uitwerkingsplan
WESTERWATERING
busroute - 502
van het bestemmingsplan
Westerwatering

fs 1-8-89 N° 1125

Uitwerkingsplan "Westerwatering busroute - 502"
van het bestemmingsplan Westerwatering.

1e uitgave	25 ex. juni "89
2e uitgave (gew.)	65 ex. juni "89
3e uitgave (gew.)	25 ex. juli "89

uitgave:
Dienst Stadsontwikkeling en Openbare Werken Zaanstad
Hoofdafdeling Stadsontwikkeling
Gedempte Gracht 5 1506 CA **Zaandam**
tel. 075-512911

42/vGolb/060789

I N H O U D

		Pagina:
Overzichtskaart omgeving plangebied		5
TOELICHTING		
1.	**Inleiding**	
1.1	Het globale plan	9
1.2	Het uitwerkingsplan	10
1.3	Aanleiding	11
1.4	Voorgeschiedenis	12
1.5	Feitelijke uitvoering	12
2.	**Onderzoek**	
2.1	Wet geluidhinder	13
2.2	Verkeer	13
2.2.1	Motorvoertuigen	13
2.2.2	Langzaam verkeer	13
2.2.3	Openbaar vervoer	13
2.2.4	Transport bij calamiteiten	14
3.	**Grondgedachten**	
3.1	Verkeerskundige aspecten	15
3.2	Juridische aspecten	16
4.	**Overleg**	18

I N H O U D

Pagina:

VOORSCHRIFTEN

HOOFDSTUK I INLEIDENDE VOORSCHRIFTEN

Artikel	1	Begripsbepalingen	21
Artikel	2	Terreinafscheidingen	21

HOOFSTUK II BESTEMMINGSVOORSCHRIFTEN

Artikel	3	Rijweg	22
Artikel	4	Groenvoorzieningen	22
Artikel	5	Water	22

HOOFDSTUK III AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN

Artikel	6	Procedureregels	23

BIJLAGE

1.	Kaart feitelijke uitvoering	27
2.	Kaart wegvakbelastingen	29
3.	Kaart bereikbaarheid met openbaar vervoer, auto en fiets	31

OVERZICHTSKAART OMGEVING PLANGEBIED

T O E L I C H T I N G

1. INLEIDING

1.1 Het globale plan

Het uitwerkingsplan "Westerwatering busroute 5.02" maakt deel uit van het globale bestemmingsplan "Westerwatering" dat op 7 oktober 1982 onder nummer 663 werd vastgesteld door de gemeenteraad van Zaanstad. Gedeputeerde Staten van Noord-Holland keurden het globale plan bij besluit van 6 december 1983, nummer 452, voor het overgrote gedeelte goed. Goedkeuring werd onthouden aan artikel 1, lid f, wat betreft de zinsnede: "met dien verstande dat voor de toepassing van deze voorschriften onder het begrip "ander bouwwerk" terreinafscheidingen niet begrepen worden". De bedoeling van deze uitzondering was de terreinafscheidingen onder de werking van de bouwverordening te laten vallen, wat op dat moment werd ingegeven door de jurisprudentie van de Afdeling Rechtspraak van de Raad van State. Later veranderde deze jurisprudentie echter weer. Een regeling voor de erfafscheidingen moet, omdat het om een planologisch onderwerp gaat, in een bestemmingsplan zelf worden geregeld. Eveneens werd goedkeuring onthouden aan artikel 15, lid 2, sub d. In deze uitwerkingsregel werd voorgeschreven, dat: "De geluidsbelasting van de gevels van de woningen niet hoger mag zijn dan de in de Wet geluidhinder, zoals die luidt op het tijdstip van tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan, genoemde 50 dB(A), exclusief correctiefactor, of na afronding van de procedure hogere waarden, niet hoger dan 55 dB(A), exclusief correctiefactor". Op zichzelf genomen waren Gedeputeerde Staten van mening, dat deze regel een goed uitgangspunt was voor het ontwerpen van een akoestisch verantwoord stedelijk milieu, maar zij waren van oordeel dat daarvoor al op een andere manier een voldoende waarborg was gegeven. Voor het plan was immers een zogenaamde procedure hogere grenswaarde gevoerd en de buurtontsluitingswegen behoefden niet te worden gezoneerd, omdat daarvoor de Raad verklaard heeft te verwachten dat van deze wegen door minder dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal gebruik gemaakt zal worden. Gedeputeerde Staten vonden daarom artikel 15, lid 2, sub d niet noodzakelijk.

Tegen de goedkeuring door Gedeputeerde Staten van de rest van het globale plan zijn beroepen ingesteld bij de Kroon. De Vereniging tot Ongeschonden Behoud Westzijderveld, de Verkeerscommissie Westerkoog, een aantal bewoners van de wijk Westerkoog en het Kontakt Milieubeheer Zaanstreek voerden bezwaren aan tegen de geprojecteerde ontsluitingsweg alsmede tegen de bestemmingen op de westelijke strook van het plan. De strekking van de bezwaren was onder andere dat het natuurgebied Westzijderveld aangetast zou worden en dat er geluid- en stankoverlast zou ontstaan. Bij Koninklijk Besluit van 17 november 1986 heeft de Kroon haar goedkeuring onthouden aan drie plandelen. Deze plandelen hadden:

1. de bestemming "Verkeersdoeleinden", uitmakende het noordelijke tracé van de ontsluitingsweg;
2. de bestemming "Groenvoorzieningen" en "Sportvoorzieningen (RS)";
3. de bestemming "Groenvoorzieningen".

De laatste twee hebben betrekking op de westelijke groenstrook van het globale plangebied. Deze werden vernietigd, omdat onvoldoende waarborgen waren geschapen dat de groenstrook als bufferzone voor het natuurgebied in stand zou blijven. De Kroon achtte een (meer) gedetailleerde bestemming "Groenvoorzieningen" noodzakelijk. Het vestigen van een open jongerencentrum, dat in de bestemming "Sportvoorzieningen" mogelijk werd gemaakt, vond de Kroon niet verenigbaar met natuurbehoud.

Bij het plandeel dat betrekking heeft op het noordelijk tracé van de ontsluitingsweg, werd overwogen dat de binnen de planperiode te verwachten verkeersintensiteit niet zo groot was, dat daarmee de aanleg van een weg, die het daaraan grenzende natuurgebied zou aantasten, gerechtvaardigd werd. De belangenafweging, waarin ook geluidhinder en alternatieve ontsluitingen werden betrokken, leidde uiteindelijk tot het afwijzende standpunt van de Kroon tegenover de geplande ontsluitingsweg.

1.2 Het uitwerkingsplan

De beslissing van de Kroon heeft geen consequenties voor "Westerwatering busroute 5.02".
Een niet doorgetrokken weg naar het noorden brengt met zich mee dat de verkeersdruk op de Houtveldweg lager is dan die waarmee in het globale plan rekening is gehouden. Op de kaart in de bijlage zijn de verwachte wegvakbelastingen op de Houtveldweg aangegeven. De berekende aantallen motorvoertuigen zijn gebaseerd op een Houtveldweg die halverwege de fasen 4.02 en 5.02 eindigt.
Het plangebied grenst niet aan de litigieuze westelijke groenstrook en wordt dus niet door de Kroonbeslissing op dit punt geraakt.

Het plangebied wordt in het oosten begrensd door de Watering. In het noorden ligt de woonwijk Westerkoog; aan de westelijke zijde de (nog uit te werken) woonwijk van fase 5.02; aan de zuidelijke zijde fase 4.02.

In het uitwerkingsplan is de "Rijweg"-bestemming bepalend. Hierna wordt aangegeven waarom een uitwerkingsplan op een dergelijke kleine schaal nodig is.

1.3 Aanleiding

In juni 1988 is een rapport uitgekomen van het bureau Goudappel Coffeng BV "Onderzoek buslijnen Zaanstad". Enkele uitgangspunten hiervan zijn:

- het doel van de dienstverlening is het vervoeren van reizigers, zodanig dat zij dit als efficiënt ervaren;
- vanuit alle woonwijken moet het stadscentrum en het station zonder overstappen bereikbaar zijn;
- het ziekenhuis moet vanuit de belangrijkste woonwijken zonder overstappen bereikbaar zijn.

Ten aanzien van de nieuwbouwgebieden ten westen van de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar vermeldt het rapport:

" Gezien de gestage maar langzame uitbreiding van de bebouwing, het wegennet en de weinig efficiënte huidige bediening, wordt voorgesteld alle westelijke woonwijken te koppelen aan één busroute Rooswijk-Westerkoog-Westerwatering-Houtveld-Station, met een eindpunt bij de Bannehof. Door bij het station (Zaandam) deze lijn te koppelen aan één van de lijnen richting Peperstraat en ziekenhuis, ontstaat een aantrekkelijke transversale lijn. Voor een optimale busbediening (met een hogere frequentie en een aantrekkelijkere route dan nu) is een route voor de bus nodig tussen de Houtveldweg en de Glazenmaker. De lengte van de busroute van station tot station bedraagt circa 15,5 km. De hiervoor benodigde rijtijd bedraagt, gezien de vlot te berijden wegen en de geringe verkeersdruk, ongeveer 36 minuten. Met een stationnementstijd bij het gemeentehuis is derhalve een omlooptijd van 43 minuten haalbaar. In de drukke uren is een kwartierdienst gewenst en exploitatietechnisch eenvoudig mogelijk. Een dergelijke opzet is op basis van het huidige lijnennet in de betreffende wijken niet mogelijk met een zelfde inzet van bussen".

Een buslijn, lopend ten westen van de spoorlijn, van noord naar zuid en vice versa wordt in het rapport dus als gunstig aanbevolen.

Naarmate de realisatie van de woonwijk Westerwatering vordert, wordt de wenselijkheid van deze busdienst steeds groter. Bij vergelijking met de bestaande lijn 88 komt een aan te leggen buslijn ten westen van de spoorlijn aanmerkelijk beter uit de bus: een meer rechtstreekse verbinding tussen Rooswijk, Westerkoog, Westerwatering en het station/centrum Zaandam, die minder reistijd vergt en ook nog eens kostenbesparend werkt. Zonder verbinding tussen Westerkoog en Westerwatering zou met hetzelfde materieel slechts een één-uur-dienst gereden kunnen worden, terwijl mét brug voor de woonwijken een half-uur-dienst (toch al minimaal) uitgevoerd kan worden. Daarenboven kan met de nieuwe buslijn de busdienst 88 opgeheven worden, waarmee een verkeerstechnisch geschilpunt tussen provincie en gemeente over de haltes aan de oostkant van station

Koog Bloemwijk volledig uit de wereld wordt geholpen.

Het een en ander geeft aan dat realisatie van een busbaan tussen onder andere Westerkoog en Westerwatering steeds meer urgent wordt.

De woningbouwplannen in fase 5.02 zijn nog niet in een dermate vergevorderd stadium, dat het mogelijk is een uitwerkingsplan voor geheel fase 5.02 te maken. Gezien de spoedeisendheid van de busbaan is gekozen voor een uitwerkingsplan ten behoeve van de busbaan alleen.

1.4 Voorgeschiedenis

Met het oog op de grote urgentie van het aanleggen van een busroute is voor de bouwvergunning ten behoeve van de brug gebruik gemaakt van artikel 18, lid 2 van het globale plan "Westerwatering", terwijl voor de aanleg van de weg vrijstelling ex artikel 17, lid 2 van het plan werd gegeven. Op 14 februari 1989 zijn door burgemeester en wethouders de bouwvergunning casu quo de vrijstellingen verleend.

Tegen het voornemen tot aanleg van de busbaan en bouw van de brug is op ruime schaal bezwaar gemaakt, voornamelijk van de zijde van de bewoners van de wijk Westerkoog. Na de afgifte van de vergunning is door een aantal bezwaarden AROB-bezwaar ingediend bij burgemeester en wethouders. Parallel is aan de Voorzitter van de Afdeling Rechtspraak, Raad van State, het verzoek gedaan het besluit tot afgifte van de bouwvergunning en verlening van de vrijstellingen te schorsen. Op 8 mei 1989 is het verzoek tot schorsing door de Voorzitter ingewilligd.
De noodzaak tot het maken van een uitwerkingsplan kreeg hiermee een cruciaal accent.

1.5 Feitelijke uitvoering

Het uitwerkingsplan omvat met name de bestemming "Rijweg".

In de "Rijweg"-bestemming zijn twee functies besloten: ontsluitingsweg voor de te bouwen wijk in fase 5.02 en toegangsweg voor het openbaar vervoer en langzaam verkeer naar de brug over de Mallegatsloot naar Westerkoog. Het is de bedoeling dat bij calamiteiten ook de brandweer, ambulances en dergelijke van de brug gebruik kunnen maken.
Op de kaart in de bijlage is aangegeven hoe de feitelijke uitvoering gepland is. Als de woningbouw in fase 5.02 gerealiseerd wordt, zal op de "Rijweg" de wijkontsluitingsweg uitkomen. Waar dat precies zal zijn, is nog niet exact aan te geven.

2. O N D E R Z O E K

2.1 Wet geluidhinder

Op de rijweg, die met name zal dienen als ontsluiting van de woonwijk en als openbaar vervoer-route, is geen sprake van een hogere verkeersbelasting dan 2.450 motorvoertuigen per etmaal. Zonering op grond van de Wet geluidhinder is dan ook niet noodzakelijk.

2.2 Verkeer

(Zie ook de kaart "Bereikbaarheid met openbaar vervoer, auto en fiets" in de bijlage.)

2.2.1 Motorvoertuigen

Met de auto is de te realiseren wijk in fase 5.02 vanaf de "Rijweg"-bestemming in dit plan te bereiken.
Conform het algemene verkeersontsluitingsprincipe van het globale plan is er geen autoverbinding met fase 4.02 in het zuiden of fase 5.01 in het oosten. Dit principe gaat er van uit dat de buurten zo rechtstreeks mogelijk vanaf de hoofdader, de Houtveldweg, ontsloten worden. Doorgaand verkeer tussen de buurten dient zo veel mogelijk beperkt te worden. Onder andere met het oog hierop zijn de Watering en de Mallegatsloot bewust als scheiding gehandhaafd. Aldus blijft de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op de buurtontsluitingswegen laag.

2.2.2 Langzaam verkeer

Het fietspad langs de weg is onderdeel van de hoofdfietsroutes binnen en door Westerwatering.

2.2.3 Openbaar vervoer

Middels het plan wordt de juridische grondslag gelegd voor de verbinding tussen Westerkoog en Westerwatering ten behoeve van de buslijn die ten westen van de spoorweg Amsterdam-Alkmaar gaat rijden. Door verkeersmaatregelen zal voorkomen worden dat ander gemotoriseerd verkeer (anders dan ten behoeve van openbaar vervoer of in geval van calamiteiten) van de brug gebruik kan maken. Bussluizen of electronisch bedienbare slagbomen (VECOM) zullen de toegang voor dergelijk verkeer verhinderen.

2.2.4 Transport bij calamiteiten

Brandweer, ambulances en dergelijke zullen bij rampspoed eveneens gebruik kunnen maken van de brug over de Mallegatsloot.

3. GRONDGEDACHTEN

3.1 Verkeerskundige aspecten

In het uitwerkingsplan is een brug voorzien met een breedte van maximaal 13,5 m, die de mogelijkheid biedt tot een tweestrooks-busbaan met daarnaast fiets- en voetgangersvoorzieningen. Hiermee wordt gegarandeerd dat geen enkele vertraging ontstaat in de busdienst. Gezien de geuite bezwaren tegen de aanleg van de busbaan en de bouw van de brug (zie paragraaf 1.4) is de mogelijkheid overwogen tot het bouwen van een brug met een éénstrooks-busbaan. Dit blijkt op onoverkomelijke bezwaren te stuiten.

De bus zal in eerste instantie met een halfuur-frequentie gaan rijden, maar verhoging naar een kwartier-frequentie op de korte termijn is waarschijnlijk. Op de middellange termijn is uitbreiding van het vervoer, dat gebruik zal gaan maken van de brug, te verwachten. Hierbij moet specifiek gedacht worden aan schoolvervoer alsmede aan een lijndienst van het station Zaandam via Westerwatering en Westzaan naar Assendelft. Naarmate meer bussen over de brug gaan rijden, wordt het risico van kop-aan-kop-situaties (de ene bus moet wachten tot de bus vanuit de andere richting de brug is overgereden) groter. Ongewenste vertragingen kunnen ontstaan. Door fluctuaties in de NS-dienstregelingen kan dit effect worden versterkt. Het is duidelijk dat dit haaks staat op het doel van optimale dienstverlening aan de reizigers.

Bovendien is er het kostenaspect dat pleit voor directe aanleg van een tweestrooks-brug. Deze zal circa 15 % meer kosten dan de aanleg van een éénstrooks-brug. Gezien de gestaag zich nadrukkelijker manifesterende wenselijkheid tot het bevorderen van het gebruik van openbaar vervoer (dat impliceert onder andere het creëren van de randvoorwaarden die nodig zijn voor doelmatig en efficiënt personenvervoer) is - bij een dergelijke geringe kostenverhoging - een tweestrooksbrug ruimschoots gerechtvaardigd.

Overigens is niet in te zien waarom een éénstrooks-brug de geuite vrees dat deze als algemene ontsluiting voor het autoverkeer gebruikt zal gaan worden, meer zou doen wegnemen dan de beoogde tweestrooks-brug, temeer nu fysieke/technische verkeersbarrières opgesteld zullen worden. Daarnaast is er de juridische belemmering dat een dergelijke algemene ontsluiting in strijd zou zijn met het globale plan.

3.2 Juridische aspecten

In het globale plan Westerwatering (waarin in eerste aanleg nog uitgegaan werd van de ontsluiting naar het noorden buitenom de wijk Westerkoog), vastgesteld op 7 oktober 1982 door de gemeenteraad, worden de principes voor de fietsroute en de route voor het openbaar vervoer in kaarten aangegeven. Ook in het Koninklijk Besluit van 17 november 1986 (zie paragraaf 1.1) wordt expliciet in de overwegingen van de Kroon betrokken dat "voorts tussen Westerkoog en Westerwatering een busroute zal worden aangelegd, zodat Westerwatering in geval van calamiteit goed bereikbaar is". Dit uitwerkingsplan geeft toepassing aan de eerder genoemde route-principes.

In het globale plan is eveneens op een kaart het verkeersontsluiting-principe opgenomen. Op deze kaart wordt de buurtontsluiting voor fase 5.02 aan de zuidkant van de wijk aangegeven. Tegelijkertijd wordt in de toelichting aangegeven dat "er van af gezien is om een bestemming "buurtontsluitingsweg" op de plankaart vast te leggen in tracé, omdat nog niet bekend is hoe deze zullen worden gesitueerd". Het uitwerkingsplan wijkt enigszins af van de geplande buurtontsluiting, door deze weg ten oosten van de woonwijk in fase 5.02 te leggen. Uit een oogpunt van kostenvermindering is gekozen voor een dubbele benutting van de rijweg: niet alleen gebruik voor bus en fietsers, maar ook (gedeeltelijk) gebruik voor motorvoertuigen die naar fase 5.02 gaan. Gezien de bewuste keuze in het globale plan geen bestemming "buurtontsluiting" op te nemen alsmede het feit dat door ontsluiting vanaf de oostkant in geen enkel opzicht afbreuk wordt gedaan aan het algemeen uitgangspunt dat de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op de buurtontsluitingswegen laag moet zijn, is niet in te zien dat vastgehouden zou moeten worden aan de oorspronkelijk geindiceerde buurtontsluitingsweg.

Het plangebied ligt in de globale bestemmingen "Woondoeleinden 2", "Water", "Groenvoorzieningen" en "Verkeersdoeleinden".
Voor de te bouwen brug (in het uitwerkingsplan middels een aanduiding aangegeven) moet ex artikel 18 van het globale plan vrijstelling gegeven worden van het globale voorschrift "Water". Het ligt voor de hand dat burgemeester en wethouders deze vrijstelling verlenen gelijktijdig met het vaststellen van het uitwerkingsplan, voorzover dit niet al gebeurd is in een anticiperende procedure.
In de, uitgewerkte, bestemming "Water" is onder andere opgenomen dat de te bouwen brug ten behoeve van het openbaar vervoer en langzaam verkeer moet zijn.
De overige uitgewerkte bestemmingen passen geheel binnen de globale voorschriften.

De vormgeving van de woonwijk fase 5.02 verkeert nog in een conceptuele fase. Dit heeft tot gevolg dat nog niet te voorzien is waar precies de weg naar de buurt vanaf de bestemming "Rijweg" zal lopen. Met het oog hierop is de uitwerkingsplangrens voor ongeveer tweederde deel op de bestemmingsgrens van de "Rijweg" gelegd. Voorzover het bij voorbaat evident is dat de buurtontsluiting niet op de "Rijweg" zal aansluiten, is middels een aanduiding "Busbaan" op de plankaart aangegeven dat daar in ieder geval alleen doorgang voor het openbaar en langzaam vervoer gecreëerd wordt.

In de bestemming "Rijweg" zijn onder andere wijk- en buurtontsluitingswegen toegestaan, maar géén doorgaande wegen. Door middel van dwarsprofielen is de nadere uitwerking van de "Rijweg" aangegeven.

De kaart in de bijlage geeft inzicht in de feitelijke uitvoering van het uitwerkingsplan alsmede de inpassing in de omgeving.

4. OVERLEG

Conform artikel 15 lid 2 sub f van het bestemmingsplan "Westerwatering" is aan de inspecteur van de volksgezondheid, belast met de hygiëne van het milieu gevraagd advies uit te brengen. In een telefonisch gesprek van 6 juli 1989 heeft hij positief ten aanzien van het plan geadviseerd.

V O O R S C H R I F T E N

HOOFDSTUK I INLEIDENDE VOORSCHRIFTEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

plan
het uitwerkingsplan "Westerwatering busroute 5.02" dat deel uitmaakt van het bestemmingsplan "Westerwatering";

plankaart
de als zodanig gewaarmerkte tekening nummer S 2556 van het plan.

Artikel 2 Terreinafscheidingen

1. Dit artikel geldt in afwijking van of ter aanvulling op hetgeen in de voorschriften is bepaald met betrekking tot andere bouwwerken.

2. De in het plan gelegen gronden mogen worden afgescheiden door andere bouwwerken.

3. a. Als afscheiding plaatsvindt door middel van een pergola, mag deze maximaal 2,25 m hoog zijn;
   b. als afscheiding plaatsvindt op andere wijze, mag de maximale hoogte van de afscheiding zijn:
      1. 1,80 m over een lengte van 2 m uit de achtergevel van woonhuizen, woongebouwen of gerealiseerde aanbouwen en
      2. 1 m in overige situaties.

4. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van het bepaalde in lid 3.b.2. tot aan een hoogte van 1,80 m. Hierbij plegen burgemeester en wethouders overleg met belanghebbenden.

HOOFDSTUK II B E S T E M M I N G S V O O R S C H R I F T E N

Artikel 3 Rijweg

1. De op de plankaart als zodanig bestemde gronden zijn aangewezen voor de aanleg van wijk- en buurtontsluitingswegen, fiets- en voetpaden, bermen, groenvoorzieningen en parkeerplaatsen. De volgende eisen gelden:
   a. de aanleg moet plaatsvinden volgens op de kaart aangegeven dwarsprofielen;
   b. op deze gronden mag alleen straatmeubilair worden gebouwd met een maximale hoogte van 10 m.

2. Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen van lid 1 onder de volgende voorwaarden:
   a. de totale maat van een dwarsprofiel moet worden gehandhaafd;
   b. de breedte van een weg mag niet worden vergroot met uitzondering van verhardingen voor in- en uitvoegstroken en bushaltes.

3. Bij het verlenen van vrijstelling moeten de procedureregels in acht worden genomen die zijn vermeld in artikel 6.

Artikel 4 Groenvoorzieningen

De op de plankaart als zodanig bestemde gronden zijn aangewezen voor de aanleg van bermen, plantsoenen, waterpartijen en paden. Op deze gronden mag niets gebouwd worden, met uitzondering van straatmeubilair met een hoogte van maximaal 10 m.

Artikel 5 Water

De op de plankaart als zodanig bestemde gronden zijn aangewezen voor de aanleg van watergangen en waterpartijen voor de waterbeheersing en het verkeer over water. Op deze gronden mag niets gebouwd worden met uitzondering van een brug ten behoeve van het openbaar vervoer en langzaam verkeer waar dat door een aanduiding op de plankaart is aangegeven, remmingen, dukdalven, stuwen en overige scheepvaartvoorzieningen.

HOOFDSTUK III AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN

Artikel 6 Procedureregels

1. Dit artikel is slechts van toepassing als daarnaar in de voorschriften wordt verwezen.

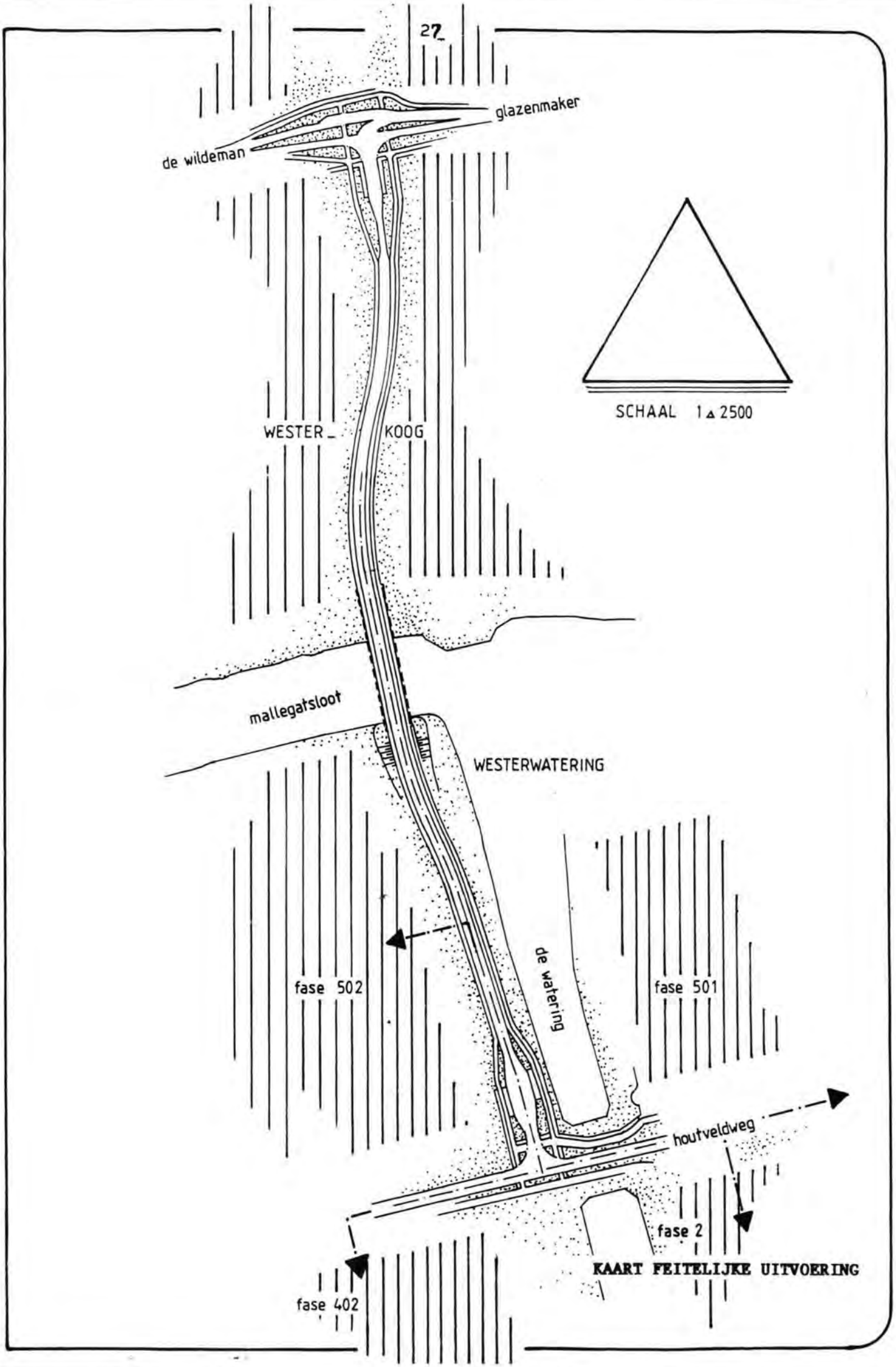
2. Besluiten van burgemeester en wethouders strekkende tot vrijstelling van bepalingen van het plan worden niet genomen dan nadat belanghebbenden - na openbare kennisgeving - in de gelegenheid zijn gesteld schriftelijke bezwaren daartegen in te dienen. Hierbij worden de volgende regels in acht genomen:
   a. van het voornemen van burgemeester en wethouders vrijstelling te geven wordt kennisgeving gedaan op de in Zaanstad gebruikelijke wijze;
   b. de kennisgeving houdt mededeling in van de bevoegdheid tot het indienen van bezwaren gedurende een termijn van ten minste twee weken;
   c. indien burgemeester en wethouders niet tot overeenstemming komen met hen die bezwaren hebben ingediend, dan wordt de beslissing omtrent die bezwaren met redenen omkleed.

Aldus vastgesteld in de vergadering van burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad de dato 18 juli 1989,

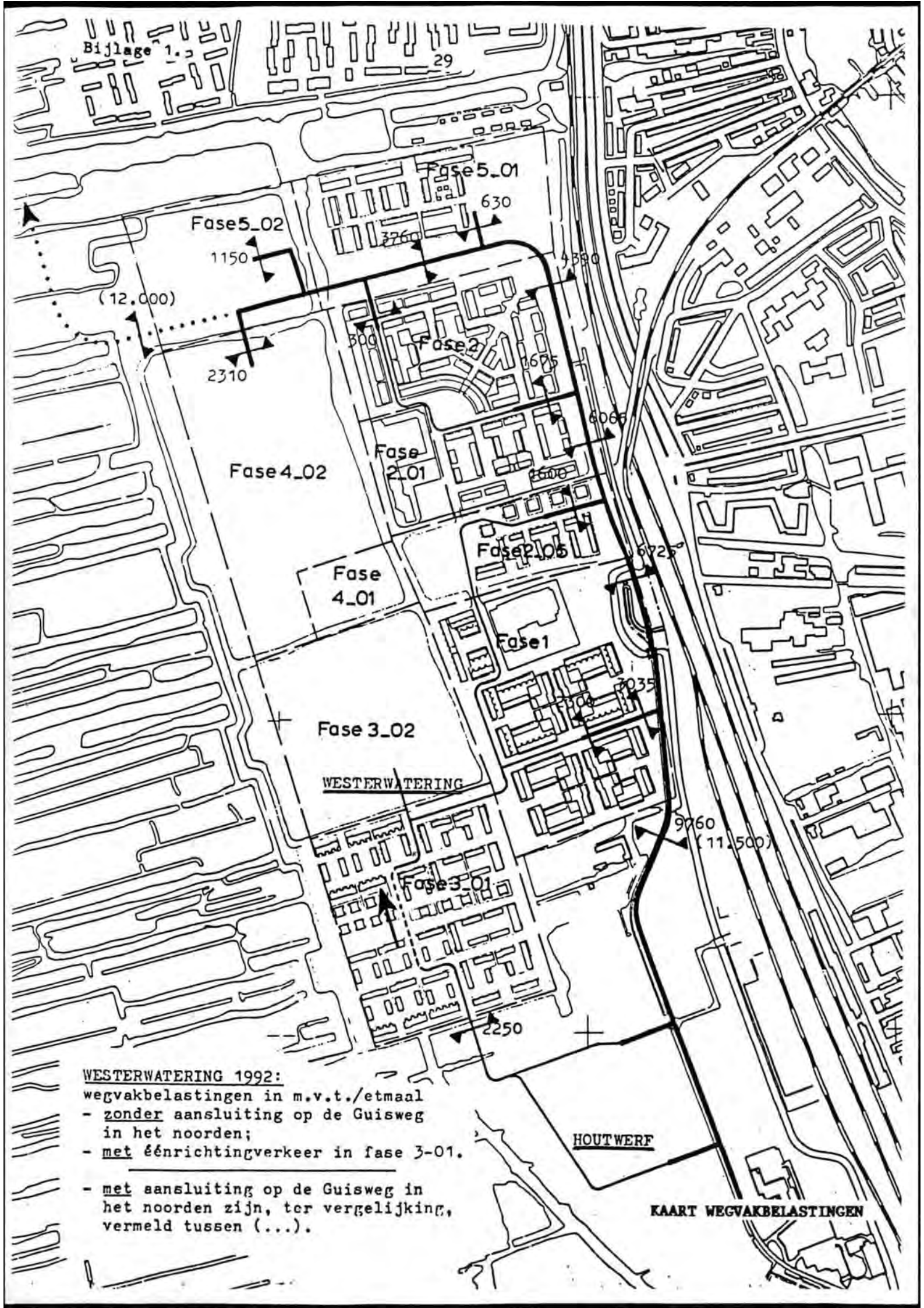
, burgemeester

secretaris

B IJ L A G E N



KAART FEITELIJKE UITVOERING

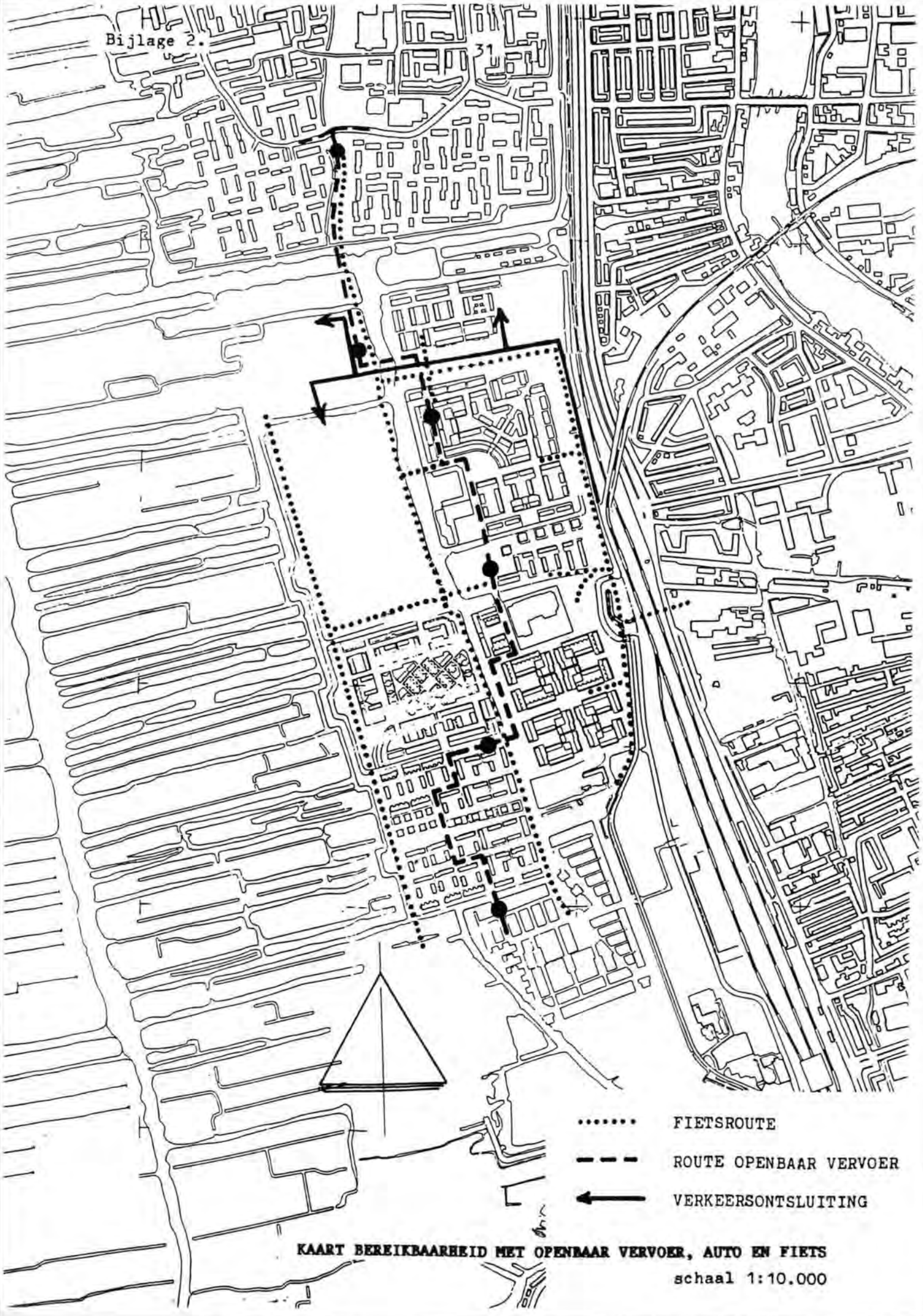


WESTERWATERING 1992:
wegvakbelastingen in m.v.t./etmaal
- zonder aansluiting op de Guisweg in het noorden;
- met éénrichtingverkeer in fase 3-01.

- met aansluiting op de Guisweg in het noorden zijn, ter vergelijking, vermeld tussen (...).

KAART WEGVAKBELASTINGEN

Bijlage 2.



KAART BEREIKBAARHEID MET OPENBAAR VERVOER, AUTO EN FIETS

schaal 1:10.000