

**Bezwaarschrift tegen verleende omgevingsvergunning Fred Waltonlaan [REDACTED]
Krommenie (kenmerk: [REDACTED])**

Aan:

College van Burgemeester en Wethouders van Zaanstad
Postbus 2000
1500 GA Zaandam

Datum: 11 april 2025

Geachte leden van het college,

Wij, [REDACTED], bewoners van Fred Waltonlaan [REDACTED] te Krommenie, dienen hierbij bezwaar in tegen de op 2 april 2025 verleende omgevingsvergunning met kenmerk [REDACTED] voor het aanleggen van een inrit d.m.v. een sandwichconstructie aan Fred Waltonlaan [REDACTED].

Als directe overburen (schuin tegenover de beoogde locatie) achten wij ons rechtstreeks belanghebbend in de zin van **artikel 1:2 van de Algemene wet bestuursrecht**.

Wij verzoeken u het besluit te heroverwegen en de vergunning alsnog te weigeren, op grond van de volgende bezwaren:

Samenvatting

Dit bezwaar richt zich tegen de aanleg van een nieuwe inrit aan Fred Waltonlaan [REDACTED] vanwege onaanvaardbare risico's voor de verkeersveiligheid, aantasting van waardevol groen, strijd met gemeentelijk beleid en het verlenen van een voorkeursbehandeling aan één bewoner ten koste van het collectief belang.

De realisatie van deze inrit leidt tot verlies van openbare parkeerruimte, verharding van de openbare ruimte, mogelijke schade aan een monumentale kastanjeboom en een aantasting van het groene, open karakter van de straat.

Daarnaast is er geen participatie of overleg geweest met ons als overburen, hetgeen in strijd is met het zorgvuldigheidsbeginsel en de participatieverplichting uit de Omgevingswet. De belangen van derden zijn onvoldoende meegewogen en de vergunning creëert een precedent dat het karakter van de straat blijvend kan veranderen.

Toekenning van deze vergunning ondermijnt niet alleen de leefkwaliteit, maar zet ook een onwenselijk precedent dat in strijd is met het beleid dat de gemeente Zaanstad zelf voorstaat. Wij verzoeken u dan ook dringend om dit besluit te heroverwegen en de vergunning alsnog te weigeren.

1. Aantasting van het groene straatbeeld

De Fred Waltonlaan is een van de meest groene, open en karakteristieke lanen van Krommenie. Velen beschouwen het zelfs als de mooiste laan van het dorp. De beoogde inrit zal worden gerealiseerd **ten koste van een deel van het openbare plantsoen**, dat op dit moment deel

uitmaakt van de collectieve groene ruimte in de laan. Het betreft hier geen particulier terrein, maar een stuk **gemeentelijk beheerd groen** dat functioneert als buffer, esthetisch element én onderdeel van de klimaatadaptieve inrichting van de straat.

Een inrit op deze plek doorbreekt de eenheid en continuïteit van het straatbeeld, tast het groene profiel aan en heeft een blijvend negatieve invloed op de leefkwaliteit van de buurt. Dit verlies aan openbaar groen weegt zwaar in de beoordeling van ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving, zoals bedoeld in de **Omgevingswet (art. 1.3)** en onder het **zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb)**.

Tot slot merken wij op dat de Fred Waltonlaan is voorzien van karakteristieke trottoirbanden van **massief graniet**, die bepalend zijn voor de hoogwaardige, authentieke uitstraling van de straat. Deze banden zijn duurzaam, zeldzaam en worden vrijwel nergens meer in moderne aanleg toegepast. De aanleg van een inrit zal onvermijdelijk leiden tot **verwijdering of doorsnijding** van deze granietstructuur op het betreffende segment. Naar verwachting zal dit worden vervangen door standaard betonbanden, hetgeen leidt tot **materiaalbreuk, esthetische vervuiling en visuele versnippering** van het straatbeeld. Dit soort subtiele, maar blijvende aantastingen onderstrepen dat de aanleg van een inrit niet zonder schade aan de ruimtelijke kwaliteit kan plaatsvinden.

2. Beschermd en cultuurhistorisch waardevolle kastanjeboom in direct gevaar

Pal naast Fred Waltonlaan staat een kastanjeboom van meer dan 80 jaar oud. Deze boom is beeldbepalend, ecologisch waardevol en wordt op grond van zijn leeftijd aangemerkt als een **boom met cultuurhistorische waarde**. Een foto van deze boom is opgenomen in **Bijlage 2**.

Volgens de *Bomenstichting* zijn bomen van deze leeftijd extreem gevoelig voor verstoring van de wortelzone. Iedere vorm van verharding en bodemdruk – zelfs met zogenaamde boomvriendelijke constructies – brengt reële risico's op schade of sterfte met zich mee.

Volgens de visie van de **inspecteur groen van de sector Openbare Ruimte van de gemeente Zaanstad**, zoals verwoord in een e-mail van **2 februari 2024**, geldt dat:

"Voor bomen ouder dan 60 jaar mogen geen handelingen worden verricht – bovengronds of ondergronds – die de dood of ernstige schade kunnen veroorzaken."

De voorgestelde aanleg van een inrit – met graafwerk, verharding en verhoogde drukbelasting – brengt zulke risico's met zich mee, en is daarmee **in directe strijd met deze beleidslijn**. Schade aan deze boom is onvermijdelijk als het plan wordt uitgevoerd.

Deze zorgen worden versterkt door het feit dat de gemeente Zaanstad in het verleden juist actief heeft geïnvesteerd in het behoud van kastanjabomen. In een artikel van het *Noordhollands Dagblad* van 28 juni 2017 (zie **Bijlage 8**) werd gemeld dat door middel van een innovatieve warmtebehandeling 22 kastanjabomen in Krommenie zijn gered, waaronder ook diverse kastanjabomen in de Fred Waltonlaan – specifiek ook de boom direct naast Fred Waltonlaan. Dit toont aan dat de gemeente destijds bereid was ver te gaan om waardevol groen te behouden.

Het is dan ook opmerkelijk dat nu, zeven jaar later, een plan wordt goedgekeurd dat opnieuw aanzienlijke risico's met zich meebrengt voor precies dat type boom dat eerder actief werd beschermd. Hoewel wordt verwezen naar het gebruik van een sandwichconstructie als 'boomvriendelijke' oplossing, blijkt uit vakliteratuur en praktijkervaring dat ook deze methode

risico's met zich meebrengt. Denk hierbij aan bodemverdichting, verminderde beluchting en schade door toegenomen belasting door zwaardere voertuigen (zie ook punt 3).

De inzet van gemeentelijke middelen voor instandhouding van deze bomen lijkt hierdoor teniet te worden gedaan door het toestaan van ingrepen waarvan bij voorbaat bekend is dat zij niet zonder gevaar zijn. Dit maakt het besluit extra onbegrijpelijk en strijdig met het eerder gevoerde beschermingsbeleid.

Daarbij komt dat deze kastanjeboom voor velen in de buurt een herkenningspunt is; een markant element dat letterlijk en figuurlijk met de seizoenen mee verandert. In het voorjaar komt hij als eerste in blad, in de zomer biedt hij schaduw aan wandelaars en spelende kinderen, en in de herfst strooit hij zijn karakteristieke bladeren en vruchten uit over de stoep. Het is een boom waar mensen herinneringen aan verbinden – een stukje levend straatverhaal. Dat maakt de mogelijke schade des te schrijnender.

Ter illustratie wijzen wij op beleid zoals dat in andere gemeenten, waaronder Tilburg, actief wordt uitgedragen. Op diverse bomen in die gemeente zijn pamfletten bevestigd met duidelijke waarschuwingen: binnen de kwetsbare boomzone is geen opslag, parkeren, transport, bronbemaling, graven of bodembewerking toegestaan. Zulke maatregelen onderstrepen hoe serieus elders met boomveiligheid en wortelbescherming wordt omgegaan. Dit maakt het des te opmerkelijker dat de gemeente Zaanstad – die ten tijde van het project Warmtebad zelf nog streng waakte over het behoud van kastanjabomen – in deze situatie wél toestemming verleent voor ingrepen die exact deze risico's met zich meebrengen. Het voelt wrang dat dergelijke risico's worden geaccepteerd voor een individuele inrit, terwijl het collectieve belang bij het behoud van een beeldbepalende kastanjeboom evident is.

Zie ook Bijlage 9 – Foto pamflet kwetsbare boomzone (Gemeente Tilburg).

Bron: E-mail inspecteur groen, Gemeente Zaanstad, dd. 2 februari 2024 (Bijlage 1)

Bron: Bomenstichting.nl – Handreikingen en richtlijnen

3. Nadelen en risico's van de sandwichconstructie

De voorgestelde "sandwichconstructie" wordt vaak gepresenteerd als een oplossing voor het beschermen van boomwortels onder verharding. Echter, praktijkervaring en onderzoek wijzen op meerdere nadelen en risico's:

- **Beperkte effectiviteit tegen wortelopdruk:** Ondanks de intentie om wortelopdruk te voorkomen, blijkt dat wortels vaak alsnog de weg naar boven vinden, wat leidt tot beschadiging van de verharding.
- **Vermindering van doorwortelbare ruimte:** De constructie beperkt de beschikbare ruimte voor wortelgroei, wat de stabiliteit en gezondheid van de boom negatief kan beïnvloeden.

- **Slechte waterinfiltratie en beluchting:** Bij onjuiste aanleg kan de sandwichconstructie leiden tot onvoldoende waterdoorlatendheid en beluchting, essentieel voor een gezonde wortelontwikkeling.
- **Hoge onderhoudsbehoefte en beperkte levensduur:** De constructie vereist regelmatig onderhoud en heeft een beperkte levensduur, wat op lange termijn tot hogere kosten en inspanningen leidt.
- **Toenemende voertuigbelasting door elektrificatie:** Auto's worden steeds zwaarder, met name door de opkomst van elektrische voertuigen. Deze zwaardere belasting vergroot het risico op bodemverdichting en schade aan boomwortels. De bewoners van Fred Waltonlaan hebben recent zelf een zware elektrische auto aangeschaft, waarmee direct duidelijk wordt dat deze extra belasting geen hypothetisch risico vormt. Opvallend is dat zij enerzijds kiezen voor een duurzame vervoersvorm, maar anderzijds bereid zijn om waardevol groen op te offeren om deze auto op privéterrein te kunnen parkeren. Deze tegenstelling roept vragen op over de werkelijke duurzaamheidsintentie achter de aanvraag.

Gezien deze punten is het duidelijk dat de sandwichconstructie geen duurzame of effectieve oplossing biedt voor de situatie aan de Fred Waltonlaan.

Daarnaast wijzen wij op de daadwerkelijke belasting die de beoogde constructie zal moeten verdragen. De bewoners van Fred Waltonlaan beschikken over een elektrische auto met een gewicht van circa 2000 kg. Deze zal naar verwachting ten minste twee keer per dag over de constructie rijden, wat neerkomt op ruim 700 passages per jaar. De druk die per wiel op de ondergrond wordt uitgeoefend bedraagt naar schatting circa 220 kPa (2,2 bar), gebaseerd op een gemiddeld contactoppervlak van 225 cm² per band. Voor boomwortels geldt echter dat al bij drukken van 100 tot 150 kPa ernstige verdichting kan optreden, met verstoring van beluchting, waterhuishouding en wortelgroei als gevolg. Zelfs indien een zogenaamde boomvriendelijke opbouw wordt toegepast, blijft deze puntbelasting bijzonder kritisch voor de vitaliteit van oudere bomen. Gezien de zwaarte van het voertuig, de herhaalde belasting en de directe nabijheid van een 80 jaar oude kastanjeboom is het risico op wortelschade dan ook niet theoretisch, maar zeer reëel. Deze feitelijke belasting onderstreept dat de sandwichconstructie in deze specifieke situatie onvoldoende bescherming biedt en daarom geen verantwoorde keuze vormt.

Bron: Boomzorg.nl – Wortelopdruk (bijlage 4)

Bron: Handboek Bomen – IPC Groene Ruimte

4. Vermindering van openbare parkeerruimte

De aanleg van een inrit op deze locatie gaat ten koste van de beschikbare openbare parkeerruimte. In tegenstelling tot de suggestie dat het om slechts één parkeerplaats zou gaan, blijkt uit de feitelijke situatie ter plaatse dat het om **twee tot zelfs drie parkeerplaatsen** gaat die effectief verloren gaan. De geplande inrit komt namelijk midden in een aaneengesloten parkeervak te liggen en **splijt het vak in twee ongelijke stukken**, waarvan ten minste één deel te groot is voor slechts één auto, maar te klein voor twee auto's. Hierdoor ontstaat er een onbruikbaar of inefficiënt parkeervak.

In een straat met reeds beperkte parkeercapaciteit – met name in de avonduren en weekenden – leidt dit tot een aanzienlijke verslechtering van de parkeersituatie. Het individuele belang van de aanvrager bij parkeergemak op eigen terrein weegt in dit geval niet op tegen het collectieve belang van bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeerruimte voor bewoners, bezoekers en hulpdiensten.

Overigens wordt de Fred Waltonlaan ook frequent gebruikt door derden, zoals bezoekers van het winkelgebied en omliggende sportvoorzieningen. Zie verder de nadere onderbouwing bij punt 8.

Het verder reduceren van de openbare parkeervoorzieningen op deze locatie is dan ook niet alleen nadelig voor de direct omwonenden, maar ondermijnt de functie van de straat als openbare, toegankelijke voorziening in bredere zin.

5. Onevenredige aantasting van de verkeersveiligheid, leefomgeving en gelijke behandeling

De aanleg van een nieuwe inrit op de voorgestelde locatie leidt tot een onevenredige aantasting van zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid in de directe omgeving, en roept bovendien ernstige vragen op over gelijke behandeling van bewoners. Deze combinatie van negatieve effecten is in strijd met meerdere fundamentele beginselen uit het bestuursrecht, waaronder het **zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb)**, het **evenredigheidsbeginsel (art. 3:4 Awb)** en het **gelijkheidsbeginsel (art. 1 Grondwet)**.

De Fred Waltonlaan is een smalle straat met structureel beperkte zichtlijnen vanwege de hoge parkeerdruk en het ontbreken van voldoende manoeuvreerruimte. In- en uitrijden vereist per definitie achteruitrijmanoeuvres, wat leidt tot verhoogde risico's op aanrijdingen. Dit is extra zorgwekkend gezien het intensieve gebruik van de laan door **basisschoolleerlingen die dagelijks per fiets naar school reizen** – een groep waarvoor de overheid uit hoofde van verkeersveiligheidsbeleid een verhoogde zorgplicht kent.

Daarnaast wordt de stoep ter plaatse intensief gebruikt door **spelende kinderen**, zoals ook duidelijk blijkt uit de bijgevoegde foto van 5 april 2025 (**Bijlage 3**) waarop stoepkrijtactiviteiten zichtbaar zijn. Een nieuwe inrit zou deze speelruimte direct doorsnijden en daarmee de gebruiksveiligheid van deze zone aantasten.

De laan wordt daarnaast dagelijks benut door wandelaars, hondenbezitters en recreatieve fietsers, die de rustige en overzichtelijke inrichting van de straat waarderen. De realisatie van een nieuwe uitrit op deze plek introduceert een **extra onoverzichtelijke kruising tussen rijverkeer en langzaam verkeer**, op een locatie die daar tot nu toe volledig vrij van was. Niet de hoeveelheid verkeer neemt toe, maar het **risico op conflicten tussen gemotoriseerd en kwetsbaar verkeer**. Dat maakt deze ingreep onverenigbaar met het huidige karakter van de laan en met het gemeentelijk beleid gericht op veilige verblijfsruimten.

Wat betreft het gelijkheidsbeginsel geldt het volgende. Wij erkennen dat aan de Fred Waltonlaan reeds meerdere woningen beschikken over een eigen inrit. Het merendeel van deze inritten is echter **meer dan 40 jaar geleden aangelegd**, en enkele andere dateren van meer dan 25 jaar geleden. Deze besluiten zijn genomen onder **fundamenteel andere beleidskaders en maatschappelijke inzichten**, waarin onderwerpen als klimaatadaptatie, milieubelasting,

verstening en het behoud van collectief groen **aanzienlijk minder zwaar wogen dan vandaag de dag.**

Het gelijkheidsbeginsel vereist géén automatische uitbreiding van eerdere beslissingen: het bestuursorgaan dient juist te beoordelen of de **huidige maatschappelijke en beleidscontext** zich nog wel verdraagt met nieuwe uitwegen. Wat in het verleden is toegestaan, vormt géén vrijbrief voor herhaling onder veranderde omstandigheden.

Daarbij komt dat het toestaan van deze inrit onvermijdelijk een **precedentwerking** zal hebben. Andere bewoners in de straat – van wie sommigen reeds interesse hebben getoond – kunnen zich beroepen op dit besluit en zich daarbij op het standpunt stellen dat weigering zonder zwaarwegende motivering in strijd zou zijn met gelijke behandeling als grondslag voor hun eigen aanvraag. Daarmee ontstaat het risico van een **sluipende toename van privé-inritten, ten koste van openbaar groen, parkeercapaciteit, verkeersveiligheid en het collectieve karakter van de straat.** Dit leidt tot een structurele **verslechtering van de leefomgeving**, juist in een tijd waarin gemeenten streven naar verdichting, vergroening en het behoud van publieke ruimte.

Indien het college besluit om – in afwijking van actueel beleid of zonder transparante motivering – een extra inrit toe te staan, terwijl andere bewoners hier geen gelijke toegang toe hebben (bijvoorbeeld vanwege gemeentelijk beleid of fysieke beperkingen), ontstaat een **voorkeursbehandeling zonder objectieve rechtvaardiging**. Dat leidt tot **willekeur**, hetgeen in strijd is met de beginselen van behoorlijk bestuur en aanleiding kan geven tot herroeping of vernietiging van het besluit.

Voorts is van belang dat het bestaande aantal inritten reeds bijdraagt aan ruimtelijke druk, afname van parkeercapaciteit en onoverzichtelijkheid van het straatbeeld. Het toestaan van nog een extra inrit zou deze druk verder opvoeren. Dit kan niet worden gerechtvaardigd op basis van precedentwerking, maar moet worden beoordeeld in het licht van de actuele omstandigheden en belangen van derden. Een zorgvuldige belangenafweging vereist in dit geval terughoudendheid.

Ten slotte merken wij op dat de bewoners van Fred Waltonlaan 2 reeds een garage hebben gebouwd, voordat de vereiste vergunning voor de aanleg van een inrit is verleend. Het is ons niet bekend of de aanvraag voor de inrit vóór of ná de start van de bouwwerkzaamheden is ingediend, maar feit is dat de bouw reeds was gerealiseerd op het moment dat de vergunning voor de inrit werd toegekend. Dit roept vragen op over de volgorde en zorgvuldigheid van de aanvraagprocedure. Door eerst te bouwen en pas later formeel toestemming te verkrijgen voor de bijbehorende inrit, ontstaat de indruk dat hier sprake is van **vooruitlopen op besluitvorming**. Een dergelijke handelwijze mag niet worden beloond met legalisatie achteraf, en mag zeker geen precedent vormen voor toekomstige aanvragen.

Het totaalbeeld is dat de inrit leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid, een aantasting van het woongenot en een verhoogd risico voor zowel spelende als passerende kwetsbare groepen. Deze effecten zijn disproportioneel en dienen dan ook zwaar te wegen in de belangenafweging.

6. Toename verharding – minder groen en strijd met gemeentelijk beleid

De aanleg van de inrit betekent concreet: meer steen, minder groen. Daarbij gaat het expliciet om een deel van **het gemeentelijk plantsoen**, een openbaar toegankelijk groenstrookje dat

momenteel deel uitmaakt van de publieke ruimte. Dit stuk groen wordt volledig opgeofferd aan de aanleg van een privé-inrit, terwijl het juist bijdraagt aan de leefbaarheid, het straatbeeld en de klimaatadaptieve functie van de laan.

Deze keuze staat haaks op gemeentelijk en landelijk klimaatbeleid, waarin vergroening centraal staat. Het beperken van verhard oppervlak en het behoud van bestaande groenstructuren zijn essentiële onderdelen van een toekomstbestendige inrichting van woonwijken (zie ook **bijlage 5 – Factsheet klimaatbestendige wijken**).

Zo benadrukt de **Bomenvisie Zaanstad 2020–2050** expliciet het belang van het behoud van boomstructuren en groene laanprofielen voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. De aanleg van een extra inrit ondermijnt deze uitgangspunten en werkt juist verharding, verstening en ecologische verslechtering in de hand.

De ingreep is daarmee in strijd met het streven naar een leefbare, groene openbare ruimte zoals vastgelegd in gemeentelijk én nationaal beleid.

Bronnen: Klimaatadaptatienederland.nl – Verhard oppervlak, Bomenvisie Zaanstad 2020–2050

7. Onevenredig individueel belang

De bewoners van Fred Waltonlaan ■ waren bij aankoop van de woning op de hoogte van het ontbreken van een inrit. Het verzoek tot het aanleggen van een inrit is gebaseerd op comfort en gebruiksgemak, en niet op een objectieve noodzaak. Dit individuele belang weegt niet op tegen het algemene belang van het behoud van een groene, veilige en collectieve leefomgeving.

Het verlenen van de vergunning leidt tot aantasting van openbaar groen, verlies van twee tot drie parkeerplaatsen en verharding van de openbare ruimte – effecten die direct ten koste gaan van de leefkwaliteit van de omgeving. Daarmee is sprake van een **onevenredige benadeling van derden**, in verhouding tot het beperkte en individuele voordeel van de aanvrager.

In de directe omgeving zijn bovendien voldoende alternatieven beschikbaar. Op de hoek van de Fred Waltonlaan bevinden zich vier openbare oplaadpunten voor elektrische voertuigen, waar regelmatig ruimte beschikbaar is. Wij maken zelf ook gebruik van deze laadpunten, zonder structurele problemen met bereikbaarheid of bezetting. Dat onderstreept dat er geen functionele noodzaak bestaat om een privé-inrit aan te leggen voor het kunnen laden van een elektrische auto.

Volgens **artikel 3:4, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht** mag een bestuursorgaan geen besluit nemen waarvan de nadelige gevolgen voor belanghebbenden onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. In deze situatie is dat precies aan de orde. Het verzoek dient daarom te worden afgewezen wegens strijd met het evenredigheidsbeginsel.

8. Negatieve impact op leefkwaliteit en woningwaarde

De aanleg van een inrit leidt tot aantasting van de openbare ruimte op meerdere vlakken: verlies van openbaar groen, extra verharding, visuele versnippering van het straatbeeld en een duidelijke vermindering van de openbare parkeercapaciteit.

Op basis van de situatie ter plaatse blijkt dat het in werkelijkheid niet om slechts één parkeerplek gaat, maar om het **effectief verlies van twee tot drie bruikbare parkeerplaatsen**. De geplande inrit komt midden in een doorgaande parkeerstrook te liggen. De **totale lengte van deze parkeerstrook bedraagt circa 14 à 15 meter**, waarvan **ongeveer 4 meter in beslag wordt genomen door de geplande inrit** (inclusief aanrijruimte en de breedte van de constructie). Wat resteert is een segment van slechts **6 tot 7 meter aan de linkerzijde**, dat in de praktijk **slechts geschikt is voor één auto**.

In de huidige situatie biedt de volledige strook ruimte aan twee tot drie voertuigen, afhankelijk van het formaat. De aanleg van de inrit **splijt deze ruimte op een inefficiënte manier**. Zoals vaker het geval is bij het onderbreken van aaneengesloten parkeervakken, ontstaat er **snijverlies**: overgebleven strookjes die net te kort zijn voor een reguliere parkeerplek. Deze restsegmenten dragen niet meer bij aan de parkeercapaciteit, maar nemen wel ruimte in beslag en verstoren het straatbeeld. Dit verlies aan effectieve parkeerruimte heeft directe gevolgen voor de bereikbaarheid en gebruikswaarde van de openbare ruimte.

Zie ook **Bijlage 6 – Foto parkeersituatie** en **Bijlage 7 – Infografiek gewijzigde parkeersituatie**.

Daar komt bij dat de Fred Waltonlaan ook regelmatig wordt gebruikt als parkeerplek door **bezoekers van het nabijgelegen winkelgebied (met name overdag)**, **bezoekers van een sportcentrum in de omgeving (vooral in de avonduren)** en **bewoners van de Badhuislaan**, die vanwege beperkte parkeergelegenheid in hun eigen straat vaak uitwijken naar omliggende lanen. Hierdoor is sprake van **structureel verhoogde parkeerdruk**, zowel overdag als in de avonduren. Het verlies van meerdere parkeerplekken op deze locatie raakt dus een bredere groep gebruikers dan alleen de direct omwonenden.

Naast het verlies aan parkeerfunctie wordt er ook een deel van het **openbaar groen (plantsoen)** opgeofferd, hetgeen zowel de esthetische waarde als het groene karakter van de laan aantast.

Deze wijziging leidt tot **ondoelmatig ruimtegebruik**, verhoogt de parkeerdruk in de straat en draagt bij aan de visuele en functionele versnippering van het straatbeeld.

Terwijl de woning van Fred Waltonlaan  vermoedelijk in waarde stijgt door het comfort van privéparkeergelegenheid, ondervindt de rest van de straat louter **economische, ruimtelijke en sociale nadelen**. Deze scheve kosten-batenverdeling is **niet gerechtvaardigd, niet duurzaam** en ondermijnt het algemeen belang.

9. Geen participatie of overleg met direct omwonenden

Wij zijn als directe overburen (schuin tegenover nummer  op geen enkel moment door de bewoners van Fred Waltonlaan  geïnformeerd over hun plannen voor het aanleggen van een inrit of over de vergunningsaanvraag die daartoe is ingediend. Er heeft geen enkel overleg, contactmoment of poging tot participatie met ons plaatsgevonden. Dit terwijl het hier gaat om een wijziging in de openbare ruimte met directe gevolgen voor de omgeving, het straatbeeld, de parkeerdruk en de veiligheid op de stoep tegenover onze woning.

Dit is in strijd met het **participatieprincipe** zoals opgenomen in de **Omgevingswet** en de gemeentelijke participatieambities, die juist inzet op vroegtijdige betrokkenheid van belanghebbenden bij ruimtelijke plannen. Ook het **zorgvuldigheidsbeginsel (art. 3:2 Awb)**

vereist dat bij besluiten met ingrijpende effecten op de leefomgeving de belangen van omwonenden op een serieuze en transparante manier worden meegenomen.

De afwezigheid van iedere vorm van participatie of buurtoverleg ondermijnt het draagvlak en de legitimiteit van het besluit, en vormt een gemiste kans om conflicten of bezwaren in een eerder stadium te bespreken of zelfs te voorkomen.

10. Precedentwerking en sluipende verstening

Als deze vergunning wordt toegekend, vergroot dat de kans op navolging. Wij hebben al van buurtbewoners vernomen dat **meerdere andere bewoners met tuinen grenzend aan de Fred Waltonlaan eveneens overwegen een eigen inrit aan te vragen**. Er zijn ook diverse woningen met ruime voortuinen die fysiek geschikt zijn voor een inrit.

Als deze trend doorzet, dreigt de Fred Waltonlaan haar groene, open en collectieve karakter volledig te verliezen. Wat nu nog geldt als een van de mooiste lanen van Krommenie, wordt dan stukje bij beetje versnipperd tot een reeks verharde privéinritten — met als gevolg verlies van bomen, parkeerdruk, afname van leefkwaliteit en een straatbeeld dat compleet verandert.

Bijlagen:

1. E-mail inspecteur groen - 2 februari 2024
2. Foto kastanjeboom Fred Waltonlaan 
3. Foto spelende kinderen – stoepkrijt 5 april 2025
4. Artikel Boomzorg - 'Waardoor wordt wortelopdruk veroorzaakt?'
5. Factsheet Klimaatadaptatie Nederland - 'Klimaatbestendige wijken'
6. Foto Parkeersituatie Fred Waltonlaan  en 
7. Infografiek Parkeersituatie
8. Artikel Noordhollands Dagblad van 28 juni 2017

Conclusie en verzoek

Gelet op het bovenstaande verzoeken wij u met nadruk de verleende vergunning te **herroepen**. Toekenning zou niet alleen in strijd zijn met de wet- en regelgeving, maar ook met het zorgvuldige en toekomstbestendige beleid dat Zaanstad voorstaat.

Graag ontvangen wij een schriftelijke ontvangstbevestiging. Desgewenst zijn wij beschikbaar voor een **mondelinge toelichting tijdens een hoorzitting**, conform artikel 7:2 van de Algemene wet bestuursrecht.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Fred Waltonlaan [REDACTED]

[REDACTED] EC Krommenie

[REDACTED]