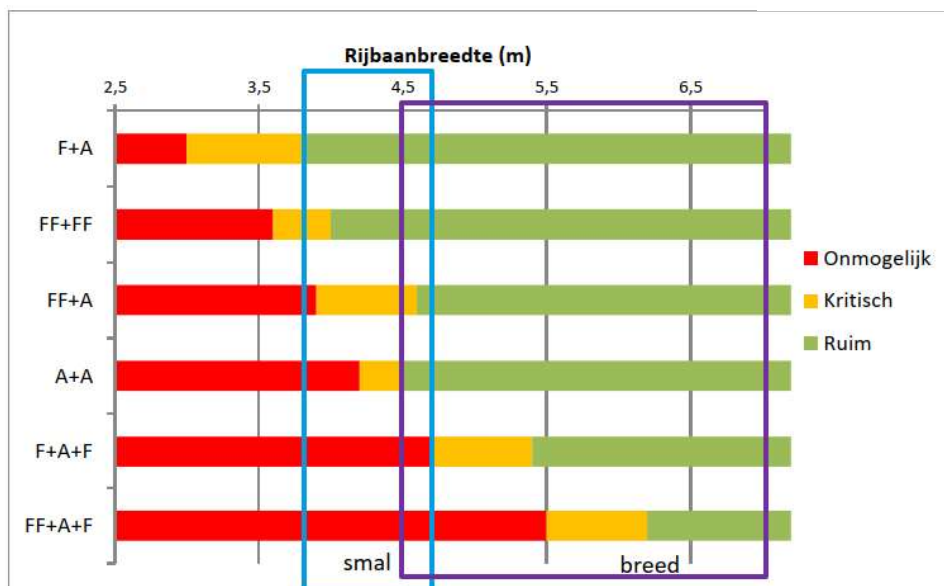
⁶ De huidige 14 drempels liggen op een onderlinge afstand van respectievelijk (van Zwammerdam naar Zuid-einde): 150 – 200 – 60 – 175 – 950 – 160 – 265 – 100 – 130 – 290 – 90 – 150 – 435 meter.

BIJLAGE 1 DWARSPROFIELEN ZIENDEWEG





Bijlage III: rijbaanbreedte en voertuigcombinaties



Figuur 15: deze figuur laat zien welke rijbaanbreedtes minimaal noodzakelijk zijn om verschillende voertuigcombinaties mogelijk te maken. Met kaders worden de breedtematen van smalle en brede fietsstraten weergegeven. Bij kritische breedtes (geel) is de beschikbare passeerafstand eigenlijk onvoldoende, maar een deel van de bestuurders zal toch inhalen.

Maatsegmenten (meter)	Optimaal	Minimaal
fiets-kant *)	0,35	0,15
fiets	0,75	0,75
fietsduo *)	1,6	1,6
fiets-fiets of fietsduo-fietsduo	0,5	0,5
fiets-auto bij 30 km/uur	0,8	0,8
auto-auto bij 30 km/uur	0,3	0,3
auto-kant bij 30 km/uur	0,25	0,25
auto	1,83	1,83

Tabel 3: maatsegmenten voor berekenen voertuigcombinaties. Bron: Ontwerprijzer Fietsverkeer 2016 en *) onderzoek Fietsstroken. In het kader van de optimalisering van de Ontmoetingsvoorspeller zijn we nog aan het sleutelen aan de maatsegmenten.

Bijlage 5

Aanvullende informatie Zierendeweg

Datum: 24-09-2024

Door: Vereniging Eymbert

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Verkeersveiligheid	5
2.1	Algemeen.....	5
2.2	Verklaring gemeente Alphen aan den Rijn.....	5
2.3	Gebrek aan urgentie.....	6
2.4	Aantal ongevallen op omliggende wegen	6
2.5	Meer ongevallen op provinciale weg tijdens afsluiting.....	7
2.6	Passeren van voertuigen	7
2.7	Prioriteit in het MIPWI	9
2.7.1	MIPWI Uitvoeringsplan 2022-2026	9
2.7.2	MIPWI Uitvoeringsplan 2023-2027	10
3	Volledigheid.....	12
3.1	Ontbrekende informatie	12
3.2	Economische en sociale gevolgen	15
3.3	Gezondheidszorg.....	17
3.4	Uitgedeelde boetes	17
3.5	Natuur.....	17
4	Zienswijze procedure.....	19
4.1	Aankondiging.....	19
4.2	Argumenten op basis van de Algemene wet bestuursrecht	19
5	Ongepast gedrag	26
5.1	Bewust verspreiden van onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie.....	26
5.1.1	Pijler 1 van 2: verkeerscijfers.....	26
5.1.2	Pijler 2 van 2: klachten en meldingen	30
5.1.3	Verkeersbesluit.....	33
5.1.4	College van B&W geattendeerd op fouten	35
5.2	Minachten van onze democratie.....	36
5.3	Poging tot intimidatie door een wethouder	39
5.4	Handelen in strijd met wet.....	41
5.5	Onrechtmatig handelen	42
6	Bijlagen	43
6.1	Bijlage 1: Brief klacht naar Nationale Ombudsman	43
6.2	Bijlage 2: Negeren wensen en bedenkingen gemeenteraad	45

6.3	Bijlage 3: Ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg.....	48
6.4	Bijlage 4: Notitie belangenafweging Zierendeweg.....	52
6.5	Bijlage 5: Reactie op onderzoek Human Factors analyse Zierendeweg	59

1 Inleiding

In dit document zijn de aanvullende argumenten beschreven, die pleiten voor het veilig en open houden van de Zierendeweg.

Een mogelijke afsluiting brengt maatschappelijke kosten met zich mee van meer dan € 140 miljoen. Het is nadelig voor onze natuur, onze gemeenschap en onze gezondheidszorg. Bij dergelijke belangen moet een besluit uitgebreid en zorgvuldig voorbereid zijn en moet het breed gedragen zijn.

Het college van de gemeente Alphen aan den Rijn lijkt hier geen voorstander van te zijn. Ze houden de discussies af, zwalken in de argumentatie en sluiten omwonenden uit. Ze kiezen voor een oplossing die ten koste gaat van onze samenleving.



2 Verkeersveiligheid

2.1 Algemeen

B&W Alphen aan den Rijn handelen in strijd met artikel 2, lid 1, van de Wegenverkeerswet 1994 bij een eventuele afsluiting van de Zierendeweg.

In aanvulling op de eerdere punten is vastgesteld dat:

- De gemeente Alphen aan den Rijn aangeeft dat ze de Zierendeweg af wil sluiten op basis van een subjectief gevoel van onveiligheid. Zoals het Kennisnetwerk SPV aangeeft is het verband tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid zwak (zie Factsheet Subjectieve verkeersonveiligheid van november 2022, KN SPV 2022-2).
- Het subjectieve gevoel is gebaseerd op slechts 11 klachten, die tussen 1 januari 2017 en 4 oktober 2022 zijn geuit. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft nagelaten deze klachten te verifiëren, valideren en objectiveren. Daarbij zijn de klachten in de documenten bij het verkeersbesluit niet inhoudelijk onderbouwd met meldingen en e-mails. Tevens is er niet besloten om handhavend op te treden om een eventueel bestaand subjectief gevoel van onveiligheid terug te brengen.

Een gemeente mag een weg afsluiten als die gevaarlijk is. De Zierendeweg is echter niet gevaarlijk. Daarmee ontbreekt de wettelijke grondslag om de weg af te sluiten. In de aanvullende onderzoeken van de gemeente Alphen aan den Rijn en in de aangeleverde bewijslast wordt op geen enkel moment aangetoond dat de Zierendeweg onveilig is.

2.2 Verklaring gemeente Alphen aan den Rijn

De gemeente Alphen aan den Rijn geeft aan dat de weg te smal is voor de hoeveelheid auto's, die eroverheen rijden. Hierdoor ontstaan in hun ogen gevaarlijke situaties. Dit is echter niet juist. Daarbij is:

- Volgens het CROW (CROW Publicatie 329 - Handboek wegontwerp 2013 Erftoegangswegen) op een erftoegangsweg fietsvoorzieningen noodzakelijk bij een etmaalintensiteit van 2.000 tot 2.500 motorvoertuigen. Bij de laatste metingen op de Zierendeweg, net na de proefafsluiting, was sprake van een etmaalintensiteit van 964 tot 1.243 motorvoertuigen.
- Door de gemeente geen normen aangegeven hoeveel verkeer bij een erftoegangsweg "past" waardoor hierop niet getoetst kan worden. Landelijke normen zijn voor deze wegen niet aanwezig doch op erftoegangswegen type 2 kunnen zeker 1150 á 1400 voertuigen per etmaal rijden doch waarschijnlijk zelfs meer (zie rapportage De Baan Verkeersadvies).
- Geen vergelijking gemaakt met de omliggende wegen, waar ongeveer evenveel motorvoertuigen rijden en die smaller en onoverzichtelijker zijn. Het heeft geen zin om de motorvoertuigen naar die wegen te verplaatsen.
- De weg in het verleden bewust smaller gemaakt door de gemeente Alphen aan den Rijn in het kader van de verkeersveiligheid. De gemeente Alphen aan den Rijn geeft nu aan dat de weg, voor de verkeersveiligheid, breder zou moeten zijn. Als ze de weg in het kader van de verkeersveiligheid breder willen maken, dan kan dat. De ruimte is er immers.

In 2024 is ook een deel van de Zierendeweg breder gemaakt door het plaatsen van een damwand. De ruimte, die daarbij is ontstaan, kan gebruikt worden voor een vrij liggend fietspad langs de Zierendeweg.



2.3 Gebrek aan urgentie

Binnen de gemeente Alphen aan den Rijn wordt al vanaf 2012 gesproken over de mogelijke aanpassing van de Zierendeweg. Van enige urgentie ten aanzien van de verkeersveiligheid of acute problemen met de verkeersveiligheid is blijkbaar geen sprake als er al 12 jaar over gesproken wordt. De afsluiting hoeft in het verlengde hiervan niet met spoed doorgevoerd te worden, als er al een probleem is met de verkeersveiligheid.

2.4 Aantal ongevallen op omliggende wegen

In de zienswijze van TeekensKarstens bij punt 2.9 staat dat volgens de gemeente Alphen aan den Rijn slechts 2 ongevallen hebben plaatsgevonden op de omliggende wegen. Dat getal komt uit de rapportage (exb-2024-21828: Rapportage proefafsluiting Zierendeweg) van de gemeente Alphen aan den Rijn. Het getal van de gemeente Alphen aan den Rijn is echter niet correct. In totaal waren er in 2022 49 ongevallen op de omliggende wegen, waarop omgereden moet worden.

Volgens de STAR-ongevalsanalyse (<https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#4.7812/52.1139/10.9439/0.0000/0>), gemeten op 26 juli 2024, waren er in 2022:

- 7 ongevallen in Nieuwkoop;
 - 1 ongeval op de Nieuwkoopseweg (N231);
 - 6 ongevallen op het Zuideinde en de Kennedylaan in Nieuwkoop;

- 9 ongevallen omrijden via Noorden en Woerdense verlaat
 - 3 ongevallen op de Noordenseweg;
 - 2 ongevallen op de Simon van Capelweg;
 - 0 ongevallen op de Voorweg;
 - 4 ongevallen op de Uitweg;
- 2 ongevallen op de Kortsteekterweg;
- 2 ongevallen op de Nieuwkoopseweg (N231) in de gemeente Alphen aan den Rijn;
- 16 ongevallen op de N207;
- 13 ongevallen op de N11.

Door de vereniging Eymbert is meerdere malen aan het college van de gemeente Alphen aan den Rijn gemeld dat het aantal ongevallen op de omliggende wegen veel hoger was. Het college heeft naar aanleiding van deze melding de rapportage niet laten corrigeren. Evenmin is in een addendum bij het verkeersbesluit aangegeven dat het aantal ongevallen niet correct was.

2.5 Meer ongevallen op provinciale weg tijdens afsluiting

Als gekeken wordt naar de periode van 2020 tot en met 2023, dan is 2022 (het jaar van de afsluiting van de Zierendeweg) de opvallende koploper met ongevallen op de provinciale wegen. Toen de Zierendeweg was afgesloten vonden er 30% meer ongevallen op de provinciale wegen plaats, waarover omgereden moest worden.

Ongevallen	2020	2021	2022	2023
N231	5 ongevallen	4 ongevallen	3 ongevallen	3 ongevallen
N207	7 ongevallen	5 ongevallen	16 ongevallen	12 ongevallen
N11	2 ongevallen	11 ongevallen	13 ongevallen	5 ongevallen
N463	0 ongevallen	2 ongevallen	1 ongevallen	3 ongevallen
Totaal	14 ongevallen	22 ongevallen	33 ongevallen	23 ongevallen

Bron: <https://www.star-verkeersongevallen.nl/nl-NL/Map#4.7770/52.1341/11.5950/0.0000/0>

Tijdens de afsluiting van de Zierendeweg waren er dus significant meer ongevallen op de provinciale wegen, die gebruikt moesten worden volgens de gemeente Alphen aan den Rijn.

2.6 Passeren van voertuigen

Ten aanzien van de passeerhavens geeft de gemeente Alphen aan den Rijn aan:

De fietser heeft door de beperkte breedte geen eigen plaats op de weg. Uit onderzoek is gebleken dat fietsers op de witte kantbelijning, vlak naast de berm, fietsen als auto's passeren. De berm is weinig vergevingsgezind, kent op diverse plaatsen een stijl talud en op diverse plaatsen zijn betonelementen aangebracht als bermbescherming. Voor fietsers is het balanceren om niet in aanraking te komen met passerende auto's en niet in de berm te geraken. Door de hoge intensiteit van het autoverkeer moeten fietsers met grote regelmaat deze manoeuvre maken. De rijtaak voor de fietser wordt hierdoor bemoeilijkt en het fietsen op de Zierendeweg wordt hierbij ervaren als onveilig (subjectief).

De Zierendeweg faciliteert met de huidige inrichting het doorgaande verkeer. Door de aanwezigheid van kantbelijning en diverse passeerhavens kan autoverkeer op de smalle weg zich goed richten en doorrijden. Alleen bij tegenliggers moet ruimte worden gegeven om elkaar te passeren. Bij het

inhalen of passeren van fietsers wordt niet gewacht bij de passeerhavens en rijden auto's ook over de witte kantbelijning om te kunnen passeren. Diverse passeerhavens liggen zover uit elkaar dat het afhankelijk is van de bereidwilligheid van de automobilist of die wacht op de tegenligger. Doen beiden dat niet dan staat men tegenover elkaar.

Bron: Belangenafweging Zierendeweg.

<https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2024-21822/1/bijlage/exb-2024-21822.pdf>

De passeerhavens zijn aangelegd door de gemeente Alphen aan den Rijn. Ze klagen nu dat ze te ver van elkaar liggen. Daarbij is op geen enkel moment onderzocht:

- Dat fietsers op de witte lijn fietsen.
- Hoe vaak fietsers moeten uitwijken.
- Hoeveel gevaarlijke situaties ontstaan.
- Hoe vaak het voorkomt dat er geen bereidwilligheid is.

Gevaarlijk situaties zullen daarbij met name ontstaan met landbouwvoertuigen en fietsers. Door de breedte van moderne landbouwvoertuigen ontstaat bijna geen ruimte voor fietsers. Dit is echter niet meegenomen in de onderzoeken.

De voertuigen mogen een maximale breedte op de Zierendeweg hebben van 2,2 meter en een aslast van 5,0 ton. Hier wordt echter niet op gehandhaafd door de gemeente Alphen aan den Rijn.



Volgens het RDW is de aanhanger op de foto tussen de 2,55 en 3 meter breed, met een maximum aslast van 10 ton. Daarmee wordt de maximale breedte van 2,2 meter en de maximale aslast van 5,0 ton overschreden. De Zierendeweg is op dit punt 3,5 meter breed en er blijft maar een halve meter over voor de fietser.

2.7 Prioriteit in het MIPWI

In het MIPWI (Meerjaren Investeringsprogramma Woningbouw- en Infrastructuur) had de gemeente Alphen aan den Rijn:

- Eind 2022 nog een bedrag van € 1.918 miljoen gereserveerd voor het fietspad langs de Zierendeweg. De urgentie werd ingeschaald op niveau 3 van 4 (waarbij niveau 4 het hoogste niveau is).
- Eind 2023 is het bedrag, zonder verdere toelichting, teruggebracht naar € 700.000.

Kortom voor de gemeente Alphen aan den Rijn heeft de veiligheid op de Zierendeweg niet de hoogste urgentie en ook financieel gezien lijkt het niet relevant genoeg.

2.7.1 MIPWI Uitvoeringsplan 2022-2026

Prioriteitentabel infrastructuur per 1-1-2022

Uitvoeringsprogramma vanaf 2022-2023	Stand van zaken	Investeringskosten	Dekking via actualisatie MIPWI 2022	Nog te dekken
Programma Fiets 2019-2022	In uitvoering. Actieplan Fiets is Q3 2019 in de raad vastgesteld	353 *	353	0
Verbeteren van de kruisingen voor fietsers op de Zijde in Boskoop	In uitvoering, waaronder rotonde Voorofsche weg	1.095 *	1.095	0
Fietspad Eisenhowerlaan (BBS-Hoorn)	In uitvoering	120	120	0
Verbreiding Steekterbrug	Project loopt, maar is vertraagd	3.031 *	3.031*	0
Verbreiding fietspad Rijndijk Oost	In voorbereiding	935	935	0
Nieuwe fietsinfrastructuur Fietsverbinding Zierendeweg	In pilotfase. Na deze fase wordt een besluit genomen over het wel of niet afsluiten van deze weg.	1.918*	1.918	0
Doorfietsroute Alphen- L	Uitvoeringsfase, intentieverklaring getekend	1.650	0	1.650
Doorfietsroute Alphen- G	Onderdeel van Beter bereikbaar Gouwe (BBG), Realisatie vastgelegd in intentieovereenkomst	Zie bij BBG (2024-2026)		
Opstellen mobiliteitsvisie	Opstellen plan van aanpak	150	150	0
Vervangen VIR's door iVRI's (intelligente verkeersregelinstallaties)	In voorbereiding	1.200	1.200	0
Alphen als aantrekkelijke	Aanpak en	800	800	0

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgentie	Kosteneffectiviteit	Score
			oplevert. Tot die tijd is de effectiviteitsscore 1					
G: Fietsprojecten 2016-2024								
F0	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Leiden	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Leiden naar doorfietsroute. Deels in uitvoering.	1.650	2 (A, D)	3	2	7
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Bodegraven	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Leiden naar doorfietsroute	1.870	2 (A, D)	3	2	7
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Gouda	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Gouda naar doorfietsroute	3.200 (exacte kosten zijn nog niet bekend)	2 (A, D)	3	2	7
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Uithoorn	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Leiden naar doorfietsroute	PM	2 (A, D)	2	2	6
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Schiphol	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Leiden naar doorfietsroute	PM	2 (A, D)	2	2	6
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Zoetermeer	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Leiden naar doorfietsroute	PM	2 (A, D)	2	2	6
FX		Aanleg fietsbrug Aarkanaal	Onderdeel van snelle fietsverbinding Alphen-Nieuwkoop	5.000	2 (A,D)	4	2	8
F7		Fietsverbinding Zieldeweg	In pilotfase. Na deze fase wordt een besluit genomen over het wel of niet afsluiten van deze weg.	1.550 raming afhankelijk van soort voorziening	2 (A, D)	3	2	7
		Fietsbrug Gnephoek-De Hoorn over de Oude Rijn	Onderdeel van onderzoek ter ontsluiting van de Gnephoekontwikkeling	17.000	3 (A, B, C)		1	5

2.7.2 MIPWI Uitvoeringsplan 2023-2027

Prioriteitentabel infrastructuur per 1-1-2023

Uitvoeringsprogramma vanaf 2023-2024	Stand van zaken	Investeringskosten	Dekking via actualisatie MIPWI 2023	Nog te dekken
Programma Fietshart 2023	In besluitvorming in 2023. Budget voor 2023 wordt overgeheveld uit het voormalig Programma Fiets 2019-2022. In 2024 wordt het opgevoerd via Kadernota 2025.	400*	400	0
Verbreding Steekterbrug	Project loopt, maar is vertraagd.	3.031 *	3.031*	0
Fietsverbinding Zieldeweg	Besluitvorming Q4 2023	700*	700	Rente lasten investering
Doorfietsroute Alphen-Leiden	Intentieverklaring getekend en wordt gefaseerd uitgevoerd.	3000 (incl 1350K subsidie)	3000	Rente lasten investering
Doorfietsroute Alphen-Gouda	In voorbereiding	4900 (incl 2165 subsidie)	4900	Rente lasten investering
Opstellen mobiliteitsvisie	Opstellen plan van aanpak.	150	150	0
Vervangen VRI's door iVRI's (intelligente verkeersregelinstanties)	In uitvoering. Eind 2024 moeten de verkeersregelinstanties zijn aangesloten en functioneren.	1.200	1.200	0

Wijzigingen ten opzichte van het MIPWI 2022

De volgende aanpassingen zijn opgenomen, als gevolg van veranderingen in planning, kosten, uitvoering of zienswijze:

Projecten zijn afgevoerd van de (gros)lijst

- Rotonde Voorofsche weg in Boskoop is gereed
- Fietspad Eisenhowerlaan is gereed

Projecten zijn aangepast in kosten en planning

- Doorfietsroute Alphen-Gouda is als apart project opgenomen en niet meer als financieel onderdeel van BBG
- Programma Fiets is programma Fietshart geworden
- Fietspad Rijndijk Oost is doorfietsroute Alphen-Leiden geworden

Projecten zijn toegevoegd

- Westzijdeweg, verbeteren berijdbaarheid door landbouwvoertuigen
- Prins Bernhardlaan, verbeteren oversteekbaarheid voor langzaam verkeer
- Verbeteren verkeersveiligheid op de N209 thv Heerewegh in Benthuizen
- Beter bereikbaar Gouwe verdeeld in korte (kleinschalige) en lange termijn maatregelen

Nr	Project	Onderdeel	Toelichting	Kosten/toelichting x € 1.000,- (excl. kapitaallasten)	Thema's (aantal)	Urgente	Kosteneffectiviteit	Score
			doorfietsroute. Deels in uitvoering.					
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Bodegraven	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Bodegraven	3370 (incl. 1500 subsidie)	2 (A, D)	3	2	7
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Gouda	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) Alphen-Gouda naar doorfietsroute	4600 (incl. 2165K subsidie)	2 (A, D)	3	2	7
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Nieuwkoop (Uithoorn)	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) naar doorfietsroute	4.000	2 (A, D)	2	2	6
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Schiphol	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) naar doorfietsroute	4.000	2 (A, D)	2	2	6
	Doorfietsroute	Doorfietsroute Alphen-Zoetermeer	Opwaarderen bestaande fietsroute(s) naar doorfietsroute	4.000	2 (A, D)	2	2	6
FX		Aanleg fietsbrug Aarkanaal	Onderdeel van snelle fietsverbinding Alphen-Nieuwkoop	7.500	2 (A,D)	4	2	8
F7		Fietsverbinding Zierendeweg	In besluitvormingsfase.	700 afhankelijk van soort voorziening	2 (A, D)	3	2	7
		Fietsverbinding Gnephoek-De Hoorn over de Oude Rijn	Onderdeel van onderzoek ter ontsluiting van de Gnephoekontwikkeling	17.000	3 (A, B, D)		1	5
		Maken fietsverbinding Station-Voorofsche weg, Boskoop (ca. 115 m) ,	Alternatieve verbinding voor fietsers vanaf station naar centrum Boskoop	800	3 (A, C, D)		2	6
F1		Fietsverbinding Batenlaan-Middelweg/Notweg	Fietsverbinding Batenlaan-Middelweg/Notweg	700	1(A)		1	4
F2		Fietsverbinding Bentweg-Groenendijksepad	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden Vooral recreatieve functie	650	1 (A)	2	1	4
F3		Fietsverbinding Westzijdeweg/Bentweg – Molenslootpad	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden Vooral recreatieve functie	400	1 (A)	2	1	4
F5		Fietsverbinding Burg. Ten Heuvelweg-Compiekekade	Toevoegen ontbrekende schakels, verkorten afstanden	200	1 (A)	2	3	6

3 Volledigheid

Het ontwerp verkeersbesluit was niet volledig. Hierdoor kon door de betrokkenen geen volledige zienswijze worden ingediend. Onder andere ontbrak bij de publicatie van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure afsluiting Zierendeweg op 11 mei 2023:

- exb-2024-21819: Advies politie;
- exb-2024-21818: Bebordingstekening;
- exb-2024-21831: Ontheffingenbeleid Zierendeweg.

Daarnaast ontbrak relevante informatie, waaronder onderzoeksrapporten, adviezen, telgegevens, meldingen en klachten. Ook is er geen onderzoek verricht naar de economische en sociale gevolgen, de gezondheidszorg, uitgedeelde boetes en de natuur.

3.1 Ontbrekende informatie

In de zienswijze van de vereniging Eymbert is aangegeven dat niet alle relevante informatie is gepubliceerd. Bij deze geven wij aan waarom de informatie relevant was.

- De resultaten van het WOO-verzoek, als ingediend bij de gemeente Alphen aan den Rijn, aangaande de:
 - Klachten geuit voor de proefafsluiting Zierendeweg;
 - Voor het opstellen van een zienswijze zijn deze klachten relevant. De kleine hoeveelheid klachten geeft aan dat er eigenlijk geen aanleiding is voor een afsluiting, maar voor handhaving.
 - Klachten geuit tijdens de proefafsluiting Zierendeweg;
 - Nog steeds ontbreekt meer dan 90% van de klachten, die gemeld zijn via gemeente@alphenaandenrijn.nl. Het gepubliceerde overzicht is verre van compleet (zie paragraaf 5.1.2). Het college van de gemeente Alphen aan den Rijn weet dit en heeft besloten om het onvolledige overzicht van ingediende klachten toch te publiceren.
 - Vergunning evenement op de Zierendeweg;
 - Tijdens de proefafsluiting van de Zierendeweg zijn er meerdere vergunningen voor evenementen afgegeven op de Zierendeweg. Daarbij is tijdens de proefafsluiting op 7 mei 2022 onder leiding van de burgemeester met een groot konvooi van meer dan 40 militaire motorvoertuigen over de Zierendeweg gereden. Hoezo is de Zierendeweg te gevaarlijk om met motorvoertuigen over te rijden?
 - Communicatie rond Zierendeweg;
 - De Zierendeweg is afgesloten vanwege een specifieke reden. Uit onderzoek blijkt dat het niet gaat om verkeersveiligheid of bijvoorbeeld te veel verkeer in Zwammerdam. Wat de reden wel is, is niet bekend. Door de vereniging Eymbert is op 26 september 2022 een WOO-verzoek ingediend om deze informatie boven water te krijgen. Daaraan heeft de gemeente nog niet voldaan. Het college van de gemeente Alphen aan den Rijn lijkt te weigeren om deze informatie bekend te maken.
 - Telgegevens van aanvullende tellingen Zierendeweg na de proefafsluiting;

- Uit deze gegevens blijkt dat het aantal motorvoertuigen op de Zierendeweg na de proefafsluiting verder is gedaald tot minder dan 1.000 motorvoertuigen gemiddeld. Deze telgegevens zijn niet gepubliceerd.
 - Aantal overtredingen voor doorrijden op de Zierendeweg;
 - Door de gemeente Alphen aan den Rijn is aangegeven dat er 774 boetes zijn uitgedeeld, terwijl het CJIB er maar 574 heeft uitgedeeld. Dit is onderdeel van onzorgvuldige en onvolledige rapportage.
 - Telgegevens evaluatie Zierendeweg.
 - Geconstateerd had kunnen worden dat de rapportages onjuist zijn, omdat er motorvoertuigen geteld zijn, terwijl in de rapportages wordt aangegeven dat er auto's geteld zijn.
- Andere stukken van de gemeente Alphen aan den Rijn, zoals:
 - Plan van aanpak onderzoek proefafsluiting Zierendeweg;
 - Met het plan van aanpak was voor de indieners van zienswijzen duidelijk geworden dat de maatstaven voor het slagen van de proef vooraf niet vastgesteld waren en daarmee de proef nooit kon slagen of falen. Tevens zou duidelijk geworden zijn dat er, vanwege onduidelijke redenen, afgeweken is van dit plan van aanpak. Zo zijn er bijvoorbeeld maar 3 en niet 4 ijkmomenten geweest.
 - Het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de Zierendeweg.
 - De verkeersveiligheid (goed of slecht) op de Zierendeweg is amper onderzocht, maar had de basis moeten zijn van de onderzoeken. 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. Gecontroleerd had moeten worden of de gevoelens van onveiligheid correct zijn, hoe het met de objectieve onveiligheid staat op de Zierendeweg en op de omliggende wegen, etc.
 - Het onderzoek naar de verkeersveiligheid op de omliggende wegen;
 - De zorgen hierover zijn gemeld. Er zijn tijdens de proefevaluatie enkele waarnemingen geweest, maar dit is niet structureel onderzocht.
 - Het onderzoek verkeersveiligheid onder fietsers;
 - De verkeers(on)veiligheid van fietsers is niet onderzocht, maar had onderzocht moeten worden.
 - Het onderzoek naar de maatschappelijke gevolgen van de afsluiting van de Zierendeweg;
 - De zorgen hierover zijn gemeld tijdens de proefafsluiting. Dit is echter niet onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn, maar had wel onderzocht moeten worden.
 - Het onderzoek naar de maatschappelijke kosten van de afsluiting van de Zierendeweg;
 - De zorgen hierover zijn gemeld. Dit is niet onderzocht, maar had wel onderzocht moeten worden.
 - Het onderzoek naar de nadelige gevolgen voor sociale veiligheid bij de afsluiting van de Zierendeweg;
 - De zorgen hierover zijn gemeld. Dit is niet onderzocht, maar had wel onderzocht moeten worden.
 - De stukken van de bezwaarprocedure van de proefafsluiting van de Zierendeweg, inclusief het advies van de commissie bezwaarschriften;

- Hierin had gelezen kunnen worden dat een deel van de betrokkenen als belanghebbenden moeten worden gezien. Ook had de commissie nadrukkelijk geadviseerd om bij een definitieve afsluiting de maatschappelijke, sociale en economische gevolgen in beeld te brengen. Geconstateerd had kunnen worden, dat deze gevolgen niet onderzocht zijn.
- De resultaten van het stakeholdersonderzoek als uitgevoerd door de Vereniging Eymbert;
 - Dit stakeholdersonderzoek laat een totaal ander beeld zien van de omwonenden en de organisaties. Met dit onderzoek kan geconstateerd worden dat het stakeholdersonderzoek van de gemeente Alphen aan den Rijn niet een juist beeld geeft van de realiteit.
- Het Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2021-2026;
 - In dit uitvoerige onderzoek ontbreekt elke melding van verkeersproblemen op de Zierendeweg. Van een probleem met verkeersveiligheid op de Zierendeweg lijkt geen sprake.
- De voorganger van het Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn 2016-2021;
 - In dit onderzoek zijn wegen benoemd die aandachtslocaties zijn of gevoelsmatig verkeersonveilig. In dit uitvoerige onderzoek ontbreekt elke melding van verkeersproblemen op de Zierendeweg. Van een probleem met verkeersveiligheid op de Zierendeweg lijkt geen sprake.
- Het Categoriseringsplan wegen, inclusief module 7 Zwammerdam, d.d. 20-2-2023;
 - Alleen in module 7 wordt melding gemaakt van de Zierendeweg, waarbij (ten onrechte) wordt aangegeven dat er veel sluipverkeer zou rijden. Van een probleem met verkeersveiligheid op de Zierendeweg wordt geen melding gemaakt.
- De Notitie Grijsse wegen d.d. 27-10-2020;
 - In dit uitvoerige onderzoek en in het overzicht van grijsse wegen anno 2020 ontbreekt elke melding van verkeersproblemen op de Zierendeweg. Van een probleem met verkeersveiligheid op de Zierendeweg lijkt geen sprake.
- Knelpunten zwaar (landbouw) verkeer – Rapport van bureau Roelofs, 27 oktober 2017, projectnummer 51032173;
 - In dit rapport staat het advies aan de gemeente Alphen aan den Rijn om een vrij liggend fietspad aan te leggen, langs de Zierendeweg. Hieraan is nog steeds geen gehoor gegeven.
- Het overzicht van uitgedeelde ontheffingen, inclusief het aantal auto's waarvoor de ontheffingen waren afgegeven en de reden voor het geven van de ontheffing;
 - Meer dan 70 ontheffingen zijn uitgegeven voor het rijden over de Zierendeweg met een motorvoertuig tijdens de proefafsluiting. Dat is, in tegenstelling tot hetgeen vermeld is in de rapportage, niet een “beperkt aantal”. Daarbij zijn meerdere ontheffingen uitgegeven aan overheidsorganisaties. Hoe kan je de overheid wel over deze weg laten rijden, als dat gevaarlijk is?
- Communicatie aangaande de beëindiging proefafsluiting Zierendeweg per 31 december 2022, waarbij de vastgestelde afsluitingsperiode, in strijd met de wet, werd overschreden;
 - De proef had moeten eindigen op 31 december 2022, maar is in strijd met de wet pas gestopt op 5 januari 2023. De verantwoordelijke wethouder van de gemeente Alphen aan den Rijn wist dit, maar besloot toch om de wet te negeren.

- Communicatie over het beschikbare budget voor een fietspad;
 - Eind 2023 was € 1.918 miljoen gereserveerd voor het fietspad langs de Zierendeweg. Zie ook paragraaf 2.7 van dit document.
- De milieueffectrapportage over de gevolgen van het verkeersbesluit;
 - De gevolgen voor het milieu zijn waarschijnlijk niet onderzocht, maar hadden wel onderzocht moeten worden. Bij de stukken wordt over deze rapportage niets vermeld.
- De AERIUS berekening over de gevolgen van het verkeersbesluit;
 - De berekening is waarschijnlijk niet gemaakt, maar had wel gemaakt moeten worden. Het zit niet in het dossier.
- 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.
 - Het college van de gemeente Alphen aan den Rijn geeft aan een afweging van de economische gevolgen gemaakt te hebben. Die afweging lijkt op dat moment niet gemaakt te zijn. Het zat niet bij de stukken en is evenmin gepubliceerd naar aanleiding van het Woo-verzoek om dit soort informatie op te leveren.
- 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.
 - De betreffende stukken hadden de betrokkenen kunnen overwegen om alsnog een zienswijze in te dienen of had gebruikt kunnen worden om de zienswijze uitvoeriger te beargumenteren.
- De geuite klachten en bijbehorende stukken over het schenden van de integriteit aangaande de proefafsluiting van de Zierendeweg.
 - De informatie bevat aanvullende informatie, die gebruikt had kunnen worden bij een zienswijze. Daarnaast geeft het inzicht in de door het college van de gemeente Alphen aan den Rijn verspreide onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie.
- De telgegevens van de provincie Zuid-Holland;
 - Op basis van deze gegevens moet geconcludeerd worden dat de gegevens in de rapportages, die gemaakt zijn in opdracht van de gemeente Alphen aan den Rijn, onjuist zijn (zie ook paragraaf 4.1.1).
- 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.
 - Zoals gemeld is er in 6 jaar tijd slechts 1 boete uitgedeeld voor te hard rijden. Als het echt gevaarlijk was geweest, waren er meer boetes uitgedeeld.

Over de ontbrekende delen, heeft niemand een oordeel kunnen vellen.

3.2 Economische en sociale gevolgen

Op de economische en sociale gevolgen van een afsluiting wordt wel ingegaan in de belangenafweging van het college van de gemeente Alphen aan den Rijn. Aan de afweging ligt echter geen onderzoek ten grondslag. In tegenstelling tot hetgeen het college van de gemeente Alphen aan den Rijn beweert, zijn er wel degelijk negatieve economische gevolgen naar voren gebracht, zoals:

- Tijdens de hoorzitting en de evaluaties van de proefafsluiting;
- In het advies van de Commissie bezwaarschriften van de gemeente Alphen aan den Rijn;
- In de zienswijzen;
- Door het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente Nieuwkoop.

Ook heeft het in de krant gestaan:

► **Horeca niet te spreken over afsluiting Zierendeweg**

'Onze klanten moeten straks flink omrijden'

De Zierendeweg gaat definitief op slot en dat stuit op weinig begrip in Nieuwkoop. De raad wil de kwestie niet op de spits drijven, maar het ongemak blijft. 'We zijn te goed van vertrouwen geweest', zeggen horecaondernemers. Ze zitten met de handen in het haar.

Dennis l'Ami
Nieuwkoop

De gerechtelijke stappen tegen Alphen, waar het Nieuwkoopse raadslid Remco Hendriks onlangs nog toe opriep om de afsluiting van de Zierendeweg aan te vechten, zijn van de baan. „Er bleek niet genoeg draagvlak in de raad”, legt hij uit. „Bovendien, we werken op zoveel terreinen samen met Alphen, je kunt toch niet een hoog oplopende ruzie hebben met een buurgemeente.”

Het raadslid van Samen Beter Nieuwkoop gaat niettemin morgen raadvragen stellen aan wethouder Tom de Kleer, die onlangs een gesprek had met de gemeente Alphen over de situatie. Want opgeven doet Hendriks nog niet, ook al nam de Alphense raad onlangs al een definitief besluit.

De belangen van Nieuwkoopse inwoners en ondernemers zijn niet serieus genoeg genomen, stelt hij. „Ik hoop meer duidelijkheid te krijgen over hoe het verder moet. Los van de bereikbaarheid van onze horeca en andere ondernemers, hoe kom je straks bij de A12? Sluipverkeer via Aarlanderveen? Dat is toch geen oplossing?”

Je zou de inspanningen van Hendriks kunnen zien als domweg te laat - de Alphense raad hakte immers onlangs de knoop definitief door. „Nee, we zijn niet te laat, we hebben er meerdere keren in de Nieuwkoopse raad over gesproken. Het ligt eigenlijk anders. Je gaat er



▲ **Lake Inn-eigenaren Winanda Wolvers en Marco Ridder vrezen verlies van klandizie na de afsluiting van de Zierendeweg.** FOTO MEREL KLUJZING

in goed vertrouwen van uit dat je met een buurgemeente niet in zo'n situatie terecht komt.”

Desnoods een fietspad
De beslissing om de Zierendeweg af te sluiten sloeg niet alleen in Zwammerdam in als een bom, maar ook onder Nieuwkoopse ondernemers, die de stap van Alphen met lede ogen aanzien. „De Zierende is een weg tussen Zwammerdam en Nieuwkoop. Wat heeft Alphen daarmee te maken?” Winanda

Wolvers, samen met Marco Ridder eigenaar van Bed & Breakfast The Lake Inn, begrijpt er helemaal niets van. Weten ze wel waar die weg ligt en wie er gebruik van maken, vraagt ze zich af.

„Via 'de Zierende' is het natuurlijk een stuk makkelijker en sneller om hier te komen vanuit Zwammerdam. Maak er desnoods een fietspad naast, zou ik zeggen.” Haar bedrijf, aan Zuideinde, ligt lekker op de route voor de klandizie. Maar niet als de weg straks dicht gaat. „En wat lost het dan helemaal op? Dat alles naar de andere kant van Nieuwkoop gaat?”

Haar buurvrouw, Caroline Aartman, is eigenares van De Eerste Aanleg. Ze maakt zich ook zorgen over haar bistro, die eveneens aan Zuideinde ligt. „Ons personeel dat over de Zierendeweg moet, rijdt straks flink om. En dan heb ik het nog niet eens over onze klanten.

Dus ja, dit gaan we wel merken. Als je vijf kilometer om moet rijden voor een stukje waar je voorheen vijf minuten over deed, zou ik het wel weten.”

3,5 jaar strijd
Hoewel meerdere ondernemers verwachten deze zomer de gevolgen te ondervinden van de afsluiting van de belangrijkste verbindingsweg vanuit het zuiden, lijkt de papieren strijd voor even rustig. Het besluit is genomen, waarmee een eind komt aan een traject dat zo'n 3,5 jaar geleden begon.

Het plan om een vrijliggend fietspad aan te leggen om de weg veiliger te maken, omdat veel automobilisten er te hard zouden rijden, haalde het uiteindelijk niet. Voorstanders van afsluiting kon het ondertussen niet snel genoeg gaan. Zij hebben vooralsnog hun zin gekregen.

“**Wat lost dit nou op? Dat alles naar de andere kant van Nieuwkoop gaat?**”
- Winanda Wolvers

3.3 Gezondheidszorg

Over de gezondheidszorg gaf 1 van onze leden het volgende aan. Hiermee is door het college van de gemeente Alphen aan den Rijn geen rekening gehouden.

Als de Zierendeweg dicht is betekent dit geen echte alternatieve route naar ziekenhuis Gouda. En als de ziende dicht is zal de Alphense route drukker worden met veel meer file. Zeker bij dagen met slecht weer. Ik werk in de verloskunde en wij hebben ontzettend veel moeite met vinden van een bevalplek voor de aanstaande moeders. Door het sluiten van de Zierendeweg ontnem je een snellere route naar ziekenhuizen langs de A12 en A20 met gevaar voor leven moeder en kind.

De geboorte van een kind is qua tijdstip niet te voorspellen. Zoals aangegeven is ook niet bekend waar een mogelijke bevalplek is. In het verlengde daarvan zal een verloskundige, volgens het ontheffingsbeleid, geen ontheffing krijgen om te rijden over de Zierendeweg. Zij zal vooraf niet aan kunnen tonen dat ze minimaal 3 x per week over de Zierendeweg moet gaan rijden.

3.4 Uitgedeelde boetes

Bij het CJIB is het aantal uitgedeelde boetes op de Zierendeweg opgevraagd. Het lijkt erop dat in meer dan 7,5 jaar tijd slechts 1 boete is uitgedeeld voor te hard rijden en er zijn geen boetes uitgedeeld voor gevaarlijk weggedrag. De volgende boetes zijn uitgedeeld:

- 1) 1-1-2017 tot 31-12-2021
 - a. 1 x Bord C18 geslotenverklaring
 - b. 2 x gevaarlijk parkeren/stilstaan
 - c. 1 x snelheid
 - d. 1 x mobiele telefoon vasthouden
 - e. 1 x aanhanger zonder kenteken
- 2) 8-4-2022 tot 5-1-2023
 - a. 574 x Gesloten verklaring
 - b. 1 x Niet meewerken aan onderzoek speeksel
- 3) 6-1-2023 tot 1-7-2024
 - a. 1 x Dronken op openbare weg

Er is:

- Of geen sprake van gevaarlijke verkeerssituaties door gevaarlijk weggedrag of te hard rijden;
- Of niet gehandhaafd.

Als er niet gehandhaafd is, dan is de vraag waarom dat niet gedaan is. Het zou de eerste vervolgstap moeten zijn nadat klachten over gevaarlijke verkeerssituaties zijn binnengekomen.

3.5 Natuur

Het college van de gemeente Alphen aan den Rijn geeft aan dat het Natura 2000 gebied gebaat is bij minder doorgaand verkeer. Zij lijkt er zelf echter geen onderzoek naar gedaan te hebben.

De extra voertuigbewegingen binnen een straal van 25 kilometer rond het Natura-2000 gebied, bij een afsluiting van de Zierendeweg, zullen leiden tot extra stikstofuitstoot en zullen nadelig zijn voor de flora en fauna van de Nieuwkoopse Plassen. De wet- en regelgeving geeft aan dat mogelijk een AERIUS-berekening gemaakt moet worden, gevolgd door een vergunningsaanvraag. Daarover is de

gemeente ook geadviseerd door Infra, een door de gemeente Alphen aan den Rijn zelfs aangestelde consultant.

Op dit moment is er contact tussen de Omgevingsdienst Midden-Holland (ODMH) en de gemeente Alphen aan den Rijn om na te gaan of er een AERIUS-berekening gemaakt moet worden.

De ODMH kijkt bij een verkeerbesluit naar:

- Effecten op flora & fauna. Hierover is melding gedaan door de gemeente Alphen aan den Rijn. Het is echter niet onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn, maar door omwonenden. Die omwonenden spreken elkaar tegen.
- Mogelijke overschrijding van geluidsnormen. Vastgesteld is dat alleen op de Kortsteekterweg mogelijk sprake zal zijn van een toename van het geluid van 48 naar 50 dB. Dat is binnen de norm ook gelet op het beperkt aantal autopassages. De ODMH heeft navraag gedaan bij de gemeente Alphen aan den Rijn en vernomen dat de metingen/berekeningen wel zijn uitgevoerd, maar dat daarover niets is vermeld in de stukken bij het verkeersbesluit. Dat had de gemeente wel moeten doen.
- De luchtkwaliteit (incl. Stikstofdepositie en mogelijk de AERIUS-berekening). Dit had in het verkeersbesluit moeten staan.

4 Zienswijze procedure

4.1 Aankondiging

In de zienswijze procedure zijn door de gemeente Alphen aan den Rijn meerdere procedurele fouten gemaakt, zoals:

- 1) De onjuiste aankondiging van het besluit. Daarin wordt niet alleen verwezen naar niet bestaande wetsartikelen. Ook ontbreken de adresgegevens, waarnaar de zienswijze gestuurd moet worden. Het lijkt erop dat hierdoor in ieder geval 5 van de 126 ingediende zienswijzen zoek zijn geraakt.
 - a. 5 leden van de vereniging Eymbert hebben aangegeven dat ze een zienswijze hebben ingediend, maar dat hun zienswijze niet terugkwam in de Nota beantwoording zienswijzen Zierendeweg.
 - b. De verantwoordelijke ambtenaar van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft bevestigd dat hij de ingediende zienswijzen van deze 5 leden niet kon terugvinden.
 - c. 1 van de 5 leden had contact gehad met de verantwoordelijke wethouder. De verantwoordelijke wethouder heeft schriftelijk aangegeven dat haar communicatie als een zienswijze gezien zal worden.
 - d. Twee leden hebben naar aanleiding van het ontbreken van hun zienswijze contact gehad met de verantwoordelijke ambtenaar. Gebleken is dat de 2 leden de zienswijze hebben ingediend via de website van de gemeente Alphen aan den Rijn, maar dat deze zienswijzen bij de gemeente Alphen aan den Rijn niet zijn doorgekomen.
 - e. Door de gebrekkige aankondiging is het logisch dat zienswijzen verdwijnen.
- 2) Het weigeren van de wettelijk verplichte mogelijkheid tot het indienen van een mondeling zienswijze.
- 3) Het niet publiceren van alle relevante informatie, waaronder onderzoeksrapporten, adviezen, telgegevens, meldingen en klachten, ook niet na daartoe gedane verzoeken
- 4) Het publiceren van onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie.

4.2 Argumenten op basis van de Algemene wet bestuursrecht

Hieronder staan een aantal argumenten op basis van de Algemene wet bestuursrecht:

- 1) Art. 1:2, lid 1, Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

B&W Alphen aan den Rijn heeft bij het voorbereiden en opstellen van het verkeersbesluit de belangen van de inwoners van Nieuwkoop bewust steeds buiten beschouwing gelaten. Dat blijkt al uit de stakeholderanalyse en onderzoeksopdrachten aan DTV Consultants. Ook tijdens de bezwaar- en beroepsprocedure i.v.m. de tijdelijke afsluiting van de Zierendeweg heeft B&W duidelijk gemaakt dat er geen rekening gehouden behoefde te worden met de belangen van de bewoners van de gemeente Nieuwkoop. B&W heeft daarbij ook willens en wetens gehandeld in strijd met het advies van de eigen Bezwarencommissie. Pas in een later stadium heeft B&W de belangen van de inwoners van Nieuwkoop erkend.

Conclusie: B&W Alphen aan den Rijn heeft (aanvankelijk) gehandeld in strijd met artikel

1:2. Daarbij handelen B&W Alphen aan den Rijn in strijd met het fair play beginsel.

2) Art. 2:4, lid 1, Het bestuursorgaan vervult zijn taak zonder vooringenomenheid.

Van begin af aan stond de uitkomst al vast. B&W heeft bewust een beperkte onderzoeksopdracht verstrekt aan IV Infra BV, DTV Consultants en aan Adviesdienst Mens & Milieu. Ondanks oproepen daartoe heeft B&W de onderzoeksopdrachten aan beide adviseurs niet verruimd.

Tijdens de tussentijdse evaluaties van het onderzoek door DTV voerde de ambtenaar namens B&W meermaals het woord in antwoord op vragen uit de zaal aan DTV. Ook nadat de ambtenaar hierop is aangesproken onthield hij zich niet van inhoudelijke reactie namens DTV. Tevens gaf de ambtenaar van de gemeente Alphen aan den Rijn aan actief mee te schrijven aan de rapportages en zich nadrukkelijk te bemoeien met de inhoud van de rapportages.

Conclusie: Dit getuigt duidelijk van vooringenomenheid van het college van de gemeente Alphen aan den Rijn, waarbij er van onafhankelijkheid van de opgestelde rapportages geen sprake is.

3) Art. 3:2, Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Bij de besluitvorming zijn de belangen van de buurgemeenten en de inwoners van de buurgemeenten buiten beschouwing gelaten.

Daarbij ontbreken onderzoeken naar de gevolgen van de afsluiting van de Zierendeweg voor het milieu, de natuur, de sociale samenhang, de sociale veiligheid, de economie en de maatschappij. Specifiek had onderzocht moeten worden wat de effecten zijn van het besluit op het naastgelegen Natura 2000 gebied van de Nieuwkoopse plassen. Al deze gevolgen hadden onderzocht moeten worden en meegenomen moeten worden in de besluitvorming.

Conclusie: B&W Alphen aan den Rijn heeft het overgrote gedeelte van de belangen niet afgewogen, waardoor een eenzijdig en onvolledig besluit is genomen.

4) Art. 3:3, Het bestuursorgaan gebruikt de bevoegdheid tot het nemen van een besluit niet voor een ander doel dan waarvoor die bevoegdheid is verleend.

B&W heeft meerdere malen laten doorschemeren dat het eigenlijke doel van de afsluiting van de Zierendeweg is het ontlasten van het centrum van Zwammerdam. Daarvoor zijn echter andere meer voor die situatie geschikte oplossingen beschikbaar. Ook heeft het verkeersbesluit er alle schijn van dat B&W Alphen aan den Rijn proberen op zeer goedkope wijze van de aanleg van een vrijliggend fietspad af te komen. Er zijn voor het beoogde doel, te weten veiligheid voor (brom-)fietsverkeer zorgen, andere oplossingen denkbaar die minder ingrijpend zijn voor de dagelijkse gebruikers van de Zierendeweg.

Bovenstaande wordt bevestigd door de politie, die aangeeft: Een knip is een (te) verregaande oplossing voor de verkeersproblematiek die er is (zie Stakeholdersconsultatie Bijlage D Verslag Organisaties).

B&W Alphen aan den Rijn handelt niet proportioneel en onderzoekt niet of nauwelijks, althans niet voldoende gemotiveerd, andere oplossing.

Conclusie: B&W Alphen aan den Rijn mag geen willekeur betrachten bij haar besluitvorming. B&W Alphen aan den Rijn handelen in strijd met de beginselen van proportionaliteit en subsidiariteit.

- 5) *Art. 3:3, Het bestuursorgaan gebruikt de bevoegdheid tot het nemen van een besluit niet voor een ander doel dan waarvoor die bevoegdheid is verleend.*

B&W Alphen aan den Rijn tracht met het voorgenomen verkeersbesluit van de Zierendeweg een besparing te realiseren voor de eigen begroting. De middelen die vanaf 2016 waren bestemd voor de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Zierendeweg worden niet benut aan dit doel. Het nu afsluiten van de Zierendeweg voor (bijna al) het motorverkeer kost de gemeente nu slechts het plaatsen van een paar borden.

Het college van de gemeente Alphen aan den Rijn wil het fietspad niet aanleggen omdat het teveel geld kost, terwijl het geld wel beschikbaar is. Daarbij ontvangt de gemeente Alphen aan den Rijn belastinggeld voor het onderhoud en het veilig houden van de Zierendeweg.

Conclusie: B&W Alphen aan den Rijn mag de bevoegdheid om een weg af te sluiten niet misbruiken om de begroting op orde te krijgen.

- 6) *Art. 3:4, lid 1, Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de uit te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit.*

Art 3:4, lid 2, De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

B&W dient een redelijke belangenafweging te maken bij haar verkeersbesluit. Door ervoor te kiezen om een bestaande gebiedsontsluitingsweg af te sluiten voor alle motorverkeer wordt een zeer groot deel van de dagelijkse gebruikers van deze weg ernstig gedupeerd, zowel qua extra omrijdtijd als qua omrijdkosten. De geschatte kosten lopen daarbij de komende decennia op tot meer dan € 120 miljoen. Deze weggebruikers worden daarmee onevenredig benadeeld door het verkeersbesluit.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft in eerdere jaren in haar begroting 2022 € 1,918 miljoen gereserveerd voor de aanleg van een vrijliggend fietspad. Door daar nu niet voor te kiezen bespaart B&W een zeer aanzienlijk bedrag, waarbij in het voorliggend verkeersbesluit alleen een paar extra verkeersborden geplaatst moeten worden.

Ten eerste zijn er de kosten voor het omrijden. Volgens de ANWB liggen de gemiddelde autokosten op € 0,50/km. Er rijden volgens de gemeente Alphen aan den Rijn 1730 automobilisten per dag over de Zierendeweg. De kortste omrijd route is 6,1 kilometer langer dan de route over de Zierendeweg. Vermenigvuldig je 1730 auto's * 6,1 kilometer * 365 dagen * 0,50 eurocent, dan kom je uit op meer dan € 1,9 miljoen aan kosten per jaar.

Het omrijden kost ook tijd. Het gaat gemiddeld om meer dan 9 minuten extra reistijd per rit. Rekening houdend met een uurtarief van 24 euro kom je uit op: 1730 auto's * 9 minuten * 365 dagen * 24 euro gedeeld door 60 minuten is meer dan meer dan € 2,2 miljoen aan kosten voor reistijd per jaar.

Een vrij liggend fietspad aanleggen kost eenmalig circa € 4 miljoen en gaat 30 jaar mee. Als wij de € 4 miljoen aan reiskosten en reistijd vermenigvuldigen met die 30 jaar dan komen de maatschappelijke kosten voor het omrijden alleen al uit op meer dan 120 miljoen euro.

Daarnaast is er nog bijvoorbeeld de schade voor de lokale economie en het milieu. Hierdoor kan de totale schade verder oplopen tot meer dan € 140 miljoen.

Wie krijgt de rekening? Dat zijn mensen die de Zierendeweg al tientallen jaren gebruiken om naar hun werk te gaan. Het zijn verloskundigen, thuiszorgmedewerkers, mantelzorgers of mensen die gewoon hun familie of vrienden willen bezoeken. Zij worden onredelijk zwaar gestraft.

Daarmee kan geconcludeerd worden dat belanghebbenden onevenredig benadeeld worden en B&W onevenredig bevoordeeld.

Daarnaast heeft B&W op geen enkele wijze blijk gegeven dat bij de afweging sociaal-maatschappelijke effecten noch effecten op het milieu zijn meegewogen. Ondanks herhaald oproepen daartoe.

Conclusie: B&W heeft geen zorgvuldige belangenafweging gemaakt, kortom handelt in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Ook handelen B&W Alphen aan den Rijn in strijd met het evenredigheidsbeginsel.

- 7) *Art. 3:9, Indien een besluit berust op een onderzoek naar feiten en gedragingen dat door een adviseur is verricht, dient het bestuursorgaan zich ervan te vergewissen dat dit onderzoek op zorgvuldige wijze heeft plaatsgevonden.*

B&W heeft o.a. onderzoeksopdrachten verstrekt aan IV Infra BV, DTV Consultants en aan Adviesdienst Mens & Veiligheid. Alle adviezen zijn bewust beperkt geweest qua onderzoeksopdrachten, wat wil zeggen er is door de adviseurs alleen gekeken naar mogelijke effecten op het verkeer. Andere effecten, zoals op fauna, flora, milieu, biodiversiteit, sociaal-maatschappelijk en economisch, zijn niet meegenomen in de adviezen. B&W is daar meerdere malen op aangesproken en heeft desondanks besloten de onderzoeksopdrachten niet te verbreden. B&W heeft evenmin gereageerd op oproepen om bijv. de Adviesdienst Mens & Veiligheid in haar onderzoek rekening te laten houden met de ongevals cijfers gedurende de afgelopen decennia op de Zierendeweg. Evenmin is rekening gehouden met het feit dat landbouwverkeer ongehinderd gebruik kan blijven maken van de Zierendeweg. B&W heeft bewust een beperkte onderzoeksopdracht verstrekt aan de genoemde adviseurs. Dat alleen al getuigt van willekeurig handelen en is al in strijd met eerder-genoemd artikelen 2:4 en 3:3.

Daarbij zijn de geconstateerde fouten en onzorgvuldigheden in de rapportages voor het overgrote deel niet gecorrigeerd. Het gaat daarbij om onjuiste en onlogische telgegevens, het ontbreken van klachten, het vermelden van onjuiste en gemanipuleerde informatie etc. Ook is op basis van de signalen van onzorgvuldigheid niet nader onderzocht of de onderzoeken op zorgvuldige wijze hebben plaatsgevonden.

Conclusie: B&W Alphen aan den Rijn heeft verzuimd zich ervan te vergewissen dat de onderzoeken op zorgvuldige wijze hebben plaatsgevonden, kortom handelt in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel.

- 8) *Art 3:12*, Voorafgaand aan de terinzagelegging geeft het bestuursorgaan in het in artikel 12 van de Bekendmakingswet voor het bestuursorgaan aangewezen publicatieblad op de in dat artikel bepaalde wijze kennis van het ontwerp. 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 onbegrijpelijke taal, 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.

Conclusie: B&W Alphen aan den Rijn heeft in strijd gehandeld met de publicatie richtlijnen voor een zienswijze procedure en heeft daarbij een onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige kennisgeving verspreid.

- 9) *Art. 3.11*, 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.

Art. 3.14, Het bestuursorgaan vult de ter inzage gelegde stukken aan met nieuwe relevante stukken en gegevens.

B&W Alphen aan den Rijn heeft niet alle op het besluit betrekking hebbende stukken ter inzage gelegd. Zie de inleiding van hoofdstuk 3 en paragraaf 3.1 voor de ontbrekende stukken. Ook ontbreekt een verklaring waarom er een ambtsmisdrijf heeft plaatsgevonden in het kader van de proefafsluiting van de Zierendeweg. Tevens ontbreekt een verklaring waarom de rechtbank te Den Haag bewust onjuist is voorgelicht in de procedure rondom de proefafsluiting van de Zierendeweg.

Conclusie: B&W Alphen aan den Rijn heeft niet alle stukken ter inzage gelegd dan wel gepubliceerd. Hierdoor hebben de indieners op basis van onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie de zienswijze in moeten dienen.

- 10) *Art. 3:13*, 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.

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

Conclusie: B&W Alphen aan den Rijn heeft niet voldaan aan het informeren van belanghebbenden.

- 11) *Art. 3:15, lid 1*, Belanghebbenden kunnen bij het bestuursorgaan naar keuze schriftelijk of mondeling hun zienswijze over het ontwerp naar voren brengen.

B&W Alphen aan den Rijn heeft belanghebbenden alleen de mogelijkheid geboden om een schriftelijke zienswijze in te dienen. Uitdrukkelijk is bepaald dat er geen mondelinge zienswijze kon worden ingediend. Daar komt bij dat belanghebbenden niet hebben kunnen inspreken tijdens de raadsvergaderingen omdat het hier een verkeersbesluit van B&W betreft. B&W Alphen aan den Rijn heeft er met deze handelwijze willens en wetens voor gekozen om het democratisch proces verder te frustreren. B&W Alphen aan den Rijn heeft er bij de bespreking van de gebiedsagenda, van een andere wethouder, bewust voor gekozen om informatieavonden te organiseren voor belanghebbenden. Daar is veel lof voor ontvangen omdat deze wijze van informatieverstrekking als open en transparant is ervaren. Bij de besluitvorming rondom de Zierendeweg heeft de wethouder voor verkeerszaken ervoor gekozen om belanghebbenden, en zeker die niet woonachtig zijn in de eigen gemeente, bewust zoveel mogelijk buiten te sluiten.

Conclusie: B&W heeft bewust gehandeld in strijd met artikel 3:15 lid 1 door belanghebbenden niet in de gelegenheid te stellen mondeling hun zienswijze in te dienen, c.q. toe te lichten.

- 12) *Art. 3:46*, Een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering.

B&W Alphen aan den Rijn heeft haar voorgenomen verkeersbesluit gebaseerd op subjectieve gevoelens van verkeersonveiligheid bij een kleine groep niet nader genoemde fietsers op de Zierendeweg. Desgevraagd heeft B&W Alphen aan den Rijn niet goed gemotiveerd kunnen onderbouwen waarom die subjectieve belangen van enkele fietsers prevaleren boven de vele andere en verstrekkender belangen van andere dagelijkse weggebruikers.

B&W Alphen aan den Rijn heeft 121 ingediende zienswijzen van slechts een zeer oppervlakkige en in algemene bewoording gestelde reacties voorzien. Meer dan 5 ingediende zienswijzen zijn in het geheel niet meegenomen bij de beantwoording. In de reacties heeft B&W Alphen aan den Rijn amper de moeite genomen om de reacties zorgvuldig te motiveren. Ook heeft B&W Alphen aan den Rijn in verschillende reacties verwachtingen uitgesproken zonder die te onderbouwen.

B&W Alphen aan den Rijn heeft geen enkele onderbouwing gegeven waarom de belanghebbenden die dagelijks gedupeerd worden door de afsluiting van de Zierendeweg, op moeten draaien voor alle nadelige gevolgen, zowel in extra rijtijd en extra rijkosten. B&W Alphen aan den Rijn wijst alleen in algemene termen dat het een maatschappelijk risico is dat eenieder maar moet accepteren.

B&W Alphen aan den Rijn heeft desgevraagd geen enkele motivering gegeven waarom de nadelige effecten van de voorgenomen wegafsluiting op flora, fauna en milieu in brede zin niet bepaald behoeven te worden.

Conclusie: B&W Alphen aan den Rijn heeft in ernstige mate gehandeld in strijd met het motiveringsbeginsel.

- 13) *Art. 4:126, Indien een bestuursorgaan in de rechtmatige uitoefening van zijn publiekrechtelijke bevoegdheid of taak schade veroorzaakt die uitgaat boven het normale maatschappelijke risico en die een benadeelde in vergelijking met anderen onevenredig zwaar treft, kent het bestuursorgaan de benadeelde desgevraagd een vergoeding toe.*

B&W Alphen aan den Rijn dienen de belanghebbenden die gedupeerd worden door de afsluiting van de Zierendeweg te compenseren indien de Zierendeweg definitief wordt afgesloten. Berekening van de schade zal dienen te worden onderbouwd. De dagelijkse weggebruikers worden immers onevenredig benadeeld wegens extra tijd en kosten als gevolg van extra omrijden.

NB de vergoeding dient ook de kosten van indienen van het verzoek te omvatten, zie vervolgartikelen 4:127 t/m 131.

Conclusie: B&W Alphen aan den Rijn dient op te komen voor gepaste nadeelcompensatie.

5 Ongepast gedrag

In de onderzoeken en procedures heeft de gemeente Alphen aan den Rijn zich, als overheidsorganisatie, ongepast gedragen. Dit ongepaste gedrag bestaat uit:

1. Het bewust verspreiden van onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie;
2. Het minachten van onze democratie;
3. Poging tot intimidatie door een wethouder;
4. Het handelen in strijd met de wet.

5.1 Bewust verspreiden van onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie

In het verkeersbesluit en in de onderliggende stukken staat onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie. Over de onvolledigheid staat in hoofdstuk 3 de benodigde informatie.

In deze paragraaf staat aanvullende informatie ten aanzien van:

- 1) Pijler 1 van de Rapportage proefafsluiting Zierendeweg: verkeerscijfers;
- 2) Pijler 2 van de Rapportage proefafsluiting Zierendeweg: ontbrekende klachten en melding;
- 3) Het verkeersbesluit.

In de laatste sub paragraaf wordt aangegeven wanneer het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn geattendeerd is op de omissies.

5.1.1 Pijler 1 van 2: verkeerscijfers

De eerste pijler van de evaluatie van de proefafsluiting was het beoordelen van de verkeerscijfers. Daarbij zijn de 3 opvallendste fouten:

- 1) Rapportage gemeente Alphen aan den Rijn wijkt af van meetgegevens provincie;
- 2) Metingen verkeerscijfers zijn onvolledig
- 3) Cijfers zijn niet logisch

Ad1) Rapportage gemeente Alphen aan den Rijn wijkt af van meetgegevens provincie

In de rapportage van de gemeente Alphen aan den Rijn wijken de cijfers en gerapporteerde periodes af van de meetgegevens van de provincie Zuid-Holland.

Meetgegevens Zuid-Holland			
Gemeten: 24939,17 voertuigen van 7-3-2022 tot 21-3-2022			
Etmaalgemiddelden (intensiteit per 24 uur) wekdagen van 2022-03-07 tot en met 2022-03-21			
Etmaalgemiddelden	PZH01_MST_0039_	PZH01_MST_0039_	Totaal
Maandag	11986,33	11910,00	23896,33
Dinsdag	12666,00	12347,50	25013,50
Woensdag	12430,50	12328,50	24759,00
Donderdag	12741,50	12940,00	25681,50
Vrijdag	12908,47	12958,47	25866,93
Zaterdag	10462,00	10734,50	21196,50
Zondag	7794,00	7884,50	15678,50
Wekdag	11597,60	11607,80	23205,39
Werkdag	12495,63	12443,54	24939,17
Weekenddag	9128,00	9309,50	18437,50
Gemiddeld aantal voertuigen (uurintensiteit) wekdagen van 2022-03-07 tot en met 2022-03-21			
Uurgemiddelde intensiteit	PZH01_MST_0039_	PZH01_MST_0039_	Totaal
Ochtendspits	794,43	809,17	1603,60
Avondspits	1030,87	995,63	2026,50
Etmaalgemiddelde	483,21	483,63	966,85

Rapportage Alphen aan den Rijn		
Gerapporteerd: 24939,17 auto's van 8-3-2022 tot 20-3-2022		
Bron: exb-2024-21828: Rapportage proefafsluiting Zieldeweg, pagina 62		
BIJLAGE 2, TELLINGEN O-METING		
Rijlabels	8 - 20 maart	21 maart - 7 april
15. N207		
Werkdagintensiteit auto	24939,17	26115,37
V85		
Drukste uur	17:00 - 17:59	17:00 - 17:59
Drukste-uurintensiteit	2055,60	2169,94
Werkdagintensiteit fiets		

Bij de gemeente Alphen aan den Rijn waren zich bewust van deze fouten. Dat hebben ze ook expliciet erkend in de reactie die ze stuurde op 21 september 2023. Ze gaven het volgende aan:

- Als motorvoertuigen ergens in het rapport auto's worden genoemd, dan is dat een foute vermelding en geen gerommel met cijfers.

- Er is totaal 9 perioden geteld door de gemeente en door de provincie waarbij de perioden van beide tellingen bij de eerste 3 telperioden (van 2 of 3 weken) iets van elkaar verschiden (2 keer 1 dag verschil en 1 keer 3 dagen extra). Omdat het om gemiddelden gaat over die perioden heeft dat geen of nauwelijks effect op de resultaten. Er had wel een opmerking hierover moeten worden geplaatst bij de resultaten (bijlage 2 en bijlage 4 van de rapportage).

Vanuit een verkeersdeskundig perspectief zit er een wereld van verschil tussen auto's en motorvoertuigen. Voor de indiener van een zienswijze is het tot op heden nog steeds niet duidelijk of er nu motorvoertuigen (personenauto's, bedrijfsmotorvoertuigen, bestelauto's, vrachtauto's, trekkers, speciale voertuigen, bussen, motorfietsen en voertuigen met een bromfietskenteken) zijn gemeten of auto's.

De Zierendeweg is bijvoorbeeld een hoofdweg voor tractoren. Die kunnen er blijven rijden. Voor een juiste besluitvorming is het cruciaal om te weten hoeveel tractoren er over de Zierendeweg blijven rijden.

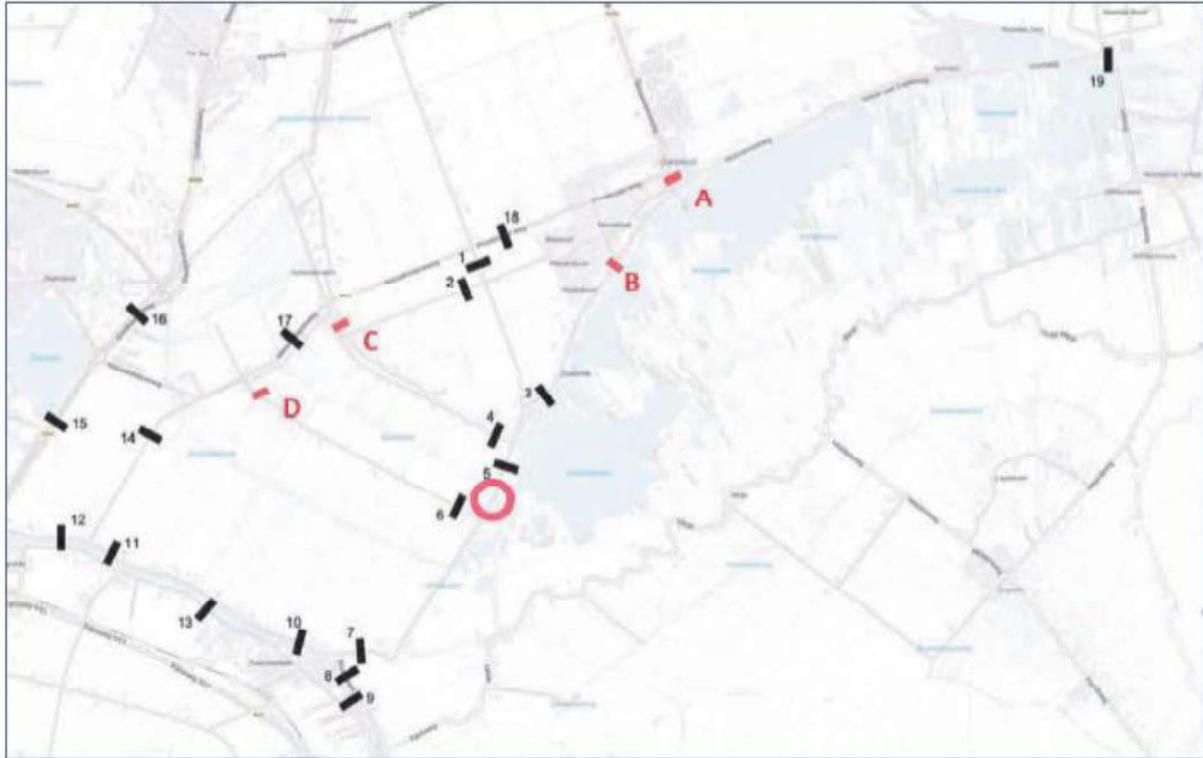
De verschillen in periodes maken in dit geval wel degelijk verschil, want het vertekent de 0-meting ten opzichte van de 1- en de 2-meting.

Het college had over deze omissies een extra vermelding moeten maken in een eerdere fase of bij het definitieve verkeersbesluit. Dat hebben ze nergens gedaan. Ze hebben wel bewust de onjuiste informatie gepubliceerd en proberen daarmee ook de rechter te misleiden.

Ad 2) Metingen verkeerscijfers zijn onvolledig

Zoals door De Baan verkeersadvies is aangegeven ontbreken er telpunten, waardoor het niet duidelijk is welke effecten de afsluitingen hebben in Nieuwkoop en Aarlanderveen. De volgende telpunten ontbreken:

- A. Nieuwveenseweg tussen N231 en Noordenseweg/Dorpsstraat in Nieuwkoop;
- B. Zuideinde (noord) net ten zuiden van kruispunt met Dorpsstraat/Kennedylaan;
- C. Dorpsstraat Aarlanderveen;
- D. Achtermiddenweg Aarlanderveen.



Figuur 1 Telpunten DTV Consultants met ontbrekende telpunten A, B, C en D

Juist het lokale verkeer tussen de kernen zal een andere route moeten nemen waardoor ook de interne verkeersstromen wijzigen. Het ontbreken van de telpunten is een omissie. Daarbij lukt het niet om de verkeersbewegingen goed aangesloten te krijgen. Als gekeken wordt naar de 1-meting, dan moet de volgende conclusie getrokken worden:

- Er reden 1.700 motorvoertuigen over de Zierendeweg voor de afsluiting.
- 700 automobilisten worden gemeten tijdens de proefafsluiting, te weten:
 - 100 automobilisten reden er volgens het onderzoek nog via Zierendeweg tijdens de afsluiting.
 - 593 automobilisten reden via Aarlanderveen (meetpunt 17).
- Dan ontbreken er nog 1.000 weggebruikers (bijna 60%) bij de 1 meting. Die zijn zoek.

Rekening houdend met de algemene toename van het verkeer van 4% reden netto bij meting 2 in totaal 675 voertuigen extra over meetpunt 17. Dat houdt in dat nog ongeveer 1.000 weggebruikers zoek zijn.

In een latere fase zijn de meetgegevens van punt 19 toegevoegd. Dit verklaart nog steeds niet waar alle automobilisten naartoe zijn gegaan.

Ad 3) Cijfers zijn niet logisch

Meetpunt 7 ligt op de Zierendeweg. Bij de 1 meting gingen er nog 507 auto's over dat meetpunt heen (zie tabel 3 op pagina 24 van de exb-2024-21828: Rapportage proefafsluiting Zierendeweg). Dit aantal ligt onwaarschijnlijk hoog, als deze cijfers worden doorgerekend:

- 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.

- Achter meetpunt 7 staan nog 8 huizen.
- 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.
- Bij de 2 meting waren er gemiddeld 17 bezoekers per woning per dag, die met de auto kwamen.
- Verkeersdeskundigen houden rekening met 6 tot 8 bezoekers per dag. Dit zijn ritten van de bewoners en ook van bezorgende diensten (pakketbezorger, postbode) en b.v. de vuilniswagen.

Geconcludeerd moet worden dat het aantal bezoekers onrealistisch hoog is.

5.1.2 Pijler 2 van 2: klachten en meldingen

De tweede pijler van de evaluatie van de proefafsluiting was het verzamelen van klachten en meldingen. Tijdens de eerste evaluatiebijeenkomst werd duidelijk dat niet alle meldingen en klachten waren opgenomen in de rapportage. Dit heeft geleid tot uiteindelijk een Woo-verzoek om de klachten op te vragen tijdens de proefafsluiting.

Het ontbreken van klachten is onder andere gemeld tijdens:

1. Het maken van de eerste evaluatie;
2. Het verwerken van de reacties op de eerste evaluatie;
3. De klacht over integriteit;
4. Het verweer aan de rechtbank te Den Haag;
5. De tweede evaluatie;
6. Het verwerken van de reacties op de tweede evaluatie;
7. Het Woo-verzoek over klachten, die geuit zijn tijdens de proefafsluiting.

Onder andere is een klacht op 8 augustus 2022 gestuurd naar:

- gemeente@alphenaandenrijn.nl, het officiële communicatie e-mailadres aangaande de Zierendeweg;
- FG@alphenaandenrijn.nl;
- De verantwoordelijke wethouder;
- De verantwoordelijke medewerker van de gemeente Alphen aan den Rijn.

Deze klacht kwam pas naar voren in de rapportage proefafsluiting Zierendeweg van 20 februari 2023, nadat het eerder expliciet onder de aandacht gebracht moest worden tijdens de behandeling van een klacht over integriteit.

Vanuit de gemeente Alphen aan den Rijn veranderden de verklaringen over de ontbrekende klachten, naarmate er werd doorgevraagd. Ook bij de confrontatie met bewijslast wijzigde de verklaringen. Dit vergroot het wantrouwen en doet vermoeden dat nog veel meer klachten ontbreken.

De gemeente Alphen aan den Rijn gaf chronologisch onder andere het volgende aan over de klachten:

Notulen en actiepunten 1E TUSSENTIJDSE EVALUATIE PROEFAFSLUITING ZIENDEWEG, d.d. 10 oktober 2022

- Stichting Eymbert geeft aan hun officiële klachten te missen in het getoonde overzicht. Er zijn klachten aangeleverd bij de gemeente, de stichting vraagt zich af waarom deze niet terugkomen in het onderzoek.
 - ➔ Reactie DTV: Wij hebben alles getoond dat bij ons via Mappinion is binnengekomen.
 - ➔ Reactie gemeente: Er zijn geen klachten binnengekomen, alleen een aantal bezwaren. De bezwaren zijn opgenomen in het rapport. De gemeente gaat kijken of er naast de bezwaren nog lossen klachten zijn binnengekomen (op andere wijze dan via Mappinion).

Brief gemeente Alphen aan den Rijn aan de rechtbank te Den Haag, d.d. 28 november 2022

Vervolg

Tot de eerste evaluatiebijeenkomst op 7 september 2022 zijn via gemeente@alphenaandenrijn.nl geen meldingen of klachten ontvangen over de proefafsluiting van de Zierendeweg. Wel aanvragen voor ontheffingen en enkele klachten over het niet verlenen van een ontheffing.

Rapportage proefafsluiting Zierendeweg, pagina 36, d.d. 9 december 2022

2. Achterhalen of bij de gemeente klachten zijn binnengekomen over het afsluiten van de Zierendeweg.

Actie: Er zijn geen meldingen of klachten binnengekomen, alleen bezwaren tegen het voorgenomen besluit van het College en enkele ontheffing-aanvragen.

Mondelinge reactie op klacht over integriteit, d.d. 21 december 2022

Reactie gemeente Alphen aan den Rijn tijdens telefoongesprek met V. Labordus, Teammanager Beleid Openbare Ruimte: Deze klacht is per ongeluk over het hoofd gezien. Andere ontbrekende klachten worden niet gemeld.

Reactie vereniging Eymbert: De klacht is gestuurd naar 4 verschillende personen binnen de gemeente Alphen aan den Rijn. Vervolgens is meer dan 3 keer uitvoerig gezocht naar deze en alle andere klachten, die gemeld zijn over de Zierendeweg via gemeente@alphenaandenrijn.nl.

exb-2024-21828: Rapportage proefafsluiting Zierendeweg, bijlage 5A, d.d. 20-2-2023

BIJLAGE 5A, KLACHT EYMBERT EN REACTIE

Geachte heer/mevrouw,

Sinds de afsluiting is de Zierendeweg gevaarlijker geworden voor fietsers en andere weggebruikers. Er komen steeds meer meldingen binnen van gevaarlijke verkeerssituaties en van onbegrip.

Alleen deze klacht werd toegevoegd aan rapportage proefafsluiting Zierendeweg.

Besluit Woo Eymbert mbt klachten.pdf van de gemeente Alphen aan den Rijn, d.d. 23 mei 2023Verstrekken gevraagde informatie

Naast de in voornoemde rapportage genoemde klachten zijn er nog vier klachten ontvangen. Wij kunnen de verlangde informatie verstrekken door hiervan een kopie te geven of de letterlijke inhoud ervan in andere vorm te verstrekken (artikel 2.4 van de Woo).

Er zijn blijkbaar meer klachten, maar die worden niet gemeld in de rapportages.

Reactie gemeente Alphen aan den Rijn op klacht van de heer Verbruggen.docx, d.d. 21 september 2023

- De melding over de verkeersveiligheid Zierendeweg is 2x ontvangen (zie bijlagen: Doorsturen klacht en Melding klacht, ook in zaak 3149130). Omdat Doorsturen klacht gaat over het plaatsen van een bericht op de website van Eymbert, is dit bericht in eerste instantie niet gezien als directe melding of klacht. Aan de Melding klacht is vervolgens geen actie ondernomen omdat deze nagenoeg dezelfde inhoud heeft. Uiteindelijk is de melding wel meegenomen en beantwoord in de rapportage (zie 4.2 meldingen gemeente en bijlage 5a van de rapportage).

Dit betreft de klacht, die gestuurd was 8 augustus 2022. Eerst was de klacht niet binnengekomen, vervolgens werd aangegeven dat die over het hoofd is gezien. Nu wordt verklaard dat de klacht niet over het hoofd was gezien, maar anders was beoordeeld.

Brief gemeentesecretaris gemeente Alphen aan den Rijn aan de vereniging Eymbert, d.d. 16 november 2023

Zoals ik eerder heb opgemerkt lijkt het proces van het opstellen van de evaluatie van de proefafsluiting Zierendeweg op een manier te zijn verlopen die niet strookt met de wijze waarop de gemeente haar dienstverlening wil aanbieden.

Hieruit volgt een duidelijk leerpunt voor de gemeente. Een evaluatie dient immers transparant, volledig en duidelijk te zijn. Door klachten en meldingen te laat als zodanig te herkennen, worden deze te laat meegenomen in een evaluatie, waardoor er voor inwoners en andere betrokkenen onduidelijkheid ontstaat en eventueel een gevoel van onzorgvuldigheid.

Aan het betrokken team zullen dan ook de volgende aanbevelingen meegegeven worden:

- Creëer een duidelijk proces met 1 ingang voor het indienen van klachten en meldingen ten behoeve van een evaluatie;
- Communiceer dit proces duidelijk naar alle mogelijk betrokkenen;
- Wanneer een bericht een vraag bevat over hetzelfde onderwerp als de evaluatie, geef dan bij de (inhoudelijke) beantwoording aan dat het bericht als afgedaan wordt beschouwd, tenzij de indiener aangeeft dat er nog een andere actie wordt verlangd (zoals opname in de evaluatie).

Mondeling verklaring door verantwoordelijke ambtenaren tijdens hoorzitting van de Commissie bezwaarschriften, d.d. 23 april 2024

Het ontbreken van klachten in de rapportages komt door de gebrekkige systemen en procedures van de gemeente Alphen aan den Rijn. De ontbrekende klachten kunnen niet teruggevonden worden.

Door de gemeente Alphen aan den Rijn wordt niet voldaan aan de zorgplicht, waarbij een bestuursorgaan ervoor moet zorgen dat documenten die het ontvangt, vervaardigt of anderszins onder zich heeft, zich in goede, geordende en toegankelijke staat bevinden. Nog steeds wordt gewacht op het advies van de Commissie bezwaarschriften over de ontbrekende klachten.

Ondertussen ontbreekt nog 90% van de klachten en de meldingen in de rapportages. Op basis daarvan kan geen zorgvuldig besluit worden genomen. Onder andere de volgende klachten ontbreken:

- 17-3-2022: Klacht met inhoudelijke correspondentie tot 9 december 2022;
- 30-3-2022: Klacht met ontvangstbevestiging;
- 4-6-2022: Klacht met ontvangstbevestiging;
- 7-7-2022: Klacht met inhoudelijke reactie van de gemeente Alphen aan den Rijn;
- 26-7-2022: Klacht over gevaar voor schoolgaande kinderen met inhoudelijke reactie;
- 15-8-2022: Klacht met ontvangstbevestiging;
- 31-8-2022: Klacht over afsluiting van alternatieve wegen;
- 4-12-2022: Klacht met ontvangstbevestiging.

5.1.3 Verkeersbesluit

Op 29 februari 2024 is de volgende top 10 met onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie Zierendeweg gestuurd naar de gemeenteraad van de gemeente Alphen aan den Rijn. Dit zijn de meest schokkende misleidingen.

1. Onveiligheid op de Zierendeweg is onjuist
 - a. Het college wil de Zierendeweg afsluiten op basis van artikel 2, eerste lid van de Wegenverkeerswet 1994. Daarbij wordt aangegeven dat de weg onveilig is.
 - b. In werkelijkheid blijkt het aantal ongevallen per kilometer op de Zierendeweg meer dan 27% onder het landelijk gemiddelde te liggen. De weg is daarmee relatief veilig en niet onveiliger dan andere wegen in de omgeving. Dit wordt bevestigd door de politie, die aangeeft dat als iedereen zich netjes aan de regels houdt, de weg niet onveilig is (zie Stakeholdersconsultatie Bijlage D Verslag Organisaties).
2. De term van erftoegangsweg wordt misbruikt
 - a. Door het college wordt geponereerd dat de term erftoegangsweg een stelregel is.
 - b. In werkelijkheid komt de term erftoegangsweg niet in de wet- en regelgeving voor. De term komt uit ontwerprichtlijnen, die moeten worden gezien als het optimum voor het wegontwerp. Daarbij kan een ontwerp niet altijd inpasbaar zijn in de omgeving, bijvoorbeeld in veenweidegebied waarbij er veel van dit soort smalle wegen door bewoners als ontsluitingsweg worden gebruikt. Mocht een weg niet voldoen aan nieuwe richtlijnen, dan is het de taak van de wegbeheerder om de weg te verbeteren. In het recente verleden is de Zierendeweg smaller gemaakt in het kader van de verkeersveiligheid. De weg kan nu weer breder worden gemaakt voor de verkeersveiligheid.
3. Het aantal motorvoertuigen dat over de Zierendeweg rijdt is niet correct
 - a. In de Notitie belangenafweging Zierendeweg wordt door het college aangegeven dat er 1.700 motorvoertuigen per etmaal over de Zierendeweg rijden.

- b. Volgens de laatste 2 metingen (in 2022 en 2023) van de gemeente Alphen aan den Rijn is het werkelijk aantal gedaald tot 964 motorvoertuigen per etmaal (zie Weekdaggemiddelde Rapportages Alphen aan den Rijn Zieldeweg 11-2 tm 24-2).
4. Meldingen en klachten tijdens de proefafsluiting (1 van 2 de pijlers)
 - a. Door het college wordt in de Nota van beantwoording zienswijzen Zieldeweg aangegeven dat alle meldingen en klachten zijn opgenomen in de rapportage.
 - b. In werkelijkheid ontbreekt meer dan 90% van de klachten, die gemeld zijn via gemeente@alphenaandenrijn.nl. Die klachten zijn bekend bij het college en worden buiten de rapportages gehouden.
 - c. Op 17 april 2023 is het WOO-verzoek ingediend om alle klachten boven water te krijgen. Nog steeds zoeken ambtenaren naar ontbrekende klachten. Daarbij worden de werkzaamheden van de commissie bezwaarschriften in deze, door het college gesaboteerd.
5. Het waterbedeffect ontbreekt
 - a. Door het college wordt in de Nota van beantwoording zienswijzen Zieldeweg aangegeven dat tijdens de proefperiode niet is gebleken dat er overlast en verkeersonveiligheid ontstaat op andere wegen (het zogenaamde waterbedeffect).
 - b. In werkelijkheid is meerdere malen gewezen op de gevolgen van een afsluiting op de verkeersveiligheid op de omliggende wegen. Die wegen zijn smaller, onoverzichtelijker en er staan meer huizen langs die wegen. Daarbij rijden er ook meer fietsers, waardoor per saldo de verkeersonveiligheid wordt vergroot bij de afsluiting van de Zieldeweg.

Dit geldt bijvoorbeeld voor het Zuideinde en de Dorpsweg in Aarlanderveen, waar veel schoolgaande kinderen fietsen. De situatie in het centrum van Aarlanderveen wordt veel gevaarlijker door omrijdende auto's, een smalle weg en de vele geparkeerde auto's. Het college gaat hier volledig aan voorbij.
6. De gevolgen voor de natuur en het milieu zijn niet onderzocht
 - a. Het college gaat in de Nota van beantwoording zienswijzen Zieldeweg in op de effecten voor natuur en milieu.
 - b. In werkelijkheid zijn door het college de gevolgen voor de natuur en het milieu van deze afsluiting niet onderzocht. Niet bekend is hoe de gevolgen voor de flora en fauna zich verhouden tot andere wegen. Er wordt niet ingegaan op de meer dan 808 ton extra CO2 uitstoot, de extra stikstof uitstoot of de strijdigheid met de Habitatrichtlijn. In deze tijd, waarin wordt gestreden om de opwarming van de aarde tegen te gaan, is dit onacceptabel. De vereniging en vele anderen hebben hier aandacht voor gevraagd, maar de verzoeken zijn categorisch door het college genegeerd.
7. De economische gevolgen zijn niet onderzocht
 - a. Het college geeft in de Notitie belangenafweging Zieldeweg aan: "Tijdens de proefafsluiting zijn er voldoende mogelijkheden geweest om eventuele negatieve economische gevolgen naar voren te brengen. Tijdens de proefafsluiting is hiervan niets gebleken."
 - b. In werkelijkheid zijn de economische gevolgen veelvuldig naar voren gebracht. Zie hiervoor hoofdstuk 3.2.
8. Tijdens de procedure zijn bewoners buitengesloten
 - a. Het college geeft aan in de Nota van beantwoording zienswijzen Zieldeweg dat bewoners voldoende mogelijkheden hebben gekregen om in te spreken.

- b. In werkelijkheid zijn omwonenden direct en indirect als belanghebbenden afgewezen. Per saldo worden al hun argumenten als niet relevant afgedaan. Daar is een zienswijze procedure niet voor bedoeld. Aanvullend is rechtstreeks in strijd met artikel 3:15, lid 1 van de Algemene wet bestuursrecht gehandeld, waarbij omwonenden, die schriftelijk niet vaardig zijn, uitgesloten zijn.
9. Tijdens de procedures rond de Zierendeweg is door de gemeente Alphen aan den Rijn minimaal 11 keer de wet overtreden
 - a. Het college geeft in de Nota van beantwoording zienswijzen Zierendeweg aan dat zonder verdere onderbouwing van deze zienswijze een zorgvuldige reactie niet mogelijk is.
 - b. In de zienswijze van de vereniging Eymbert wordt uitvoerig onderbouwd welke wetten overtreden zijn. Zie hiervoor bijlage 1 van de zienswijze van de vereniging, met daarin een overzicht van wetsovertredingen, inclusief paginaverwijzingen.
10. Een ambtsmisdrijf heeft plaatsgevonden en de rechter te Den Haag is bewust voorgelogen
 - a. Tijdens de procedures is door een ambtenaar de mailbox opgeschoond, waardoor niet meer te achterhalen is wat de aanleiding was van de onderzoeken rond de Zierendeweg. Ook is niet meer te achterhalen hoe en door wie de procedures zijn beïnvloed. Daarnaast is uit naam van de gemeente Alphen aan den Rijn aan de rechtbank te Den Haag ten onrechte verklaard: "Tot de eerste evaluatiebijeenkomst op 7 september 2022 zijn via gemeente@alphenaandenrijn.nl geen meldingen of klachten ontvangen over de proefafsluiting van de Zierendeweg.".
 - b. Bij punt 4 van deze top 10 staat al een deel van de klachten, die voor 7 september 2022 zijn ingediend. Feiten als het plegen van ambtsmisdrijven en het bewust liegen tegen de rechtbank te Den Haag mogen in deze procedure niet achtergehouden worden voor de rechtbank.

Dit is slechts de top 10. Er ontbreken nog veel meer misleidingen, zoals: het aantal ongevallen (49 in werkelijkheid, slechts 2 gerapporteerd), onderhoudswerkzaamheden (12 in werkelijkheid, slechts 1 gerapporteerd), omrijdtijden, het ontbreken van metingen van fietsers langs provinciale wegen, etc.

5.1.4 College van B&W geattendeerd op fouten

Het college van B&W Alphen aan den Rijn is vele malen geweest op de grote hoeveelheid onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie. Voorbeelden zijn:

- 13-09-2022: Gewezen op fouten in e-mail naar wethouder en verantwoordelijke ambtenaar;
- 21-12-2022: Gewezen op fouten in e-mail naar wethouder en gemeentesecretaris;
- 24-05-2023: Gewezen op fouten in e-mail naar college van burgemeester & wethouders;
- 21-06-2023: Gewezen op fouten in zienswijze;
- 28-09-2023: Gewezen op fouten in e-mail naar de coördinator integriteit, die samen met de gemeentesecretaris een integriteitsonderzoek was gestart;
- 06-10-2023: Gewezen op fouten een brief naar college van burgemeester & wethouders;
- 25-01-2024: Gewezen op fouten in e-mail naar college van burgemeester & wethouders.

Het college was op de hoogte van de fouten. Ze hebben besloten om niet in te grijpen en de fouten niet te corrigeren. Dat is verwijtbaar. Op dit niveau moeten ze ingrijpen. Wel hebben ze bewust de onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie verspreid. Er zijn geen kanttekening toegevoegd aan het definitieve verkeersbesluit, waarin wordt aangegeven dat de informatie onjuist was.

Daarmee misleidt het college van de gemeente Alphen aan den Rijn alle betrokkenen en ook de rechtbank.

5.2 Minachten van onze democratie

In een democratie vindt besluitvorming plaats, waarbij geluisterd wordt naar voor- en tegenstanders. Daarbij is het doel om een zo goed mogelijk besluit te nemen voor onze samenleving. Tevens zijn er in onze democratie verschillende zekerheden ingebouwd, waaronder:

- De mogelijkheden om een bezwaar of een zienswijze in te dienen, waarbij de verantwoordelijke overheidsorganisatie deze bezwaren of zienswijzen in overweging moet nemen en de belangen zorgvuldig moet afwegen;
- Een duaal stelsel tussen bestuur en volksvertegenwoordigers;
- Instanties, zoals een Commissie bezwaarschriften of de Nationale ombudsman, die als onafhankelijke instantie overheden controleren en eventueel bijsturen;
- De mogelijkheid voor burgers om de overheid te controleren, middels het opvragen van informatie via Woo-verzoeken;

Als een overheidsorganisatie deze zekerheden negeert, dan wordt onze democratie geminacht. In de procedures rond de Zieldeweg heeft de gemeente Alphen aan den Rijn onder andere het volgende gedaan:

Datum	Wie	Wat
17-08-2022	Indieners van bezwaarschrift proefafsluiting	<ul style="list-style-type: none"> • Inhoudelijk is op 2 van de 107 bezwaarschriften gereageerd. Nagenoeg alle andere indieners zijn afgeserveerd met de opmerking dat de indiener geen belanghebbende is en dat omrijden wel meevalt. • De opmerking van de gemeente Alphen aan den Rijn over het omrijden is gebaseerd op onjuiste informatie. • De indieners van de bezwaarschriften voelen zich nog steeds beledigd, dat ze door een overheidsorganisatie klakkeloos aan de kant gezet zijn.
07-07-2022	Commissie bezwaarschriften van de gemeente Alphen aan den Rijn tijdens de proefafsluiting	<ul style="list-style-type: none"> • De commissie heeft advies uitgebracht aan het college van de gemeente Alphen aan den Rijn, waarin onder andere is aangegeven dat een deel van de omwonenden als ontvankelijke moeten worden beschouwd. Voor een ander deel van de omwonenden zou een aanvullende argumentatie gegeven moeten worden om ze niet-ontvankelijk te verklaren. Het college heeft het advies genegeerd en iedereen niet-ontvankelijk verklaard. • De commissie had nadrukkelijk geadviseerd om bij een definitieve afsluiting ook de maatschappelijke, sociale en economische gevolgen in beeld te brengen. Dat advies is door de het college van de gemeente Alphen aan den Rijn ook genegeerd.

17-08-2022	Indieners van bezwaarschrift proefafsluiting	<ul style="list-style-type: none"> • Op basis van het advies had het college tijdig een besluit moeten nemen. De wettelijk termijn is door het college echter overschreden. Er moest zelfs een dwangsom procedure aan te pas komen. • Met deze vertraging hebben ze de rechtsgang gefrustreerd. • De gemeente gebruikte het motto dat ze nog niet fout waren, want ze hoefden nog geen dwangsom te betalen.
28-11-2022	Rechtbank te Den Haag	<ul style="list-style-type: none"> • Het willens en wetens onjuist informeren van de rechtbank te Den Haag. Daarbij gaat het om bijvoorbeeld klachten die voor 7 september zijn geuit. Het college van de gemeente Alphen aan den Rijn geeft aan dat er geen klachten waren, terwijl die er wel waren. Ook onjuist is de instemming van de provincie Zuid-Holland voor de proefafsluiting. Die instemming is nooit gegeven.
2022 en 2023	Indieners Woo-verzoeken en de Wet Open Overheid	<ul style="list-style-type: none"> • Aan diverse Woo-verzoeken is door de gemeente Alphen aan den Rijn nog steeds niet voldaan, waaronder: <ul style="list-style-type: none"> ○ Communicatie rond Zierendeweg (ingediend op 26-09-2022, hoorzitting op 23-04-2024 van de commissie bezwaarschriften, sindsdien niets meer gehoord); ○ Klachten tijdens proefafsluiting Zierendeweg (ingediend op 17-04-2023, hoorzitting op 23-04-2024 van de commissie bezwaarschriften, sindsdien niets meer gehoord); ○ Correspondentie aanleg fietspad (ingediend op 10-06-2023, gemeld bij de commissie bezwaarschriften); ○ Beraad en besluitvorming Zierendeweg (ingediend op 24-05-2024, gemeld bij de commissie bezwaarschriften). • In de bezwaarprocedure is de Commissie bezwaarschriften diverse malen genegeerd door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn, waardoor de Commissie maanden heeft moeten wachten op de reactie van het college. Die reactie was nodig om de hoorzitting te kunnen houden.
3-01-2024	Indieners van een zienswijzen in het kader van de zienswijze procedure	<ul style="list-style-type: none"> • In de Nota beantwoording zienswijzen Zierendeweg (exb-2024-21823) is gereageerd op 121 de van de 126 ingediende zienswijzen. De antwoorden zijn gestandaardiseerd, waarbij de argumenten van de indieners van een zienswijze worden gebagatelliseerd of genegeerd.
18-03-2024	De Nationale Ombudsman	<ul style="list-style-type: none"> • Vanuit de vereniging is op 18 maart 2024 een klacht ingediend bij de Nationale ombudsman. Die heeft gevraagd aan de gemeente Alphen aan den Rijn om



		een reactie te geven op de klacht. Tot op heden heeft de gemeente Alphen aan den Rijn, ondanks meerdere herhalingen, niet inhoudelijk gereageerd op de klacht. Zie bijlage 1 voor de klacht.
21-03-2024	Gemeenteraad van de gemeente Alphen aan den Rijn	<ul style="list-style-type: none">• Door de gemeenteraad van de gemeente Alphen aan den Rijn zijn op 21 maart 2024 de wensen en bedenkingen vastgesteld ten aanzien van het verkeersbesluit. Het college van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft deze wensen en bedenkingen genegeerd of gebagatelliseerd. Zie ook de brief in bijlage 2.

Op 8 april 2022 werd de Zierendeweg bij wijze van proef afgesloten. Het gevoel leeft dat voordat de proef begon, de uitkomst al vaststond. Geen enkel argument of geen enkel instantie is daarbij in overweging genomen.

5.3 Poging tot intimidatie door een wethouder

Van 1 van de wethouders kregen wij een bericht op een vraag over het plaatsen van borden. Deze reactie was ronduit stuitend en is totaal ongepast in onze democratie. Het lijkt op Russische Navalny praktijken.

Re: Zieldeweg: datum van het plaatsen van de borden

  @alphenaanderenrijn.nl > 27-6-2024 16:54 ☆ 📌

Via "alphenaanderenrijn.nl"

Aan Info Eymbert, Relus Breeuwsma en 5 anderen

Beantwoorden Allen beantwoorden Doorsturen Verwijderen ☰

Wanneer is het klaar met deze man? Moeten we dit allemaal accepteren? Het moet niet gekker worden. Er is door ons een besluit genomen. Rechtmatig. Punt uit. Wat heeft deze man ons al niet gekost....

[Outlook voor iOS downloaden](#)

Van: Info Eymbert <info@eymbert.nl>
Verzonden: Thursday, June 27, 2024 4:20:27 PM
Aan: Breeuwsma, Relus <rbreeuwsma@alphenaanderenrijn.nl>; Noordermeer-Krommendam, Anouk <anoordermeer@alphenaanderenrijn.nl>; Schotanus, Gert-Jan <gschotanus@alphenaanderenrijn.nl>; Spies, Liesbeth <burgemeester@alphenaanderenrijn.nl>; As, Gerard van <gvanas@alphenaanderenrijn.nl>; Ham, Gert van den <gvandenham@alphenaanderenrijn.nl>; Kruijsbergen, Michiel van <mvanKruijsbergen@alphenaanderenrijn.nl>
Onderwerp: Zieldeweg: datum van het plaatsen van de borden

Geachte burgemeester en wethouders, door tussenkomst van burgemeester Spies,

Op 31 mei 2024 is, onder nummer 239128, uw collegebesluit over de Zieldeweg gepubliceerd in het Gemeenteblad 2024. In het besluit staat niet vermeld wanneer de borden G12a (bromfiets-/fietspad) met onderbord "landbouwvoertuigen, brommobielen en ontheffinghouders toegestaan" geplaatst worden.

Bij deze verzoek ik u, in het kader van zorgvuldig overheidshandelen, om uiterlijk dinsdag 2 juli 2024 aan te geven wanneer de borden daadwerkelijk geplaatst worden. Bij voorbaat dank voor de reactie.

Met vriendelijke groet,

Richard Verbruggen
Vereniging Eymbert

In de onderstaande brief is te lezen hoe dit is overgekomen.

Aan:
 Gemeenteraad Alphen aan den Rijn
 T.a.v. van de griffie
 Postbus 13
 2400 AA Alphen aan den Rijn

Betreft: intimidatie door en ongepast gedrag van de wethouder

Datum: 9 juli 2024

Geachte raadsleden,

Zoals u waarschijnlijk weet, zet onze vereniging Eymbert zich in voor het veilig en open houden van de Zierendeweg. Om de juiste juridische vervolgstappen te kunnen bepalen, hebben wij het college gevraagd wanneer de borden geplaatst gaan worden langs de Zierendeweg. De reactie van één van de wethouders op dat verzoek was rondit stuitend.

Reactie op de vraag

Van één van de wethouders, niet zijnde de portefeuillehouder, kregen wij de onderstaande reactie, die waarschijnlijk alleen voor zijn directe collega's was bedoeld:

Wanneer is het klaar met deze man? Moeten we dit allemaal accepteren? Het moet niet gekker worden. Er is door ons een besluit genomen. Rechtmatig. Punt uit. Wat heeft deze man ons al niet gekost....

Wij doen alles op rechtmatige wijze vanuit de vereniging, met als doel om de belangen te verdedigen van de omwonenden en gebruikers van de Zierendeweg. Vervolgens vraagt de wethouder zich hardop af wanneer het klaar is met deze man. Hij richt zich niet meer op de vereniging, maar op de vertegenwoordiger van de vereniging. Wil hij die vertegenwoordiger nu persoonlijk aan gaan pakken, omdat de belangenvereniging het niet eens is met het gevoerde beleid? Dat is zeer intimiderend.

De reactie van deze wethouder is respectloos en getuigt van een houding die beter past bij een dictatuur, bij een land waar burgers geacht worden hun mond te houden en gedwee te volgen wat voor hen besloten wordt en zich vooral nergens mee moeten bemoeien.

En wat hebben wij dan (mis/ge)daan?

Om de Zierendeweg veilig en open te kunnen houden, hebben wij:

1. Geparticipeerd in de evaluatiebijeenkomsten tijdens de proefafsluiting;
2. Het college en de betrokken ambtenaren gewezen op fouten, ontbrekende informatie en wetsovertredingen;
3. Informatie opgevraagd via Woo-verzoeken, nadat gebleken was dat rapportages niet volledig waren en informatie achtergehouden werd door ambtenaren;
4. Voor- en tegenstanders aangemoedigd om een bezwaarschrift en/of zienswijze in te dienen;
5. De gemeenteraad voorzien van juiste en volledige informatie.

Op geen enkel moment hebben wij de wet overtreden. Wij vragen ons af wat de wethouder bedoelt met "Moeten we dit allemaal accepteren?". Aan welke maatregelen denkt deze wethouder? Maar ook de opmerking: "Het moet niet gekker worden". Naar onze beleving miskent deze wethouder daarmee de wettelijk verankerde democratische rechten van omwonenden en betrokkenen.

En welke kosten hebben wij dan veroorzaakt?

Op geen enkel moment hebben wij de gemeente gevraagd om extra geld uit te geven aan bijvoorbeeld een onderzoek door een verkeerspsycholoog of het organiseren van een zienswijzeprocedure. Sterker nog, vanaf het begin hebben wij erop aangedrongen om de pogingen, die gericht waren op het afsluiten van de Zierendeweg, te staken. Het stopzetten was en is verreweg de goedkoopste oplossing en had de gemeente Alphen aan den Rijn ontzettend veel geld bespaard. De nu voorgestane oplossing is daarbij slechter voor de verkeersveiligheid dan het open houden van de Zierendeweg.

Dat kosten verder oplopen, is volledig te wijten aan het college zelf. Wie moet de rekening betalen? Dat zijn de onschuldige omwonenden, die getroffen worden door een afsluiting van de

Ziendeweg. Zij worden dagelijks geconfronteerd met de extra kosten en het tijdverlies wegens omrijden. Om hun recht te halen kunnen zij, anders dan de gemeente, geen belastinggeld gebruiken om zich te verdedigen.

Het verzoek aan de raad

Wij verzoeken de raad zich in niet mis te verstane taal uit te spreken over deze respectloze handelwijze van één van de wethouders. In onze ogen is er geen plaats voor deze wethouder in onze democratie.

Met vriendelijke groet,



Richard Verbruggen

5.4 Handelen in strijd met wet

Naast handelen in strijd met de Wegenverkeerswet 1994 (een veilige weg mag je niet zomaar afsluiten) en de Algemene wet bestuursrecht (zie paragraaf 4.2) zijn door het college van de gemeente Alphen aan den Rijn ook de onderstaande wetten overtreden in de procedures rond de Ziendeweg. Ze zijn hierop geattendeerd, maar hebben geen corrigerende maatregelen genomen:

Wet	Overtreding
Archiefwet 1995	Een betrokken ambtenaar heeft e-mails verwijderd uit zijn mailbox, waardoor onder andere niet duidelijk wordt waarom de Ziendeweg afgesloten moet worden.
Artikel 262 in samenhang met artikel 261 Wetboek van strafrecht	Door de gemeente Alphen aan den Rijn is aangegeven dat gemotoriseerd verkeer op de smalle Ziendeweg 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. Het is een onterechte beschuldiging van weggebruikers, die zich wel aan de regels houden op de Ziendeweg.
Artikel 27 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer	Het verkeersbesluit over de proefafsluiting van de Ziendeweg 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 het college van 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.
Wet open overheid	De gemeente Alphen aan den Rijn heeft herhaaldelijk niet voldaan aan de Woo-verzoeken. Daarbij zijn de termijnen, waarbinnen de informatie opgeleverd diende te worden, niet gerespecteerd. Tot slot is niet voldaan aan de zorgplicht. Bestuursorganen moeten ervoor zorgen dat documenten zich in goede, geordende en

	toegankelijke staat bevinden. Daar lijkt bij de gemeente Alphen aan den Rijn geen sprake van te zijn.
--	---

5.5 Onrechtmatig handelen

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn heeft zich misdragen en misdraagt zich nog steeds in het dossier rond de Zierendeweg. Daarbij:

- Geven ze geen openheid over de beweegredenen om de Zierendeweg af te sluiten;
- Verspreiden ze willens en wetens onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie;
- Vertragen ze procedures door bijvoorbeeld niet tijdig te reageren op Woo-verzoeken en de Nationale Ombudsman met als doel om de rechtsgang te beïnvloeden;
- Maken ze misbruik van hun machtspositie.

Het college wist dat de informatie onjuist, onvolledig en onzorgvuldig was. Toch hebben ze bewust de onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie gepubliceerd. Ze hebben het gebruikt voor de zienswijze procedure en de onjuiste, onvolledige en onzorgvuldige informatie ligt nu hier, voor de rechter.

Het bewust verspreiden van onjuiste informatie en het niet ingrijpen, terwijl ze ervan op de hoogte waren, is het college aan te rekenen. Zij zijn er volledig verantwoordelijk voor. Zij hebben ervoor gezorgd dat onschuldige omwonenden kosten hebben moeten maken en deze kosten lopen inmiddels op tot € 24.053,69.

Als het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn objectief en oprecht op basis van de feiten een besluit had genomen, dan was er niet eens een proefafsluiting geweest. Het had jaren ellende en verspilling van overheidsgeld bespaard.

6 Bijlagen

6.1 Bijlage 1: Brief klacht naar Nationale Ombudsman

De onderstaande brief is doorgestuurd als klacht naar de Nationale Ombudsman. De gemeente Alphen aan den Rijn had aangegeven in juli 2024 te reageren op de klacht. Tot op heden hebben ze niet inhoudelijk gereageerd op deze klacht.

Aan:

Gemeente Alphen aan den Rijn
T.a.v. Klachten coördinator
Postbus 13
2400AA Alphen aan den Rijn

Betreft: Klacht over het handelen van het college van burgemeester en wethouders met betrekking tot de Zierendeweg

Datum: 30 januari 2024

Geachte klachten coördinator,

Op aangeven van de Nationale ombudsman dienen wij bij deze een klacht in tegen het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn, bestaande uit:

- Burgemeester Liesbeth Spies
- Wethouder Gerard van As
- Wethouder Anouk Noordermeer
- Wethouder Relus Breeuwsma
- Wethouder Gert van den Ham
- Wethouder Gert Jan Schotanus
- Gemeentesecretaris Koen van Veen

Deze klacht gaat over het handelen van het college met betrekking tot het collegebesluit aangaande de Zierendeweg (zaaknummer: 3113712). Dat handelen is misleidend, in strijd met de wet en overheidsonwaardig.

Op dinsdag 23 januari 2024 heeft het college van burgemeester en wethouders een besluit genomen over de Zierendeweg, zijn de antwoorden op de zienswijzen en overige documenten als het concept verkeersbesluit, notitie belangenafweging en het ontheffingenbeleid vastgesteld. Op basis van deze informatie moet vastgesteld worden dat:

1. De onderzoeken, nota's en rapportages rondom de Zierendeweg misleidend zijn en vol staan met onjuiste informatie.
2. De inwoners van de gemeente Alphen aan den Rijn en andere betrokken omwonenden stelselmatig worden buitengesloten en hun bezwaren worden genegeerd.
3. Wetten met regelmaat (zelfs bewust) worden overtreden door het college of uit naam van het college van de gemeente Alphen aan den Rijn om de weg af te kunnen sluiten.
4. Eén of meerdere ambtsmisdrijven zijn gepleegd, waardoor het niet meer mogelijk is om in het kader van de Zierendeweg inzicht te krijgen in de besluitvorming.
5. De rechtbank te Den Haag bewust is voorgelogen in de procedure tussen de vereniging Eymbert en de gemeente Alphen aan den Rijn.

Bovenstaande constatering zijn vooraf, op 24 mei 2023, reeds gemeld bij het college. Helaas is er door het college niet of nauwelijks ingegrepen. Daarnaast wordt amper gereageerd op communicatie, herinneringen of andere contactpogingen. Dat is ronduit onfatsoenlijk. Omwonenden en betrokken burgers zijn het slachtoffer geworden van dit falende beleid, dat onveranderd doorgezet wordt door het college.

Nadere details kunt u vinden in onze zienswijze, die wij hebben ingediend op 21 juni 2023. Desgewenst kunnen wij u voorzien van de aanvullende informatie, dat al eerder is gedeeld met het college en de vertegenwoordigers van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn.

Voor de volledigheid wil ik u melden dat deze klacht is ingediend per post en per e-mail, omdat een melding via de website niet mogelijk is.

Bij deze verzoeken wij u deze klacht in behandeling te nemen en zo spoedig mogelijk gepaste maatregelen te nemen. Tevens ontvangen wij graag van u binnen 2 werkdagen een ontvangstbevestiging van deze klacht.

Hoogachtend,

A handwritten signature in blue ink that reads "Richard Kellogg". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke underneath.

Vereniging Lybent
P/a Admiraliteitskade 32J
3063ED Rotterdam

6.2 Bijlage 2: Negeren wensen en bedenkingen gemeenteraad

Door het college van de gemeente Alphen aan den Rijn zijn de wensen en de bedenkingen van de gemeenteraad genegeerd of gebagatelliseerd. In de onderstaande brief is dit gespecificeerd.

Aan:

Gemeenteraad Alphen aan den Rijn

T.a.v. van de griffie

Postbus 13

2400 AA Alphen aan den Rijn

Betreft: negeren van wensen en bedenkingen Zierendeweg

Datum: 14 juni 2024

Geachte raadsleden,

Vrijdag 31 mei 2024 is door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Alphen aan den Rijn het verkeersbesluit over de afsluiting van de Zierendeweg gepubliceerd. Daarbij is het college ingegaan op uw wensen en bedenkingen. Wij kunnen niet anders dan tot de conclusie komen dat uw wensen en bedenkingen door het college worden genegeerd.

Ten aanzien van uw wensen en bedenkingen wordt het volgende aangegeven:

- aandacht voor verhouding langzaam verkeer – (en overig o.a. landbouw) verkeer;
 - Het college geeft aan dat het wel meevalt. Er wordt zonder enige onderbouwing niets mee gedaan.
- aandacht voor het waterbedeffect Lindenhovestraat en Kortsteekterweg (sluipverkeer)
 - Ook hier wordt aangegeven door het college dat het wel meevalt. In de toekomst wordt er hier en daar mogelijk iets aangepast, zonder concreet te worden of daar actief mee aan de slag te gaan.
- om eerst aanpassingen te doen aan de inrichting van de omliggende wegen voordat de afsluiting van de Zierendeweg plaatsvindt om zo eventuele verkeersproblemen te voorkomen;
 - Dit onderdeel is in zijn geheel niet meegenomen in de overwegingen van het college. Niet bekend is welke aanpassingen gedaan gaan worden aan bijvoorbeeld het kruispunt Dorpsstraat-Provinciale weg te Aarlanderveen. Ook niet bekend is welke maatregelen worden genomen op de Aarlanderveenseweg of bijvoorbeeld de Treinweg, waar meer dan 400 schoolgaande kinderen per dag fietsen en waar meer auto's zullen gaan rijden. Evenmin wordt een planning afgegeven wanneer één en ander dan wel gerealiseerd moet zijn.
- aandacht voor ruimhartig(er) beleid ontheffingen;
 - Het ontheffingenbeleid is marginaal verruimd, waarbij er naar verwachting slechts enkele ontheffingen bijkomen. In de volgende tabel staat een inventarisatie van omrijdtijden. Slechts één enkel geval komt in aanmerking voor een ontheffing. De brandweerman of onderwijzer, die voor zijn of haar werk afhankelijk is van de Zierendeweg, zal om moeten rijden. Hij of zij zal per jaar minimaal 72 uur vrije tijd op moeten geven om bij het werk te komen. Daarbij kost het extra omrijden honderden euro's per jaar.

Locatie A	Locatie B	Ziendeweg		N231-N207-N11		Verschil		Opmerking
		Afstand	Tijd	Afstand	Tijd	Afstand	Tijd	
Zuideinde 1 Nieuwkoop	Oranjehof 8 Bodegraven	6.5 km	11 min	16.1 km	17 min	248%	155%	Dichtstbijzijnde punten Nieuwkoop-Bodegraven
Zuideinde 81 Aarlanderveen	Oranjehof 8 Bodegraven	5.7 km	9 min	14.7 km	16 min	258%	178%	Dichtstbijzijnde punten Aarlanderveen-Bodegraven
Zuideinde 1 Nieuwkoop	Lindhovenstraat 2 Zwammerdam	3.9 km	7 min	17.4 km	19 min	446%	271%	Dichtstbijzijnde punten Nieuwkoop-Zwammerdam
Zuideinde 1 Nieuwkoop	Lindhovenstraat 2 Zwammerdam	3.8 km	7 min	10.4 km	14 min	274%	200%	Dichtstbijzijnde punten Nieuwkoop-Zwammerdam <i>via Treinweg</i>
De Regenboog 8 Nieuwkoop	NS station Bodegraven	8.5 km	15 min	17.3 km	20 min	204%	133%	Woonwijk buurtschap Nieuwkoop -> Station Bodegraven
Zuideinde 81 Aarlanderveen	NS station Bodegraven	7.3 km	13 min	15.5 km	18 min	212%	138%	Adres direct aan Ziendeweg -> Station Bodegraven
Zuideinde 1 Nieuwkoop	Ilpse De Bruggen Zwammerdam	5.0 km	10 min	12.9 km	17 min	258%	170%	Dichtstbijzijnde punt Nieuwkoop -> Ilpse de Bruggen Zwammerdam
Zuideinde 1 Nieuwkoop	Meije 1 Bodegraven	5.8 km	10 min	17.3 km	19 min	298%	190%	Dichtstbijzijnde punten Nieuwkoop-Meije
Zuideinde 1 Nieuwkoop	Meije centrum (Hazekade 20)	11.0 km	22 min	22.5 km	31 min	205%	141%	Dichtstbijzijnde punt Nieuwkoop -> Meije Centrum

Conclusie: alleen een reis van het dichtstbijzijnde punt in Nieuwkoop naar het dichtstbijzijnde punt in Zwammerdam, 23x per week, zou aanspraak kunnen maken voor ontheffing
Het is echter de verwachting dat de gemeente hier zou scherpen met het feit dat het aannemelijk is dat iemand die route via de Treinweg-Kortsteekterweg af zal leggen, dus alsnog geen recht op ontheffing.

Een verloskundige krijgt alleen een ontheffing als hij/zij voor minimaal 3 dagen per week is aangewezen op de Ziendeweg. Geboortes houden zich echter niet aan deze ontheffingsvoorwaarden. Hierdoor kan het zijn dat een verloskundige de ene week 10 keer over de Ziendeweg moet rijden en de volgende week geen enkele keer. Vooraf is door een verloskundige niet aan te geven dat hij/zij minimaal 3 dagen per week is aangewezen op de Ziendeweg. Voor bijvoorbeeld thuiszorgmedewerkers, (dieren) artsen en andere zorgmedewerkers zijn de werkzaamheden, met wisseldiensten, ook niet te plannen. Zij krijgen geen ontheffing. Van ruimhartigheid is met dit aangepaste ontheffingenbeleid geen sprake.

- nieuwe dialoog op te starten met de inwoners om de voorgenomen maatregelen duidelijker te communiceren.
 - Het college geeft aan passief te gaan wachten op een verzoek tot een dialoog. Dit is anders dan uw verzoek, waarin aangegeven wordt dat het college actief een dialoog moet initiëren voordat tot definitieve besluitvorming wordt overgegaan. Een dialoog lijkt er op deze manier niet te komen, want onze laatste uitnodiging voor een gesprek is volledig genegeerd door de verantwoordelijke wethouder.

Gezien het bovenstaande moeten wij tot de conclusie komen dat uw wensen en bedenkingen zijn genegeerd. U bevindt zich gelukkig wel in goed gezelschap. Ook de omwonenden en hun argumenten zijn de afgelopen jaren stelselmatig door het college van Alphen aan den Rijn gebagatelliseerd en/of genegeerd. En dat is nog lang niet alles. De commissie bezwaarschriften van de gemeente Alphen aan den Rijn, de Nationale ombudsman, de buurgemeenten Bodegraven-Reeuwijk en Nieuwkoop worden met hetzelfde nonchalante gemak aan het lijntje gehouden, of zo u wilt met een kluitje in het riet gestuurd.

Lekker dan, zit je daar met je goede gedrag als gemeenteraadslid tot 23:00 te vergaderen in het gemeentehuis. Wat doet het college? Die veegt spreekwoordelijk de af met uw wensen en bedenkingen. Thuis op de bank blijven zitten, was zinvoller geweest.

Aanvullend is de vraag hoe het college omgaat met de wet. Zo moet volgens:

- Artikel 27 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer het verkeersbesluit ingaan op zaterdag 13 juli 2024. De aanpassingen zijn dan waarschijnlijk nog lang niet doorgevoerd.
- De Omgevingsdienst Haaglanden een AERIUS-berekening gemaakt worden, om in te kunnen schatten of er voor deze afsluiting een milieuvergunning nodig is.

Het college is op de hoogte van deze wettelijke verplichtingen. Gaan ze de wet deze keer wel nakomen of wordt die ook nu weer genegeerd?

Op infrastructuur gebied gaat het de laatste jaren in de gemeente Alphen aan den Rijn niet echt lekker. Naast de ellende met de Ziendeweg zijn er de debacles met de Raadsbrug en de Maximabrug. Met de Bodegravenboog zit de voortgang er ook niet lekker in. Bij Beter Bereikbaar Gouwe wordt alleen maar gepraat en de tweede brug van Boskoop gaat voorlopig niet door. Het voordeel van dat laatste punt is wel dat er geld bespaard wordt, omdat de infrastructuur niet aangelegd hoeft te worden. Met dat geld kan, binnen 1 jaar, het fietspad langs de Ziendeweg aangelegd worden. Daarmee wordt in ieder geval 1 politiek probleemgeval opgelost.

Met de huidige instelling van het college gaat het nog jaren duren voordat er duidelijkheid komt over de Zieldeweg. Daarbij gaan de procedures, onderzoeken en processen naar verwachting meer geld kosten, dan dat het kost om het fietspad aan te leggen.

Aan u de vraag of u het goed vindt dat uw wensen en bedenkingen zijn genegeerd. Mogelijk kunt u het college hierop aanspreken. Wij wensen u veel sterkte met verantwoordelijken in dit college.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, reading 'Richard Verbruggen', with a horizontal line underneath.

Richard Verbruggen
Vereniging Eymbert

6.3 Bijlage 3: Ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg

In hoofdstuk 8.2 van de zienswijze van de vereniging (Bijlage 1 Zienswijze 21062023 [202340699-417336545-502]) is ingegaan op het ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg. Bij het indienen van het definitieve verkeersbesluit zijn wijzigingen (blauw gemarkeerd) doorgevoerd aan het verkeersbesluit. In deze bijlage zijn die wijzigingen van een reactie (rode teksten) voorzien.

Ontwerp verkeersbesluit Zierendeweg

Besluit van burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn op grond van artikel 15 Wegenverkeerswet inhoudende het aanwijzen tot bromfiets-/fietspad van een gedeelte van de Zierendeweg, uitgezonderd landbouwverkeer en brommobielen, te Zwammerdam.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN ALPHEN AAN DEN RIJN;

Overwegende:

- 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;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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;

- 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;
- dat landbouwverkeer en brommobielen worden uitgezonderd, omdat voor hen geen goed en realistisch alternatief aanwezig is;
- dat de eerdere onderzoeksrapporten integraal onderdeel uitmaken van de afwegingen die ten grondslag liggen aan dit besluit;
- dat het college een uitgebreide belangenafweging heeft gedaan die is vastgelegd in een aparte notitie die integraal onderdeel uitmaakt van dit besluit;
- 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;
- dat het college het belang van fietsers, overig langzaam verkeer en bewoners zwaarder weegt dan economische en sociale belangen, omdat het college stelt dat de economische en sociale belangen beperkt geraakt worden;
 - Dit wordt gesteld. Het college heeft echter geen onderzoek verricht naar de economische en sociale gevolgen van de afsluiting.
- dat het college hiermee de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de Zierendeweg én aansluitende routes door Zwammerdam (en Nieuwkoop) beoogt te verbeteren;
- 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;
- 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;
- 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;
- 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 positief;
 - Het advies is twijfelachtig, want het is in strijd met de eerdere adviezen van de politie en het druipt in tegen het beleid ten aanzien van het inbrengen van politieke argumenten in een politieadvies.
 - Het advies is van 6 mei 2024 en is niet gepubliceerd met de zienswijzeprocedure op 11 mei 2023. Op het advies kon niemand zijn zienswijze afstemmen. Het lijkt ook niet

te zijn gebruikt voor de besluitvorming door het college van de gemeente Alphen aan den Rijn. Hiervoor is het advies laat gekomen.

- De betreffende verkeersadviseur heeft op 5 juni 2024 schriftelijk aangegeven dat het grotendeels niet de mening van de politie is, maar van de gemeente Alphen aan den Rijn. Dit vermeld hij echter niet in de brief, waardoor onterecht door de verkeersadviseur wordt gesuggereerd dat het de mening van de politie is, die in de brief staat.
 - De mening van de verkeersadviseur (op basis van de objectieve gegevens) is strijdig met de verklaring van de gemeente Alphen aan den Rijn, De Baan Verkeersadvies en zijn collega's van de politie, die aangeven dat objectief geen sprake is van veel ongevallen. De provincie Zuid-Holland en de fietsersbond kwalificeren de weg niet eens als een mogelijk verkeersrisico. Over de bron van de informatie communiceert de verkeersadviseur onduidelijk en ontwijkend.
 - Het meest opvallende is dat er politieke uitspraken worden gedaan door de verkeersadviseur. Hij gaf zelf aan dat hij dat niet zou moeten doen. Het gaat hem om de handhaafbaarheid van het besluit. De politieke reden is aan de politiek. In zijn advies bij de proefafsluiting heeft hij zich daar ook aan gehouden en is hij nagenoeg niet ingegaan op de politieke motieven. In dit advies, van 6 mei 2024, doet hij dat wel.
- 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;
 - 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 "landbouwvoertuigen, brommobielen en ontheffinghouders toegestaan"** op de Zierendeweg:

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

Zaaknummer: **3113712**

Bezwaar- of beroepsclausule

Dit besluit zal door publicatie in het Gemeenteblad, zie www.officielebekendmakingen.nl, bekend worden gemaakt. Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit volgens de artikelen 7:1 en 8:1 van de Algemene wet bestuursrecht binnen 6 weken na de openbare bekendmaking van dit **besluit een beroepschrift tegen dit besluit indienen bij de Rechtbank 's-Gravenhage, sector bestuursrecht, Postbus 20302, 2500 EH 's-Gravenhage.**

Het indienen van een beroepschrift schorst niet automatisch de werking van het bestreden besluit. Hiervoor kan ingevolge artikel 8:81 van de Algemene wet bestuursrecht een verzoek om voorlopige voorziening ingediend worden bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank, sector bestuursrecht, Postbus 20302, 2500 EH 's-Gravenhage.

Voor zowel het indienen van een beroepschrift, alsook voor het indienen van een voorlopige voorziening bent u griffierechten verschuldigd aan de bovengenoemde Rechtbank.

Alphen aan den Rijn, 28 mei 2024,

burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn,

de secretaris, de burgemeester,

drs. M.H.J. van Kruijsbergen MBA mr. drs. J.W.E. Spies

6.4 Bijlage 4: Notitie belangenafweging Zierendeweg

In hoofdstuk 8.3 van de zienswijze van de vereniging (Bijlage 1 Zienswijze 21062023 [202340699-417336545-502]) is ingegaan op de notitie belangenafweging Zierendeweg. Bij het indienen van het definitieve verkeersbesluit zijn wijzigingen (blauw gemarkeerd) doorgevoerd aan de notitie. In deze bijlage zijn die wijzigingen van een reactie (rode teksten) voorzien

Notitie Belangenafweging Zierendeweg.

Het college van burgemeester en wethouders van Alphen aan den Rijn is voornemens een verkeersbesluit te nemen tot het afsluiten van de Zierendeweg. De afsluiting moet plaatsvinden tussen de Slingerkamp (kano oversteekplaats) en Achtermiddenweg, over een lengte van 140 meter. Hierdoor ontstaat een knip in de Zierendeweg. Alle bestemmingen aan de Zierendeweg blijven bereikbaar, echter moet de juiste route worden gekozen om deze bestemmingen te bereiken.

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.

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.

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).

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

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.

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.

Veiligheid en leefbaarheid

De Zierendeweg is 3.4 kilometer lang. De gemiddelde afstand die een fietser voor woonwerkverkeer aflegt is 3.7 kilometer. Dat betekent dat de Zierendeweg zo'n 92% van de route beslaat. Voor recreatief verkeer zijn de afstanden groter en is het aandeel Zierendeweg kleiner. Automobilisten leggen voor woon-werkverkeer gemiddeld 15 tot 30 kilometer af. Voor hen beslaat de Zierendeweg zo'n 23 tot 10% van de route.

De fietser heeft door de beperkte breedte geen eigen plaats op de weg. Uit onderzoek is gebleken dat fietsers op de witte kantbelijning, vlak naast de berm, fietsen als auto's passeren. De berm is weinig vergevingsgezind, kent op diverse plaatsen een stijl talud en op diverse plaatsen zijn betonelementen aangebracht als bermbescherming. Voor fietsers is het balanceren om niet in aanraking te komen met passerende auto's en niet in de berm te geraken. Door de hoge intensiteit van het autoverkeer moeten fietsers met grote regelmaat deze manoeuvre maken. De rijtaak voor de fietser wordt hierdoor bemoeilijkt en het fietsen op de Zierendeweg wordt hierbij ervaren als onveilig (subjectief).

Met betrekking tot het onderzoek lijkt te worden verwezen naar de Human Factors Analyse. Dat onderzoek is onvoldoende om beleid op te baseren (zie ook bijlage 5 van dit document). Daarbij heeft de gemeente Alphen aan den Rijn de weg ingericht, zoals die nu is. Als dat nu niet meer voldoende is, dan kunnen ze dat weer aanpassen.

Dat fietsers met grote regelmaat manoeuvres moeten maken, is niet onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn en komt niet overeen met de realiteit. Niet onderzocht is in aantallen hoe vaak het voorkomt. Evenmin is bekend wat er onder "met grote regelmaat" wordt verstaan.

De Zierendeweg faciliteert met de huidige inrichting het doorgaande verkeer. Door de aanwezigheid van kantbelijning en diverse passeerhavens kan autoverkeer op de smalle weg zich goed richten en doorrijden. Alleen bij tegenliggers moet ruimte worden gegeven om elkaar te passeren. Bij het inhalen of passeren van fietsers wordt niet gewacht bij de passeerhavens en rijden auto's ook over de witte kantbelijning om te kunnen passeren.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft zelf, een aantal jaren geleden, de weg zo ingericht met de kantbelijning en de diverse passeerhavens. Dat er niet gewacht wordt op fietsers is niet onderzocht en is in strijd met de realiteit. Het staat nergens in de rapportages.

Diverse passeerhavens liggen zover uit elkaar dat het afhankelijk is van de bereidwilligheid van de automobilist of die wacht op de tegenligger. Doen beiden dat niet dan staat men tegenover elkaar. Tussen 2014 en 2023 zijn 10 ongevallen geregistreerd (met een registratiegraad van 62% (bron: VIA). 2x auto eenzijdig, 1x met 3 motoren, 1x fiets eenzijdig, 2x auto met een onbekend voertuig, 3x auto met fiets en 1x landbouwvoertuig met fiets (dodelijk). Het college erkent dat de objectieve verkeersveiligheid met 10 ongevallen in 9 jaar niet heel slecht is. Wel acht het college het onwenselijk deze situatie in stand te houden, omdat de subjectieve verkeersveiligheid hier een grote rol speelt. Het is voor langzaam verkeer niet prettig om van deze voor langzaam verkeer belangrijke (recreatieve) route gebruik te maken (leefbaarheid).

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft zelf, een aantal jaren geleden, de weg zo ingericht en heeft zelf de afstand tussen de parkeerhavens bepaald. Dat het voor langzaam verkeer niet prettig is, is niet objectief onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn en wordt tegengesproken door gebruikers van de Zierendeweg.

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. 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.

Onderzoek

De afgelopen jaren is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de situatie op de Zierendeweg en achterliggende wegennet 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. Het college heeft er voor gekozen deze optie nu niet te kiezen, omdat het nog vele jaren duurt voordat een fietspad gerealiseerd kan worden, als het al gerealiseerd kan worden. In de tussentijd zou de huidige situatie op de Zierendeweg en achterliggende wegennet voortduren. Om dezelfde reden is een verbreding van de Zierendeweg niet realistisch. Bovendien draagt een fietspad of verbreding niet bij aan een verbetering van de situatie op het achterliggende wegennet. **Hetzelfde geldt voor andere maatregelen zoals op het volledige traject een maximum snelheid van 30 km/u of fietsstraatrichting.**

Binnen de gemeente Alphen aan den Rijn wordt al 12 jaar gesproken over de aanleg van een fietspad. Als ze gelijk begonnen waren, dan had het er al gelegen. Dat het tijdrovend is, is volledig te wijten aan de trage manier van werken van de gemeente Alphen aan den Rijn.

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 wegennet waarnaar dit gemotoriseerd verkeer zich verplaatst. Daarom is onderzoek verricht naar de effecten van een eventuele afsluiting.

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

Uit het onderzoek is gebleken dat de verkeersintensiteit op de Zierendeweg in overeenstemming komt met het type weg. Verder is gebleken dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Zierendeweg voor langzaam verkeer en bewoners verbeterd. Daarnaast heeft de afsluiting een positief effect gehad op de fauna doordat er minder fauna is doodgereden. De Zierendeweg was veiliger en beter te gebruiken door fietsers en voetgangers en ook ruiters maakten weer gebruik van de weg.

Tijdens de proefafsluiting is niet gekeken naar de verkeersveiligheid op de Zierendeweg. Zie paragraaf 4.3 en 5.3 van exb-2024-21828: Rapportage proefafsluiting Zierendeweg.

In deze paragrafen is terug te lezen dat er geen waarnemingen waren op de Zierendeweg. De onderzoeker van DTV Consultants gaf tijdens de hoorzitting aan dat ze wel even gekeken hebben op de Zierendeweg, maar dat er geen verkeer was. Ze konden daardoor niets vaststellen over de verkeersveiligheid.

In paragraaf 4.4 (van exb-2024-21828: Rapportage proefafsluiting Zierendeweg) staat dat enkele omwonenden en gebruikers van de weg vinden dat de Zierendeweg onveiliger geworden is, maar er zijn ook diverse positieve berichten binnen gekomen over de afsluiting van de Zierendeweg. Dat is niet correct. Bij de meldingen (paragraaf 4.2) staan geen positieve berichten over de afsluiting.

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

Milieueffecten

De extra reistijd voor gemotoriseerd verkeer is weliswaar vervelend maar naar het oordeel van het college niet onoverkomelijk. 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. 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. Afremmen en weer opnieuw optrekken leidt tot extra brandstofgebruik. Daarbij kan gesteld worden dat de Zierendeweg direct langs een Natura 2000 gebied **en door een stiltegebied loopt** en uitstoot **en geluid van gemotoriseerd verkeer** daar minder wenselijk is. 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. **Hierbij kan nog meegewogen worden dat het wagenpark gaandeweg verduurzaamd en er steeds meer elektrische auto's komen. De extra uitstoot en extra brandstofgebruik zijn daarmee van tijdelijke aard.** Daarom is het wenselijk dit verkeer zoveel mogelijk te bundelen op de daarvoor bestemde wegen zoals de N231, N207 en N11.

De provincie Zuid-Holland bepaalt de regels voor een stiltegebied. Zij geven aan dat het verboden is om:

Het rijden met een motorrijtuig buiten de weg met uitzondering van een weg die krachtens de Wegenverkeerswet 1994 alleen openstaat voor voetgangers of fietsers, of buiten andere voor bestemmingsverkeer openstaande wegen of terreinen;

Zie: <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR703362/>

Het is wel verboden om buiten de weg te rijden, maar je mag wel gewoon op de weg rijden. Daarbij is de uitstoot en het geluid niet afwijkend van andere wegen rond dit Natura 2000 gebied.

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. 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.

Een bijkomen voordeel is dat een afsluiting positieve effecten heeft op de fauna doordat er minder dieren worden doodgereden. Weliswaar kan gesteld worden dat bij een toenemende verkeersintensiteit op de N-wegen daar de kans toeneemt dat dieren worden doodgereden, echter de Zierendeweg is gelegen tussen de Nieuwkoopse Plassen en polder waardoor de uitwisseling van dieren daar groter zal zijn dan langs de N-wegen.

Dit is niet onderzocht door de gemeente Alphen aan den Rijn. Door meerdere omwonenden is gekeken naar de gevolgen op de fauna op de Zierendeweg. Die omwonenden spreken elkaar tegen. Naar de gevolgen op de N-wegen en andere wegen is totaal niet gekeken.

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 afsluiting kan gevolgen hebben voor de sociale cohesie tussen de diverse kernen. Het college weegt hierbij af dat sociale contacten niet alleen onderhouden (kunnen) worden door verplaatsing per auto. Juist het verplaatsen per fiets wordt sterk verbeterd en stimuleert om juist vaker de fiets te pakken. Bestemmingen in De Meije zijn per fiets ook goed bereikbaar via het Meijepad.

Opvallend is dat het Meijepad als alternatieve fietsroute wordt aangegeven. Eerder werd er ontkennd dat er een alternatieve fietsroute is.

Economische belangen

Het weren van doorgaand verkeer kan ook negatieve gevolgen hebben voor bedrijven in de directe omgeving van de Zierendeweg. Het zal hierbij vooral gaan om bedrijven die afhankelijk zijn van (toevallige) passanten zoals horeca. Bedrijven zoals bijvoorbeeld winkels, supermarkten, maneges, kampeerboerderijen en bootverhuur, worden vaak gericht bezocht door (vaste) klanten. Die klanten zullen weliswaar meer kilometers moeten rijden, maar de omrijtijd is beperkt. Bovendien moet gereden worden via hoofdroutes zoals N wegen die juist bedoeld zijn voor dergelijke verkeersbewegingen. Het college verwacht niet dat dit tot gevolg heeft dat er geen of veel minder klanten komen.

De gemeente Alphen aan den Rijn heeft de economische gevolgen van de proefafsluiting niet onderzocht. Uit diverse Woo-verzoeken is geen onderzoek naar de economische gevolgen gekomen.

Het is niet correct dat de omrijtijden beperkt zijn. De omrijtijden kunnen in de praktijk oplopen tot een half uur per enkele reis. Dat is veel te veel.

Voor zover het klanten van winkels in bijvoorbeeld Nieuwkoop, Zwammerdam of Bodegraven betreft weegt het college af dat zoals hiervoor beschreven (vaste) klanten vaak gericht naar een (vaste) winkel gaan, waarbij het college niet verwacht dat klanten door de afsluiting wegblijven. Anderszins treedt wellicht een herverdeling van klanten op waarbij andere winkels juist een positief effect merken omdat men dan eerder voor die winkels kiest.

Horeca is vaker afhankelijk van (toevallige) passanten. Door de afsluiting zullen er minder (toevallige) passanten per auto of motor zijn. Het college weegt hierbij af dat horeca niet alleen afhankelijk is van (toevallige) passanten per auto of motor, maar ook van passerende fietsers. Doordat de fietsroute via de Zieldeweg verbetert en het fietsgebruik toeneemt levert dit ook weer nieuwe (extra) klanten op. Het college weegt hierbij af dat dit elkaar minimaal zal opheffen en verwacht niet dat er (grote) nadelige gevolgen voor horeca zijn. Bedrijven die de Zieldeweg als ontsluitingsroute gebruiken zullen door de afsluiting een andere route moeten kiezen. Dit heeft mogelijk gevolgen voor brandstofgebruik, leidt tot extra kosten en ongemak. Zoals hiervoor beschreven is dit bij de pilot niet gebleken. Het college weegt hierbij af dat deze gevolgen nihil zijn.

Tijdens de proefafsluiting zijn er voldoende mogelijkheden geweest om eventuele negatieve economische gevolgen naar voren te brengen. Tijdens de proefafsluiting is hiervan niets gebleken.

In tegenstelling tot hier vermeld staat, zijn de economische gevolgen meerdere malen gemeld. Onder andere:

- In de bezwaarschriften, die ingediend zijn tegen de proefafsluiting.
- Tijdens de hoorzitting van de commissie bezwaarschriften in het kader van de proefafsluiting.
- Het verslag van de commissie bezwaarschriften, die expliciet aangeeft dat de maatschappelijke, sociale en economische gevolgen in een vervolgtraject in beeld moeten worden gebracht.

Daarnaast is het gemeld in de:

- Brieven van de gemeente Nieuwkoop, die extra aandacht vragen voor de economische gevolgen.
- Zienswijzen, die ingediend zijn in het kader van de Zienswijze procedure.
- Media, zoals bijvoorbeeld: <https://www.ad.nl/nieuwkoop/horeca-zit-met-handen-in-het-haar-over-afsluiting-ziendeweg-klanten-moeten-straks-flink-omrijden~a62e013d/>

Hierbij geldt 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.

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 Zieldeweg. Hetzelfde geldt voor gemotoriseerd verkeer. Er zijn geen overduidelijke pieken aanwezig. 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 Zieldeweg. Hoewel fietsers in de zomermaanden meer gebruik maken van de Zieldeweg 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.

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.

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.

Een deel van het gemotoriseerd verkeer verkiest nog steeds enkele minder geschikte wegen zoals de Treinweg, Kortsteekterweg en Lindenhovestraat. Door aanpassingen op dit wegennet kan de veiligheid en leefbaarheid hier gewaarborgd blijven. **Wel ziet het college verbetermogelijkheden van de routes via het hoofdwegennet zoals beter zichtbare bochtschilden op de N231 tussen Aarlanderveen en Oostkanaalweg, verlichting in de bocht thv hectometerpaal 2.1, een betere doorstroming bij de rotonde N207/N231 en een groene golf bij de verkeerslichten op de N207 bij Alphen aan den Rijn. Daarnaast wordt de Steekterbrug vervangen voor een vaste brug zodat er geen brugopeningen meer zijn die zorgen voor extra stagnatie op de N207. Het college brengt deze punten onder de aandacht van Provincie Zuid Holland.**

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. **Het verlies van comfort voor de automobilist om via de N wegen te moeten rijden, weegt niet op tegen het verlies van comfort voor de fietsers als de maatregel niet wordt getroffen. Verder laat het college het belang van fietsers, overig langzaam verkeer en bewoners zwaarder wegen dan economische en sociale belangen, omdat het college stelt dat de economische en sociale belangen beperkt geraakt worden.**

Het gaat niet om het comfort voor automobilisten, maar om mensen die naar hun werk moeten, de gezondheidszorg die afhankelijk is van de Zierendeweg etc.

6.5 Bijlage 5: Reactie op onderzoek Human Factors-analyse Zierendeweg

Doel onderzoek

Op 24 oktober 2023 heeft de gemeente Alphen aan den Rijn gevraagd aan de Adviesdienst Mens & Veiligheid:

Geef een onafhankelijk gedragskundig advies ten aanzien van het voorgenomen verkeersbesluit over de Zierendeweg.

Daarbij wordt door het onderzoeksbureau gekeken naar de interactie tussen de weggebruiker en zijn omgeving. Specifiek gaat het om:

- Verwachtingspatroon: voldoet het aan de verwachtingen?
- Waarnemen: ziet hij wat hij moet doen?
- Begrijpen: begrijpt hij wat er van hem verwacht wordt?
- Kunnen: kan hij ernaar handelen?
- Willen: kiest hij er bewust voor?

Met een rijtuiganalyse wordt, met verschillende voertuigen die uitgevoerd zijn met dashcams en bijvoorbeeld een Go-Pro (op de fiets), over de Zierendeweg en de omliggende wegen gereden. Ze leggen vast welke situaties zij tegenkomen.

Onderzoek moment

Het onderzoek heeft op 5, 22 en 25 november 2023 plaatsgevonden. Daarbij zijn meerdere ritten op beeld vastgelegd bij daglicht en duisternis.

In die periode had het bijzonder veel geregend. Boeren, die normaal gesproken de Zierendeweg gebruiken, lieten hun tractoren binnen staan omdat ze anders zouden wegzakken in de kledernatte weilanden. Fietsers waren op dat moment ook amper te ontdekken op de Zierendeweg, want die fietsen met name in de zomer bij zonnig weer.

Resultaten onderzoek

Het onderzoek geeft aan dat de Zierendeweg niet fietsvriendelijk is. Daarbij zorgt het weidse karakter voor veel blootstelling aan het weer. Ook is er geen verlichting.

Het onderzoeksbureau geeft niet aan dat de Zierendeweg gevaarlijk is. Er wordt alleen aangegeven dat de veiligheid op de Zierendeweg verbeterd kan worden. Tevens worden er aanbevelingen gegeven voor verbetering van de provinciale wegen.

Twijfels en onjuistheden onderzoek

Het onderzoek riep veel twijfel op. Ook bleken een aantal conclusies niet juist. Daarbij ging het o.a. om:

1. Het onderzoek heeft niet plaatsgevonden conform de opdracht.

- a. De opdracht was om een onderzoek uit te voeren over het voorgenomen verkeersbesluit. Door het onderzoeksbureau is echter de huidige en niet de toekomstige verkeerssituatie onderzocht.
2. Het moment van onderzoek was niet goed.
 - a. Er waren in november nagenoeg geen fietsers. Die fietsen met name in de zomer.
 - b. Er was geen landbouwverkeer. Dat is een gevaar zettende weggebruiker. In aanvulling daarop is ook de verkeersonveilige combinatie van tractoren en fietsers niet onderzocht.
 - c. Op het moment van onderzoek stonden er, in verband met wegwerkzaamheden, obstakels op de Zierendeweg. Dit was een uitzonderings situatie, waar geen rekening mee gehouden is door het onderzoeksbureau.
3. Vooraf is door het onderzoeksbureau aangegeven dat de omliggende wegen meegenomen zouden worden in het onderzoek. Onderzoeken op omliggende wegen, zoals de Kortsteekerweg, de Achtermiddenweg, het Zuideinde van Aarlanderveen etc, ontbreken echter in het rapport. Hierdoor is niet duidelijk of het verkeer verplaatst wordt naar wegen, die veel onveiliger zijn.
4. Vooraf was door het onderzoeksbureau aangegeven dat de resultaten eerst gepresenteerd zouden worden. Daarbij is de ervaring van het onderzoeksbureau dat een toelichting op het resultaat van een Human Factors-analyse kan helpen bij een verschil van inzicht over het gebruik van een weg. De gemeente Alphen aan den Rijn heeft er echter om onbekende redenen voor gekozen om de resultaten niet te presenteren.
5. Slide 29 HF analyse Zierendeweg: Er wordt door het onderzoeksbureau kritiek gegeven op de inrichting van de weg (weinig ruimte voor fietsers, faciliteert doorgaand verkeer). De weg is ingericht door de gemeente Alphen aan den Rijn en is in het verleden bewust smaller gemaakt. De kritiek kan door de gemeente Alphen aan den Rijn opgepakt worden door een vrij liggend fietspad aan te leggen of door de Zierendeweg weer breder te maken.
6. Slide 30 HF analyse Zierendeweg: Aangegeven wordt dat fietsers geen alternatief hebben. Dit komt niet overeen met de afweging van de gemeente Alphen aan den Rijn, die aangeeft dat het Meijepad als alternatief fietspad gebruikt kan worden (zie exb-2024-21822 Notitie belangenafweging Zierendeweg).
7. In het onderzoek is op geen enkele wijze aandacht besteed aan het aantal fietsongevallen dat zich in de afgelopen 20 jaar op de Zierendeweg heeft voorgedaan. Dat is uiterst relevante informatie als gegeven dat de weggebruikers van de Zierendeweg wel degelijk bij hun rijtaken rekening houden met elkaar. In zijn algemeenheid geldt dat weggebruikers die een weg dagelijks of meerdere keren per week gebruiken op basis van de lokale kennis hun rijtaken daarop aanpassen. Dat aspect van anticipatie wordt nergens genoemd. Door alleen te spreken vanuit een rijtaakbeleving voor een willekeurige, met de situatie onbekende weggebruiker, ontstaat immers een geheel ander beeld.

Van een onafhankelijk onderzoek mag verwacht worden dat relevante feiten en omstandigheden worden meegenomen. Met name het geheel ontbreken van de effecten van het landbouwverkeer op een weg als de Zierendeweg op andere weggebruikers, en zeker ook fietsers, is te kwalificeren als een ernstige omissie. Deze en de andere omissies leiden tot de conclusie dat het onderzoek kwalitatief onvoldoende is en daarmee helaas onbruikbaar is.

Bijlage 6

Bezwaarnummers:	zie bijlage bezwaarden (hierna te noemen: bijlage)
Zaaknummer:	zie bijlage
Onderwerp:	bezwaarschriften gericht tegen het besluit tot het tijdelijk afsluiten voor motorvoertuigen m.u.v. landbouwvoertuigen van de Zierendeweg op een locatie direct ten zuiden van de Achtermiddenweg te Aarlanderveen als proef voor een periode van negen maanden
Zittingsdatum:	14 juni 2022
Advies ondertekend op:	7 juli 2022

Commissie bezwaarschriften

Op grond van hoofdstuk 6 en 7 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna te noemen: de Awb) en de Verordening behandeling bezwaarschriften Alphen aan den Rijn 2014, brengt de Commissie bezwaarschriften (hierna te noemen: de Commissie) advies uit aan het college van burgemeester en wethouders (hierna te noemen: het college).

Op 14 juni 2022 heeft de Commissie de bezwaarschriften behandeld in een hoorzitting. Daarbij zijn een dertigtal bezwaarden verschenen. De navolgende bezwaarden hebben zich daarbij voorgesteld en het woord gevoerd: de heer R.W.J. Verbruggen, voorzitter van de vereniging Eymbert, welke vereniging middels overlegde machtigingen als gemachtigde optreedt namens 21 bezwaarden, mevrouw W.H. van der Meulen, de heer J.L.S. Dols, mevrouw J.I.I. van Riet, de heer J.F.T. Boogaard, de heer M. Mulder van Excellent Stables en de heer R. Snoeker. Namens het college waren mevrouw mr. M.C. Pieck en de heer J. Verkade aanwezig. Van de Commissie waren aanwezig: de heer J.A.J. Verheijen (voorzitter), mevrouw mr. K.M. van Dijk-Opstal (lid), de heer mr. F. Schoonbrood (lid) en de heer mr. M.P.J. Bunnik (secretaris). Van de hoorzitting is een geluidsopname gemaakt.

Conclusie

De Commissie is van mening dat een aantal bezwaarden ontvankelijk zijn (op de bijlage met groene kleur aangeduid). Een aantal bezwaarden acht de Commissie ontvankelijk, tenzij het college nader kan onderbouwen waarom deze bezwaarden niet belanghebbend zouden zijn (op de bijlage met oranje kleur aangeduid). Een aantal bezwaarden acht de Commissie niet ontvankelijk (op de bijlage met rode kleur aangeduid). Het bestreden besluit kan ongewijzigd in stand blijven.

Hieronder wordt toegelicht hoe de Commissie tot dit advies is gekomen.

Voorgeschiedenis en aanleiding

Middels publicatie in het Gemeentebled heeft het college op 17 februari 2022 op grond van artikel 15 van de Wegenverkeerswet 1994 een verkeersbesluit genomen tot het

plaatsen van bord C12 (gesloten voor alle motorvoertuigen) met onderbord OB55 (uitgezonderd landbouwvoertuigen), aangevuld met de tekst "brommobielen" voor een proefperiode van 9 maanden op de Zierendeweg net ten zuiden van de aansluiting met de Achtermiddenweg in beide richtingen (hierna: het bestreden besluit). Binnen de wettelijke termijn van zes weken na bekendmaking, hebben 107 bezwaarden een bezwaarschrift ingediend tegen het bestreden besluit.

Ontvankelijkheid

Er is sprake van een besluit in de zin van artikel 1:3 van de Awb en de bezwaarschriften zijn tijdig en gemotiveerd ingediend. Op grond van artikel 6:5, eerste lid, onder a van de Awb dient een bezwaarschrift de naam en het adres van de indiener te bevatten. De bezwaarschriften van C.L. Langejans, M. van Loenen, mevrouw T. Brouwer en mevrouw V. Vossenbergh voldeden niet aan het adresvereiste. Hen is de mogelijkheid geboden dit gebrek te herstellen, waarbij is gewezen op de gevolgen voor de ontvankelijkheid als het herstel niet binnen de gestelde termijn zou worden hersteld. De Commissie constateert dat deze bezwaarden het verzuim niet (tijdig) hersteld hebben. Dientengevolge kan de Commissie deze bezwaarden niet in hun bezwaren ontvangen.

Ingevolge artikel 1:2, eerste lid van de Awb wordt onder belanghebbende verstaan degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken. Zoals de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State eerder heeft overwogen (bijvoorbeeld in de uitspraak van 25 juli 2012 ECLI:NL:RVS:2012:BX2597), is met het stellen van het vereiste van het zijn van belanghebbende om bezwaar te kunnen maken door de wetgever een begrenzing beoogd van de mogelijkheden om tegen een besluit rechtsmiddelen aan te wenden. Bij verkeersbesluiten dient te worden onderzocht of de belangen van de bezwaarmakers daarbij rechtstreeks zijn betrokken. Uit de jurisprudentie valt op te maken dat een persoon slechts belanghebbende bij een verkeersbesluit is, indien hij een bijzonder, individueel belang bij dat besluit heeft, dat zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers. Het college is van mening dat alle 107 bezwaarden niet belanghebbend zijn in de zin van artikel 1:2 van de Awb. Het college stelt dat geen van de bezwaarden aan de Zierendeweg of in de directe omgeving daarvan wonen. De bezwaarden aan het Zuideinde in Nieuwkoop wonen op ongeveer 1200 meter van de afsluiting. De bezwaarde woonachtig aan de Achtermiddenweg 8 te Aarlanderveen woont het dichtst bij de afsluiting, op ongeveer 380 meter. Het feit dat bezwaarden regelmatig gebruik maken van het afgesloten weggedeelte en als gevolg van de wegafsluiting moeten omrijden, is naar de mening van het college onvoldoende om aan te nemen dat hen belang zich in voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers, aangezien eenieder die van de Zierendeweg gebruik zou willen maken hierdoor wordt geraakt. Het college beroept zich hierbij in het verweerschrift op twee uitspraken uit 2014 van de Raad van State, welke echter niet zien op wegafsluitingen.

Naar het oordeel van de Commissie ondervinden de Nieuwkopers, die met de auto gebruik maken van de Zierendeweg, de gevolgen van het bestreden besluit en wordt hun woon- en leefomgeving hierdoor beïnvloedt. Voor de Nieuwkopers is de Zierendeweg namelijk een wezenlijke ontsluitingsweg. Zij worden hierdoor allen geconfronteerd met uiteenlopende omrijdtijden en een moeilijkere bereikbaarheid. Dit wordt bevestigd door het grote aantal bezwaren dat door Nieuwkopers is ingediend. De Commissie is van mening dat alle bezwaarden, woonachtig in Nieuwkoop, een bijzonder, individueel belang bij het bestreden besluit hebben, dat zich in

voldoende mate onderscheidt van dat van andere weggebruikers (die niet in Nieuwkoop wonen). Dit geldt temeer voor de bezwaarden woonachtig in de kern van Nieuwkoop, ten zuiden van de N231, voor wie het verkeersbesluit eveneens directe gevolgen heeft ten aanzien van de verkeersbewegingen ter plaatse van hun woningen (met groene kleur aangeduid op de bijlage). De Nieuwkopers woonachtig buiten de Nieuwkoopse kern acht de Commissie ontvankelijk, tenzij het college in de beslissing op bezwaar nader kan onderbouwen waarom deze bezwaarden niet belanghebbend zouden zijn (met oranje kleur aangeduid op de bijlage). Zij die buiten Nieuwkoop wonen hebben geen onderscheidenlijk belang bij het bestreden besluit en worden derhalve door de Commissie niet ontvankelijk geacht in hun bezwaren (met rode keur aangeduid op de bijlage).

In zijn aanvullend bezwaarschrift en ter zitting stelt bezwaarde R.W.J. Verbruggen dat hij zijn bezwaar heeft overgedragen aan de vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid Eymbert (hierna te noemen: Eymbert). Op grond hiervan, dient naar de mening van de heer Verbruggen, Eymbert in deze procedure aangemerkt te worden als belanghebbende in de zin van artikel 1:3, derde lid van de Awb. Hierover merkt de Commissie het volgende op. De Commissie stelt vast dat de belangen die Eymbert blijkens haar statuten behartigt, geraakt worden door het bestreden besluit. Van overdracht van het procesbelang van de heer Verbruggen naar Eymbert is geen sprake. Zou daar sprake van zijn, dan had de heer Verbruggen zijn woning aan Eymbert dienen te hebben verkocht. Daarnaast merkt de Commissie op, dat op grond van artikel 6:3 van de Awb Eymbert binnen de bezwaartermijn van zes weken bezwaar had moeten indienen, hetgeen zij niet heeft gedaan. Voor een ontvankelijk bezwaarschrift is ten minste vereist dat de belanghebbende rechtspersoon uiterlijk op de dag waarop de bezwaartermijn eindigt is ontstaan (vergelijk de uitspraak van 28 juli 2004, ECLI:NL: RVS:2004:AQ5717). Eymbert is echter volgens haar statuten pas op 24 april 2022 opgericht, zodat haar feitelijke werkzaamheden pas zijn begonnen na het einde van de bezwaartermijn op 1 april 2022. Eymbert was dus niet uiterlijk binnen de bezwaartermijn belanghebbende en de Commissie adviseert derhalve dat Eymbert in deze procedure niet als belanghebbende wordt aangemerkt. Eymbert is overigens wel bevoegd de 21 bezwaarden te vertegenwoordigen, die daartoe aan Eymbert een machtiging hebben overlegd, waaronder bezwaarde R.W.J. Verbruggen.

Daar een groot aantal bezwaren voldoen aan de eisen die de Awb stelt in verband met de ontvankelijkheid, behelst dit dat deze bezwaren inhoudelijk mogen en dienen te worden beoordeeld.

Juridisch kader (zie bijlage)

De van toepassing zijnde wettelijke bepalingen zijn artikelen 2, 15 en 18 van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna te noemen: Wvw) en de artikelen 12, 21, 24, 26 en 37 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna te noemen: Babw).

Inhoudelijke beoordeling van het bezwaarschrift

Samenvatting bezwaarschrift

In de ontvankelijke bezwaarschriften wordt samengevat het volgende aangevoerd: Bezwaarden zijn van mening dat het bestreden besluit niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid en niet kan worden gedragen door de daaraan ten grondslag gelegde motivering. Bij de totstandkoming van het verkeersbesluit heeft het college volgens bezwaarden

onvoldoende onderzocht in hoeverre de Zierendeweg gevaarlijk is en welke gevolgen de afsluiting van de Zierendeweg heeft. Hierbij zijn de belangen van de weggebruikers die veel van de Zierendeweg gebruik maken, niet meegewogen bij de besluitvorming. Alternatieve oplossingen om de verkeersveiligheid op de weg te vergroten zijn onvoldoende onderzocht. Nieuwkoop is al zo slecht bereikbaar en na de afsluiting van de Zierendeweg wordt dat nog slechter. De autoweggebruikers moeten nu veel omrijden als men in Bodegraven of verder wil zijn. Hier zijn benzinekosten aan verbonden. Het verkeersaanbod op alternatieve soortgelijke wegen zal door de afsluiting aanzienlijk toenemen. Deze toename zal de verkeersveiligheid op die wegen niet ten goede komen en zal tevens irritaties in het verkeer veroorzaken. Daarnaast wordt door het omrijden het milieu extra belast. In plaats van het afsluiten van de Zierendeweg, zou er een apart fietspad dienen te worden aangelegd.

Een enkele bezwaarde verzoekt op grond van artikel 7:15 van de Awb om vergoeding van de kosten.

Overwegingen van de Commissie

De Commissie overweegt dat een verkeersbesluit genomen wordt door de wegbeheerder, in casu het college. Het college komt tot een verkeersbesluit na inwinning van advies bij de politie en na weging van alle betrokken belangen. Een verkeersbesluit vindt zijn grondslag in de doelstellingen die zijn opgenomen in artikel 2 van de Wvw, te weten het in stand houden van de weg, het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan, het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer en met name het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade.

Ingevolge artikel 15, tweede lid van de Wvw geschieden maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of wegedeelte gebruik kan maken.

Ingevolge artikel 21 van het Babw vermeldt de motivering van het verkeersbesluit in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wvw genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wvw genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Het bestreden besluit ziet op het tijdelijk afsluiten voor motorvoertuigen, met uitzondering van landbouwvoertuigen (en brommobielen) van de Zierendeweg op een locatie direct ten zuiden van de Achtermiddenweg te Aarlanderveen als proef voor een periode van negen maanden. Volgens het college is dit nodig omdat de smalle Zierendeweg niet verkeersveilig is door het vele autoverkeer in combinatie met fiets- en landbouwverkeer. Met het bestreden besluit blijven alle bestemmingen aan de Zierendeweg bereikbaar, maar afhankelijk van de bestemming dient doorgaand verkeer een andere route te kiezen.

Bezwaarden stellen dat het bestreden besluit niet zorgvuldig is voorbereid, want is niet op feiten gebaseerd. De Zierendeweg is niet zo'n gevaarlijke weg. Door de afsluiting dient er (veel) omgereden te worden. Het wordt daardoor drukker en gevaarlijker op andere wegen en veroorzaakt een extra belasting voor het milieu. De belangen van de weggebruikers die veel van de Zierendeweg gebruik maken, zijn niet meegewogen bij de besluitvorming. Winkels en horeca in Nieuwkoop en de manege in Aarlanderveen zijn slecht bereikbaar, hetgeen tot omzetverlies leidt. In plaats van dat de Zierendeweg afgesloten wordt, zou er een apart fietspad aangelegd moeten worden.

Het besluit heeft consequenties voor weggebruikers en omwonenden. Het wordt evenwel rechtmatig geacht wanneer het zorgvuldig is voorbereid, deugdelijk is gemotiveerd en in overeenstemming met de wet- en regelgeving tot stand is gekomen. Volgens vaste rechtspraak geldt als uitgangspunt dat het treffen van een verkeersmaatregel als een normale maatschappelijke ontwikkeling moet worden beschouwd waarmee eenieder kan worden geconfronteerd en waarvan de nadelige gevolgen in beginsel voor rekening van de betrokkenen mogen worden gelaten, zie de uitspraak van de Afdeling van de Raad van State ECLI:NL: RVS:2004:AQ1051. Bij het nemen van een verkeersbesluit komt het college een ruime beoordelingsmarge toe. Het is aan het college om alle verschillende bij het nemen van een dergelijk besluit betrokken belangen tegen elkaar af te wegen. De Commissie dient zich bij de beoordeling van een dergelijk besluit terughoudend op te stellen en te toetsen of het besluit niet in strijd is met wettelijke voorschriften dan wel de afweging van de betrokken belangen zodanig onevenwichtig is dat het college niet in redelijkheid tot dat besluit heeft kunnen komen.

Uit het bestreden besluit maakt de Commissie op, dat de in artikel 2, eerste lid van de Www 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 het bestreden besluit. Het college stelt dat ook de in artikel 2, tweede lid van de Www genoemde belangen ten behoeve van het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade ten grondslag liggen aan het bestreden besluit. Ter motivering vermeldt het college in het bestreden besluit dat er op de Zierendeweg de afgelopen jaren enkele ongelukken hebben plaatsgevonden en dat veel weggebruikers (vooral fietsers) een onveilig gevoel hebben op de Zierendeweg. Van de weg wordt veel gebruik gemaakt door doorgaand verkeer, terwijl er betere alternatieve routes voorhanden zijn. Daarnaast verwacht het college dat met de aanleg van een rotonde bij de kruising Nieuwkoopseweg/Achttienkavels de Zierendeweg nog meer belast wordt met autoverkeer. De leefbaarheid voor fietsers en bewoners op de Zierendeweg, en op in het verlengde van deze weg gelegen routes in Zwammerdam, wordt aangetast door het vele verkeer dat van deze weg en routes gebruik maakt en in de kern van Zwammerdam, waar via 30 km/uur zones wordt gereden, veroorzaakt het extra overlast. Naar de mening van de Commissie heeft het college daarmee voldaan aan de vereisten van artikel 21 van het Babw in samenhang gelezen met artikel 2, eerste en tweede lid, van de Www.

In 2020 heeft het college het ingenieursbureau Iv-Infra B.V. opdracht gegeven een verkenning uit te voeren naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid op de Zierendeweg te verbeteren. Daarbij is informatie opgehaald bij diverse belanghebbenden, zoals grondeigenaren, bewoners en bedrijven langs de Zierendeweg en belangenorganisaties. Vanuit deze verkenning zijn er twee oplossingsrichtingen aangedragen: het aanleggen van een

vrijliggend fietspad direct langs de Zierendeweg of het afsluiten van de Zierendeweg voor doorgaand verkeer.

Andere maatregelen ten behoeve van het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de Zierendeweg (en de aansluitende routes via 30 kilometer per uur erftoegangswegen en woonerven in Zwammerdam), zoals het verlagen van de snelheid, weekendafsluiting en eenrichtingsverkeer in de spits zijn onderzocht, maar gebleken is dat deze maatregelen niet voldoende een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Zierendeweg (en de aansluitende routes via 30 kilometer per uur erftoegangswegen en woonerven in Zwammerdam), aangezien dan nog steeds veel doorgaand verkeer op de Zierendeweg en de achterliggende routes in Zwammerdam rijdt.

Eind 2020 heeft het college een voorkeur uitgesproken voor het afsluiten van de Zierendeweg. Het afsluiten van de Zierendeweg heeft echter gevolgen voor het doorgaand gemotoriseerd verkeer en de overige wegen. Daarom heeft het college in 2021 IV-Infra B.V. gevraagd een vervolgstudie uit te voeren naar deze gevolgen en een verdere uitwerking te maken van een vrijliggend fietspad. Als gevolg van het afsluiten van de Zierendeweg dient verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Zierendeweg een andere route te kiezen. De reistijden en -afstanden die hiermee gemoeid zijn, zijn in de 'Studie gevolgen afsluiting Zierendeweg' in beeld gebracht met behulp van Google Traffic, waarmee een beeld verkregen kan worden van de reistijden over de verschillende routes op basis van historische reistijden. Het rapport stelt dat de omrijdtijd als gevolg van het verkeersbesluit, afhankelijk van de herkomst en bestemming, ongeveer vier tot tien minuten bedraagt. Tussen Nieuwkoop en Zwammerdam neemt de reistijd na afsluiting van de Zierendeweg toe met ongeveer 2 à 4 minuten en de reisafstand met circa 4,5 kilometer via de kortste alternatieve route Treinweg. Voor herkomst en bestemming dicht bij de Zierendeweg zullen de verschillen iets groter zijn. Tussen Nieuwkoop en N11 neemt de reisafstand toe met ongeveer 5 kilometer maar neemt de reistijd niet toe of zelfs af via de alternatieve route via N231-N207 en N11. Dit betreft over het algemeen een in tijd vergelijkbare route en geen toename van betekenis naar het oordeel van het college. Uit de voornoemde 'Studie' blijkt dat de N231/Nieuwkoopseweg drukker wordt met mogelijke effecten op rotonde N207 (Oostkanaalweg) en dat de route Treinweg-Kortsteekterweg-Lindhovestraat drukker wordt met mogelijke effecten op de verkeerssituatie op de Kortsteekterweg en Lindhovestraat.

In het verweerschrift en ter zitting heeft het college tevens gesteld dat in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan en het Verkeersveiligheidsplan Alphen aan den Rijn de wegen in Alphen aan den Rijn zijn gecategoriseerd. Gebiedsontsluitingswegen (hoofdwegen) zijn bedoeld om landelijk of stedelijk gebied te ontsluiten en hebben een doorstroomfunctie en uitwisselfunctie. Gebiedsontsluitingswegen zorgen ervoor dat woonwijken, bedrijventerreinen en winkelcentra enzovoorts bereikbaar blijven. Erftoegangswegen hebben als functie het veilig toegankelijk maken van percelen in verblijfsgebieden. Door de lagere snelheid wordt doorgaand verkeer zo veel mogelijk geweerd. De gemeente wil zoveel mogelijk autoverkeer bundelen op gebiedsontsluitingswegen. De verkeersafwikkeling van doorgaand autoverkeer op gebiedsontsluitingswegen wordt daarom gestimuleerd en op de overige wegen - erftoegangswegen - beperkt. Alphen aan den Rijn wil op deze manier een bijdrage leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid op wegen. Bij

deze categorisering van het wegennet is de meeste geschikte route niet altijd de kortste route.

Uit overleg met de Provincie Zuid-Holland en de gemeente Nieuwkoop is gebleken dat de realisatie van een fietspad langs de Zierendeweg een langdurig en kostbaar proces is, mede gelet op de benodigde aankoop van gronden en bestemmingplanprocedures, waardoor dit pas op langere termijn een oplossing is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Zierendeweg.

Het afsluiten van de Zierendeweg is een oplossing, die wel op korte termijn te realiseren is. Daarbij heeft het college in het betreden besluit overwogen dat dit voor sommige weggebruikers betekent dat zij meer kilometers en reistijd moeten afleggen naar hun bestemming, maar dat het belang om tot een veilige en leefbare oplossing voor de Zierendeweg en achterliggende routes te komen door het doen van een proefafsluiting, zwaarder weegt dan het belang van weggebruikers om gebruik te willen maken van deze route.

Alvorens het college een definitief besluit neemt over het al dan niet afsluiten van de Zierendeweg, wil het de effecten van de afsluiting beoordelen aan de hand van metingen en meningen. In het verweerschrift en ter zitting licht het college toe dat de gevolgen van de afsluiting van de Zierendeweg worden gemeten op wegen waar de gevolgen merkbaar kunnen zijn nu motorvoertuigen een alternatieve route dienen te rijden. Gemeente Alphen aan den Rijn doet dit in overleg met de gemeente Nieuwkoop en de provincie Zuid-Holland. De aanpak van het meetonderzoek bestaat onder andere uit het tellen van het verkeer en het waarnemen en observeren van de verkeerssituatie voor en tijdens de proefafsluiting. Hiervoor is een verkeerskundig bureau ingeschakeld. De verkeerstellingen worden uitgevoerd op achttien strategisch gekozen telpunten in het gebied in en tussen Nieuwkoop, Aarlanderveen, Zwammerdam en Alphen aan den Rijn. De waarnemingen worden ook in dit gebied uitgevoerd waarbij onder ander wordt gelet op verkeersveiligheid en gevaarlijke situaties, verkeersafwikkeling en stagnaties, voorrangssituaties en snelheid. Aanwonenden van wegen waar de verkeerssituaties mogelijk wijzigen, kunnen melding doen van deze verkeerssituaties via internet of telefoon. De tellingen, waarnemingen en meldingen zullen drie maanden na de afsluiting worden geanalyseerd om de effecten van de proefafsluiting in beeld te krijgen: wat zijn de gevolgen voor de verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid in het gebied, zijn er extra maatregelen nodig, kan de proefafsluiting worden gehandhaafd of moet deze voortijdig worden beëindigd? Vervolgens zal er in september een eerste evaluatiebijeenkomst zijn. Daarvoor zullen direct aanwonenden van wegen waar de verkeerssituatie wijzigt en belangenorganisaties die zijn betrokken bij het vooronderzoek worden uitgenodigd.

Gegeven het feit dat het bij het bestreden besluit handelt om een proefafsluiting van negen maanden, heeft het college naar de mening van de Commissie in het bestreden besluit en in het gevoerde verweer in voldoende mate aangetoond dat belangen tegen elkaar afgewogen zijn. Er bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de afweging van de betrokken belangen zodanig onevenwichtig is dat het college niet in redelijkheid tot het bestreden besluit heeft kunnen komen. De Commissie ziet ook geen aanleiding om de gegevens en conclusies uit de verschillende door IV-Infra B.V. uitgevoerde rapporten in twijfel te trekken. De Commissie concludeert dat het college in redelijkheid het standpunt heeft kunnen innemen dat het belang

van om tot een veilige en leefbare oplossing voor de Zierendeweg en achterliggende routes te komen door het doen van een proefafsluiting, zwaarder weegt dan de nadelen die de weggebruikers ervaren van deze proefafsluiting.

Gelet op de verstrekende gevolgen die een eventuele definitieve afsluiting voor gemotoriseerd verkeer van de Zierendeweg heeft, geeft de Commissie het college nadrukkelijk in overweging mee, bij de besluitvorming hieromtrent een bredere integrale belangenafweging toe te passen, welke buiten de kaders van alleen de Wegenverkeerswet vallen. Naast de verkeerskundige effecten zullen ook de maatschappelijke, sociale en economische gevolgen van een definitieve afsluiting in beeld dienen te worden gebracht. Daarnaast is de Commissie van mening, dat naast de reeds betrokken stakeholders, ook zij, die belang hebben bij een openstelling van de weg voor gemotoriseerd verkeer, betrokken zouden dienen te worden in de besluitvorming. De Commissie adviseert het college derhalve dit advies en de ingediende bezwaren te betrekken bij de voorbereiding van het definitieve besluit.

De Commissie gaat er van uit, dat bij de te houden evaluaties, waarvan het college ter zitting heeft aangegeven bereid te zijn bezwaarden daarin te betrekken, de in deze procedure geuite bezwaren zullen worden meegenomen en dat alle informatie over de proefafsluiting voor eenieder toegankelijk is

Conclusie

Alles overziend meent de Commissie dat het bestreden besluit zorgvuldig en niet in strijd met de wet of enig in het algemeen rechtsbewustzijn levend beginsel van behoorlijk bestuur tot stand is gekomen.

Advies

De Commissie adviseert het college:

1. de bezwaarschriften al dan niet ontvankelijk te verklaren op grond van de bijlage; en
2. het bestreden besluit ongewijzigd in stand te laten; en
3. eventueel gevraagde proceskosten niet te vergoeden.

Commissie bezwaarschriften,
de secretaris,

de voorzitter,



mr. M.P.J. Bunnik



J.A.J. Verheijen

N.B. de Commissie attendeert het college erop dat het advies van de Commissie bij de beslissing op het bezwaarschrift dient te worden gevoegd en aan bezwaarde(n), en eventueel aan derde-belanghebbende(n), toegezonden dient te worden, ook in het geval het advies niet wordt gevolgd.

Juridisch kader bij het advies van de Commissie bezwaarschriften met nummer 22.001 / (2834736)

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 1:2

1. Onder belanghebbende wordt verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

Artikel 1:3

1. Onder besluit wordt verstaan: een schriftelijke beslissing van een bestuursorgaan, inhoudende een publiekrechtelijke rechtshandeling.
2. Onder beschikking wordt verstaan: een besluit dat niet van algemene strekking is, met inbegrip van de afwijzing van een aanvraag daarvan.

Artikel 1:5

Onder het maken van bezwaar wordt verstaan: het gebruik maken van de ingevolge een wettelijk voorschrift bestaande bevoegdheid, voorziening tegen een besluit te vragen bij het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen.

Artikel 3:2

Bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen.

Artikel 3:4

1. Het bestuursorgaan weegt de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen af, voor zover niet uit een wettelijk voorschrift of uit de aard van de af te oefenen bevoegdheid een beperking voortvloeit.
2. De voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van een besluit mogen niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen.

Artikel 3:46

Een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering.

Artikel 3:47

1. De motivering wordt vermeld bij de bekendmaking van het besluit.
2. Daarbij wordt zo mogelijk vermeld krachtens welk wettelijk voorschrift het besluit wordt genomen.

Artikel 6:7

De termijn voor het indienen van een bezwaar- of beroepschrift bedraagt zes weken.

Artikel 6:8

1. De termijn vangt aan met ingang van de dag na die waarop het besluit op de voorgeschreven wijze is bekendgemaakt.

Wegenverkeerswet 1994

Artikel 2

1. 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.
2. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
 - a. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer;
 - b. het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of van de functie van objecten of gebieden.
3. De krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen voorts strekken tot:
 - a. het bevorderen van een doelmatig of zuinig energiegebruik;
 - b. het waarborgen van het op juiste wijze in rekening brengen van tarieven voor het gebruik van de weg;
 - c. het gebruik en de waarborging van de juistheid van de registers die ingevolge deze wet worden bijgehouden;
 - d. het voorkomen en bestrijden van fraude;
 - e. de regeling van positie, inrichting en werkwijze, alsmede het uitoefenen van toezicht op zelfstandige bestuursorganen die taken verrichten op het terrein van deze wet.

Artikel 15

1. De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.
2. Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.

Artikel 18 lid 1 onder d

1. Verkeersbesluiten worden genomen
- d. voor zover zij betreffen het verkeer op andere wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie.

Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer

Artikel 12

De plaatsing of verwijdering van de hierna genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit:

a. de volgende borden:

I de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, uitgezonderd de borden C22 en E9, alsmede de borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze verkeersborden een onderbord als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, wordt aangebracht, dan wel toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid; II bord L3 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, voor zover het een bushalte betreft;

b. de volgende verkeerstekens op het wegdek:

- I. doorgetrokken strepen;
- II. de aanduiding van fietsstroken;
- III. de aanduiding van busstroken en busbanen;
- IV. voetgangersoversteekplaatsen;
- V. gele doorgetrokken strepen;
- VI. gele onderbroken strepen;
- VII. haaiantanden.

Artikel 21

De motivering van het verkeersbesluit vermeldt in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 24

Verkeersbesluiten worden genomen na overleg met:

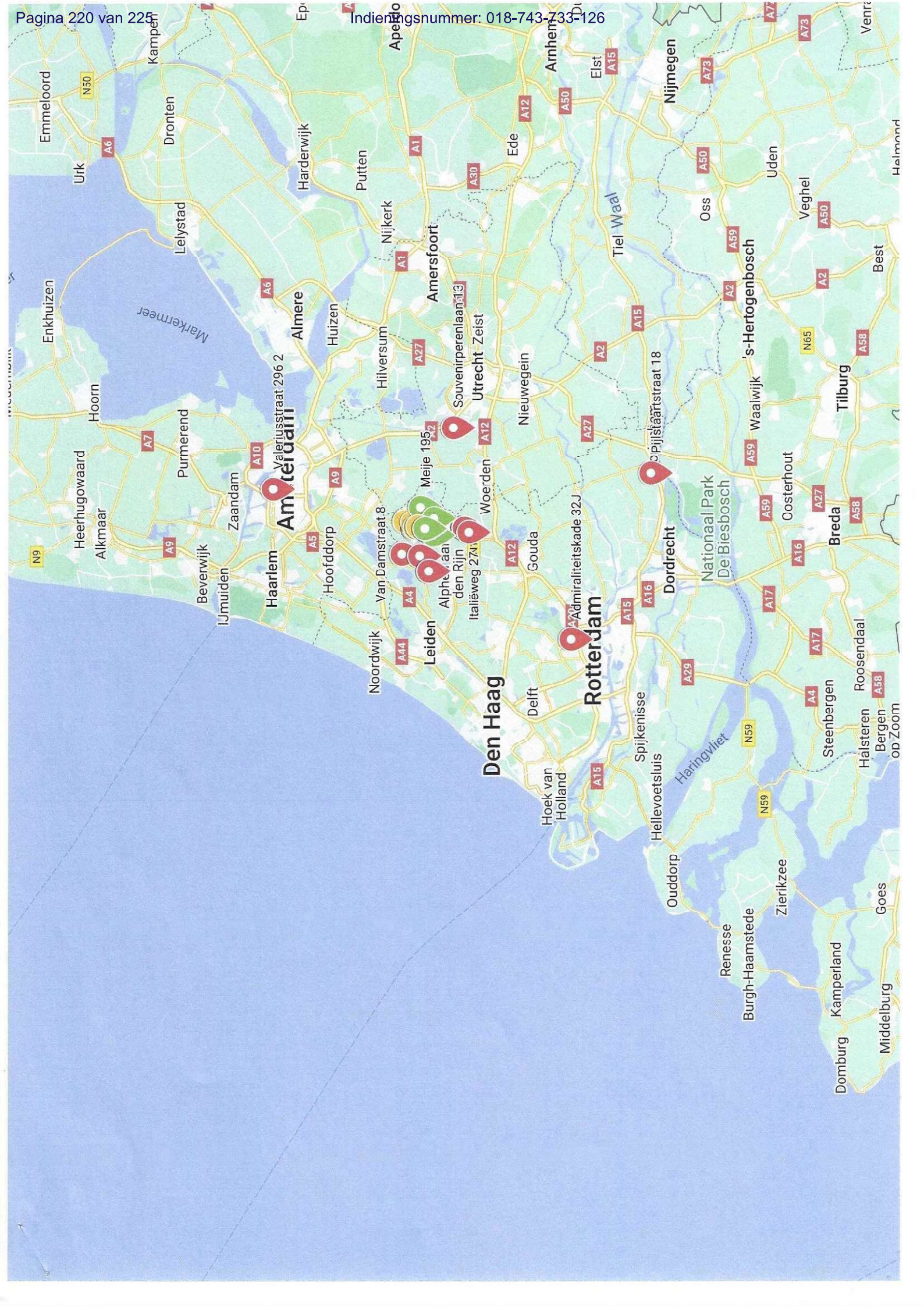
a. de korpschef.

Artikel 26

De bekendmaking van verkeersbesluiten geschiedt op de in de artikelen 5 onderscheidenlijk 6 van de Bekendmakingswet bepaalde wijze.

Artikel 37

In afwijking van artikel 35 geschieden de tijdelijke plaatsing en de tijdelijke maatregel krachtens een verkeersbesluit indien de omstandigheden die tot de tijdelijke plaatsing of tot de tijdelijke maatregel leiden van langere duur zijn dan vier maanden dan wel zich regelmatig voordoen.



Valeriusstraat 296 2

Van Damstraat 8

Alphenvaart
aan
den Rijn

Italiëweg 27

Meije 195 2

Souvenirperenlaan 13

Utrecht Zeist

Admiraliteitskade 32 J

Pijpstaartstraat 18

Zuinde 14 D	Z421 AN Nieuwkoop	Zouvoov	105
Vijverhof 67	2421 VZ Nieuwkoop	2860715	104
Ir. Dingemanspark 6	2421 AR Nieuwkoop	2860837	105
Ereprijs 24	2412 AR Bodegraven	2860894	106
Korenbloem 35	2412 AD Bodegraven	2860910	107
Korenbloem 35	2412 AD Bodegraven	2860914	108
Chopinplein 16	2421 TT Nieuwkoop	2860922	109
Chopinplein 16	2421 TT Nieuwkoop	2860924	110
Maarten Freeke Wijze 16	2421 TP Nieuwkoop	2860932	111
Van Damstraat 8	2461 AV Ter Aar	2860934	112
Valeriusstraat 296 2	1075 GP Amsterdam	2860938	113
J. van der Haarpark 14	2421 AT Nieuwkoop	2860954	114
J. van der Haarpark 14	2421 AT Nieuwkoop	2860958	115 ja
Zuideinde 31	2421 AA Nieuwkoop	2861009	116
De Boomkamp 42	2421 TL Nieuwkoop	2861060	117
J. van der Haarpark 11	2421 AS Nieuwkoop	2861167	118
De Vrijheid 18	2421 JZ Nieuwkoop	2861194	119
J. van der Haarpark 13	2421 AS Nieuwkoop	2861212	120 ja
J. van der Haarpark 20	2421 AS Nieuwkoop	2861256	121 ja
Zuideinde 23	2421 AA Nieuwkoop	2861258	122 ja
Zuideinde 3 A	2421 AA Nieuwkoop	2861273	123
De Vrijheid 18	2421 AA Nieuwkoop	2861316	124
De Vrijheid 4	2421 AA Nieuwkoop	2861444	127
Zuideinde 37	2421 AA Nieuwkoop	2861448	131
Zuideinde 45	2421 AB Nieuwkoop	2861537	128
De Vrijheid 9	2421 JZ Nieuwkoop	2861639	129
Zuideinde 34 A	2421 AJ Nieuwkoop	2861644	130
J. van der Haarpark 7	2421 AS Nieuwkoop	2861664	132
Zuideinde 38 A	2421 AK Nieuwkoop	2861666	133
J. van der Haarpark 7	2421 AS Nieuwkoop	2861672	134
J. van der Haarpark 7	2421 AS Nieuwkoop	2861674	135
Zuideinde 36 D	2421 AK Nieuwkoop	2861720	136
J. van der Haarpark 8	2421 AS Nieuwkoop	2862070	139 ja
Zuideinde 43	2421 AB Nieuwkoop	2862469	140
Zuideinde 38	2421 AK Nieuwkoop	2862549	141
Zuideinde 38	2421 AK Nieuwkoop	2862556	142
ADRES ONBEKEND		2864331	143
Zuideinde 55	2421 AB Nieuwkoop	2864445	146 ja
ADRES ONBEKEND		2865037	147
ADRES ONBEKEND		2865047	148 ja

Karperstraat 49	2421 HV Nieuwkoop	2883904	179
Admiraliteitskade 32J	3063 ED Rotterdam	2882663	178 ja

Bijlage 7



▲ Winanda Wolvers en Marco Ridder van van Bed & Breakfast The Lake Inn vrezen dat hun klanten wegblijven als de Zierendeweg dicht gaat. © Merel Klijzing

Horeca zit met handen in het haar over afsluiting Zierendeweg: 'Klanten moeten straks flink omrijden'

De Zierendeweg gaat definitief op slot en dat stuit op weinig begrip in Nieuwkoop. De raad wil de kwestie vooralsnog niet op de spits drijven, maar het ongemak blijft. 'We zijn te goed van vertrouwen geweest.' Ondertussen zitten Nieuwkoopse horecaondernemers met de handen in het haar.

Dennis l'Ami 10-04-24, 05:30 Laatste update: 12-04-24, 09:28