

Reactie Westerkogers op onderzoek permanente openstelling busbrug De Binding

Open brief aan de gemeenteraad van Zaanstad

Het verkeerskundig onderzoek naar de gevolgen van de permanente openstelling van busbrug De Binding is afgerond. Het onderzoek vond plaats in de periode eind januari tot eind mei 2017. In deze periode van vier maanden was de busbrug als gevolg van een tijdelijk verkeersmaatregel 24 uur per dag open. De tijdelijke verkeersmaatregel was het gevolg van de werkzaamheden aan de Houtveldweg ter hoogte van het station Zaandam.

Tegen deze tijdelijke verkeersmaatregel zijn 20 bezwaarschriften door met name bewoners uit Westerkoog ingediend. Over het verloop van de bezwaarprocedures later meer.

Eerst de opvallende resultaten van het verkeersonderzoek door de externe bureaus DUFEC en Goudappel Coffeng.

Het verkeer neemt op de rondweg met name De Wildeman Noord sterk toe tot 9200 auto's per etmaal. Ook op de busbrug gaat het verkeer naar 8700 mvt per etmaal. Voor De Glazenmaker zijn de effecten nihil. Daarnaast stijgt het aandeel sluipverkeer op De Wildeman tot 8% en op de busbrug tot 10%. Voor het Zaans Verkeer en Vervoerplan (ZVVV) ligt de norm voor sluipverkeer op 10% en het maximaal aantal voertuigen op een type C ontsluitingsweg, wat de rondweg is, op 8000 auto's per etmaal. De toename vindt vooral plaats tijdens de spits en in het bijzonder de avondspits.

Duidelijk is dat de veiligheid en leefbaarheid in Westerkoog in het geding zijn. Zonder maatregelen kan de busbrug niet permanent worden opengesteld. Maatregelen om de verkeersoverlast te verzachten zullen minimaal 3,3 miljoen gaan bedragen, waarbij de onderzoekers direct de kanttekening plaatsen, dat deze maatregelen van beperkte houdbaarheid zijn, omdat het verkeer doorgroeit en dreigt vast te lopen binnen 10 jaar. Alternatieven voor de permanente openstelling van de busbrug noemen de onderzoekers: het ontwikkelen van de Westerkoogweg (bij bewoners bekend als de weg binnendoor), een nieuwe aansluiting vanuit Westervatering naar de Vincent van Goghweg en een weg aan de Westkant van het spoor, parallel aan de provinciale weg.

Het onderzoek toont aan dat er van positieve milieueffecten geen sprake is, als de busbrug permanent opengaat. Integendeel een geheel open busbrug trekt juist extra verkeer aan. Veel mensen die anders te voet of op de fiets gaan zullen nu sneller de auto gebruiken. Dit is tegen het fietsbeleid van Zaanstad. De zogenaamde omrijdbewegingen voor mensen die dichtbij de busbrug wonen, vallen in het niet door al het extra verkeer dat de open busbrug genereert.

Verder is opvallend dat tellingen in Westzaan laten zien, dat een permanent open busbrug geen invloed heeft op de verkeersafwikkeling op de JJ Allenstraat.

De onderzoekers laten ook weten, dat de vernieuwde Houtveldweg met vier rijstroken en vrijliggende fietspaden aan de zuidkant de ontsluiting van de wijk Westervatering makkelijk aankunnen.

Over het argument dat de busbrug 24 uur per dag open moet in geval van calamiteiten wordt helemaal niet gesproken door de onderzoekers.

Tenslotte geven de onderzoekers aan, dat er geen onderzoek is gedaan naar de milieueffecten. Dit onderzoek is kostbaar en kan later worden uitgevoerd als de Raad akkoord gaat met de permanente openstelling van de busbrug. Dit is het paard achter de wagen spannen.

Duidelijk is, dat de 24 uren openstelling van de busbrug een politiek besluit is, dat niet door het onderzoek wordt ondersteund. Wat veel bewoners en met name de bezwaarmakers steekt, is dat de tijdelijke openstelling een gevaarlijk experiment is geweest, waarbij de leefbaarheid en veiligheid in Westerkoog in het geding waren.

De bezwaarmakers nemen het de Raad dan ook bijzonder kwalijk dat het kennelijk voor hen geen bezwaar is om te experimenteren met een bijzondere kwetsbare groep weggebruikers namelijk ouderen en kinderen in het verblijfsgebied Westerkoog.

Een korte opmerking over de tijdelijke openstelling. Het tijdelijk verkeersbesluit voor een 24 uren openstelling is genomen zonder een omgevingsvergunning aan te vragen. De externe adviescommissie heeft het College hier op gewezen. De aanvraag voor deze vergunning is pas op 15 juni gedaan. Dit betekent dat de tijdelijke openstelling illegaal was. En niet, zoals het College naar buiten bracht, dat de tijdelijke openstelling juridisch was gerechtvaardigd. Hieruit blijkt des te meer hoe complex de openstelling van de busbrug is, aangezien er een bestemmingsplan aan ten grondslag ligt. Raadsleden zijn niet of nauwelijks op de hoogte van de juridische consequenties en denken met een simpel verkeersbesluit de busbrug te openen.

De onderzoekers geven een aantal adviezen om de rondweg veiliger te maken, ook al mocht men niet overgaan tot het permanent openen van de busbrug.

Hierna zullen de verschillende verkeerskundige aspecten, door de onderzoekers naar voren gebracht, worden toegelicht.

Zaans Verkeers- en Vervoersplan (ZVVP) 2009

Westerkoog is altijd een woonwijk geweest zonder doorgaand verkeer. De doorgaande Westerkoogweg – ook wel de weg binnendoor genoemd – is zonder overleg met de bewoners bebouwd door de Prinsienstichting, waarbij de gemeente beloofde, dat de busbrug nooit open zou gaan voor autoverkeer (1998). De toenmalige raadsleden waren het er over eens, dat de rondweg ongeschikt was voor doorgaand verkeer. Maar de inkt was nog niet droog of er waren alweer plannen om de busbrug voor autoverkeer open te stellen. De gemeente startte een procedure voor een bestemmingsplanwijziging van de Busbrug, die in 2003 strandde bij de Raad van State. Dit was onder het burgemeesterschap van de PvdA-er Ruud Vreeman. De busbrug was een initiatief van de PvdA wethouder Piet Oudega, waarbij toen al sterk verzet was onder de Westerkogers (1989). Afspraak was dat alleen met een wijziging van het bestemmingsplan een openstelling kon worden aangevraagd. Oud-wethouder Oudega noemt het daarom niet netjes, dat nu gekozen is voor een veel makkelijker procedure namelijk een verkeersbesluit Noord Holland Dagblad (26 mei 2014). Aan een verkeersbesluit zitten ook haken en ogen, omdat het niet in conflict mag komen met het bestemmingsplan.

De tijdelijke verkeersmaatregel valt samen met het tijdelijk burgemeesterschap van Ruud Vreeman en lijkt meer op een impulsief besluit, gezien de onzorgvuldigheid waarmee dit is genomen, zonder een omgevingsvergunning aan te vragen. De tijdelijke openstelling was daarmee niet legaal.

Achter de schermen zijn de ambtenaren in een lange-termijn-visie bezig geweest om een openstelling te bespoedigen, door o.a. de rondweg van Westerkoog te veranderen van een erfontsluitingsweg (max. 3500 mvt/etmaal) naar een gebiedsontsluitingsweg (max. 8000 mvt/etmaal). De weg werd in 2006 heringericht door de rijbaan te versmallen van 9 naar 7 meter, vrijliggende fietspaden op te heffen en zodoende het verkeer te mengen. Het mengen van fietsverkeer en autoverkeer wordt op 50km wegen als ongewenst gezien volgens Duurzaam Veilig. (Zie pagina 4 van het bijlagerapport Verkeersveiligheid). Het ZVVP is klip en klaar in haar doelstellingen; voor gebiedsontsluitingswegen type C geldt: sluiptverkeer is ongewenst via een verblijfsgebied. De maximale intensiteit op een gebiedsontsluitingsweg type C is 8.000 mvt/etmaal (pagina 67 ZVVP en pagina 9 hoofdrapport).

Verder stellen de onderzoekers, dat in een verblijfsgebied de verkeersintensiteit niet hoger is dan 6.000 mvt/etmaal, bij voorkeur niet meer dan 3.500 mvt/etmaal.

Het verblijfsgebied Busbrug (BB)

Voor het vaststellen van sluipverkeer door Westerkoog heeft men het verblijfsgebied Busbrug ingesteld (pagina 11). Dit is een zeer ruim gebied geworden, waarbij de definitie nogal rammelt en waarbij de Raad van State door de gemeente Zaanstad op het verkeerde been is gezet. Zie de jurisprudentie waarin deze definitie niet als onredelijk is aangemerkt.

Het verblijfsgebied Busbrug omvat Westerkoog en Westerwatering, zoals meestal naar voren wordt gehaald in de officiële stukken. Gemakshalve vergeet men Westerspoor het gebied met de nieuwbouwprojecten van het nieuwe stadshart Inverdan, zoals Murano, Zanshout, Cypressehout, Zaanse Strip, etc.

Westerkoog maakt deel uit van Koog aan de Zaan. Westerwatering en Inverdan maken deel uit van Zaandam. De Busbrug is een apart bestemmingsplan, net zoals Westerkoog en Westerwatering. Het verblijfsgebied Busbrug (BB) strekt zich uit van het centrum van Zaandam tot aan de A8 bij Westerkoog. Al het verkeer dat zich binnen dit gebied beweegt, wordt niet gezien als sluipverkeer. Kijkt men naar doorgaand verkeer in Westerkoog dan ziet men percentages van bijna 80% als doorgaand verkeer, dat noch bestemming noch herkomst in Westerkoog heeft. In hoeverre deze definitie houdbaar blijft, hangt af van de te verwachten procedures bij de Raad van State.

Voor het centrum van Zaandam voert het bestuur een beleid van een autoluw centrum, dat in praktijk moet worden opgevangen door de deelgemeente Koog aan de Zaan en in het bijzonder de woonwijk Westerkoog.

De grenzen van het verblijfsgebied Busbrug (BB) zijn zover opgerekt, dat zelfs de onderzoekers er moeite mee hebben dat ook de Westzanerdijkbuurt er bij hoort.

Opvallend is dat de onderzoekers zelfs de noodzaak van de openstelling van de busbrug voor de ontsluiting van Westerwatering ter discussie stellen omdat er helemaal geen capaciteitsproblemen bij de vernieuwde Houtveldweg met 2x2 rijbanen zijn: *'Vanuit de toekomstige verkeersontwikkeling is vanuit het ZVPM geen capaciteitsknelpunt zichtbaar. Verwacht mag worden dat de ontwikkelingen waar nu van uit wordt gegaan, zonder veel problemen zijn op te vangen op de (recentelijk) verder verruimde infrastructuur. Een dringende noodzaak van een 24-uurs openstelling van de busbrug voor een voldoende dagelijkse verkeersafwikkeling van Westerwatering lijkt daarom niet aanwezig.'* (pagina 47)

Gesloten busbrug slecht voor milieu

Een van de argumenten om de busbrug open te stellen is dat veel bewoners uit Westerwatering kilometers moeten omrijden om Westerkoog of het Noorden van Zaanstad te bereiken.

Het rapport is hier duidelijk over. De onderzoekers concluderen: *'Hoewel de 24-uursopenstelling van de busbrug in individuele gevallen en gedurende een beperkt aantal periodes leidt tot een reductie van de gemiddelde verplaatsingsafstand, kan alles overziend niet gesproken worden over een duidelijke milieuwinst. De reden is dat een 24-uurs openstelling ook leidt tot meer autoverkeer: dit is deels een inwisseling van korte fietsritten voor autoritten. Als gevolg hiervan worden collectief meer kilometers per auto afgelegd, ondanks de kortere routes tijdens spitsuren.'* (pagina 7).

Een 24-uurs openstelling heeft dus geen positieve milieueffecten, integendeel het autoverkeer wordt juist aangemoedigd in plaats van de fiets te pakken voor een kort ritje naar Westerkoog en v.v.

Opvallend is een sterk autonome groei na 2015 die de onderzoekers niet kunnen verklaren. (pagina 32). Waarschijnlijk proberen de onderzoekers hun prognoses bij te stellen die zij deden in eerdere onderzoeken die voor de Raad van State zijn gebruikt en duidelijk naar beneden bijgestelde cijfers tonen. De toename op de busbrug is 2300 mvt/etmaal bij een 24 uren openstelling, waarbij de grens van 10% sluipverkeer is bereikt.

In het Verkeersonderzoek van 11 september 2012 de zogenaamde eindevaluatie na 2 jaar openstelling zijn de korte termijnverwachtingen veel te laag ingeschat, zoals nu blijkt. De groei voor de komende jaren na 2012 wordt geschat op 5.500 mvt/etmaal in twee jaar waarbij een extra toename van 700 mogelijk is. In werkelijkheid is de groei naar 8700 gestegen op de busbrug en naar 9200 op de Wildeman Noord. (zie pagina 33 Evaluatierapport 2012).

In 2012 geven de onderzoekers een aantal oplossingen om de groeiende verkeersstromen in de toekomst in goede banen te leiden.

Er zijn diverse maatregelen mogelijk als de Wildeman hogere intensiteiten dan 8.000 mvt/etm zou gaan krijgen in de toekomst:

- 1. beperkingen in het openstellingsregime van de busbrug; inclusief avond- en nachtafsluiting*
 - 2. meer circulatiesturing richting Glazenmaker;*
 - 3. structurele ingrepen in de infrastructuur in en rond de wijken Westerkoog en Westerwatering.*
- (pagina 34 Evaluatierapport 2012)*

Het nieuwe College (2014) met D66 als formateur laat in het coalitieakkoord opnemen, dat een permanente openstelling van de busbrug moet worden onderzocht.

Westerkoog en Westzaan communicerende vaten

Veel bewoners in Westzaan zien als oplossing van het sluipverkeer door hun dorp een totale openstelling van de busbrug. De gemeente besteed veel aandacht aan het sluipverkeer in Westzaan. Wethouders en raadleden gaan regelmatig op bezoek om dit fenomeen met eigen ogen te aanschouwen.

De onderzoekers hebben ook tellingen in Westzaan gedaan en komen tot de conclusie dat het effect van de openstelling van de busbrug nihil is. Zie hiervoor de grafiek op pagina 54 van het hoofdrapport. De grafieken van 2016 en 2017 zijn bijna identiek. Dit argument gaat dus ook niet op.

Westerkogers vragen zich wel af waarom in Westzaan wel van sluipverkeer mag worden gesproken en in Westerkooog niet. Los van het feit of het dan wel of niet om sluipverkeer gaat, het aantal auto's door Westzaan staat in geen enkele verhouding tot Westerkooog, namelijk 2267 in Westzaan, tegenover 9200 op de rondweg noord en 8700 over de busbrug in Westerkooog.

Snelheid op de rondweg

Een veel gehoorde klacht is, dat er op de rondweg veel te hard wordt gereden. Met name fietsers worden vaak rakelings gepasseerd door auto's die harder dan 50 km/u rijden. Ook voetgangers voelen zich onveilig op de oversteekplaatsen, omdat het niet altijd duidelijk is of een aanstormende automobilist zal stoppen of niet. Zoals hiervoor al beschreven is het mengen van fiets- en autoverkeer op 50km wegen niet gewenst. Conform Duurzaam Veilig dient dit alleen te gebeuren op 30 km wegen. De metingen geven aan dat de gemiddelde snelheid op 50 km/u ligt met uitschieters naar boven. Het lijkt er daarom op dat cijfers worden gemanipuleerd en wel door de opstelling van de meetpunten.

Hierbij een overzicht en plaats van de telpunten (bijlage 1 pagina 71 met foto's)

- TP1 Westerkoogweg ligt enkele meters vanaf de rotonde
- TP5 De Wildeman noord ligt 20 meter voor de kruising met de Glazenmaker/Westerkoogweg
- TP6 ligt in de bocht van de Glazenmaker naar de Westerkoogweg en voor een oversteekplaats
- TP7 ligt op de oversteekplaats op de Wildeman
- TP9 Wildeman zuid ligt vlak voor de kruising Busbrug
- TP10 ligt op een oversteekplaats op de Glazenmaker

De telpunten liggen vlak naast kruisingen of op oversteekplaatsen. Waarom heeft men bijvoorbeeld geen telpunt opgesteld naast de Smiley op de Wildeman? De verwachte uitkomsten en daarmee de snelheid worden op deze wijze naar beneden bijgesteld en komen niet overeen zoals met name fietsers en voetgangers ervaren. Het argument wordt ook gebruikt om geen snelheidscontroles door de politie te laten uitvoeren, immers er wordt niet te hard gereden volgens de meetgegevens.

Metingen sluipverkeer en stremming Coenbrug

In het Bijlage Rapport wordt een verslag gedaan van het kentekenonderzoek op dinsdag 9 mei.

De onderzoekers melden verschillende incidenten op de grote wegen rond Zaanstad. Zo is er een stremming bij de Coentunnel en in de avondspits is de Coenbrug in de A8 wegens een defect helemaal gestremd. Dit had een grote verkeerschaos rond Zaanstad tot gevolg.

Op pagina 23 van de bijlage is te zien, dat in de ochtendspits vooral veel verkeer uit het Noorden van Zaanstad door Westerkoog en Westerwatering rijdt. Je zou verwachten dat in de avondspits veel verkeer uit het Zuiden van Zaanstad door de wijken Westerwatering en Westerkoog rijdt. De stremming op de A8 heeft zeker gevolgen gehad voor de kentekentellingen, die overigens maar één dag waren. De vraag is hoe solide de cijfers uit het kentekenonderzoek zijn wegens de stremming van de A8 op de Coenbrug? En of het percentage sluipverkeer daardoor laag uitvalt, namelijk 8% op De Wildeman en 10% op de busbrug.

Verder valt op dat bijna alle overige tellingen grotendeels samenvallen met de meivakantie.

Beslissen zonder milieurapportage

Aan de gemeenteraad nu de vraag of men doorgaat op de ingeslagen weg om de busbrug helemaal open te zetten voor autoverkeer.

De onderzoekers moeten zich in allerlei bochten wringen om zich naar de wensen van het College te richten. Wie betaalt, bepaalt.

In de huidige situatie kan de busbrug niet zomaar 24u worden opengesteld. Er worden ingrijpende en dure oplossingen voorgedragen, die maar een beperkte houdbaarheid hebben. Vroeg of laat moet de busbrug dicht, omdat alle grenzen worden overschreden.

Het is vreemd dat de effecten op het milieu niet zijn gemeten. Slechts besluiten op basis van een verkeerskundig onderzoek, zonder een milieurapportage is maar een half besluit.

De luchtkwaliteit en de geluidsoverlast bij een volledig open busbrug zijn nog onbekend. Daar ligt nu juist de crux. Op de luchtkwaliteit heeft de gemeente weinig invloed en voor het terugdringen van geluidsoverlast dienen grote investeringen te worden gedaan. Los van de vraag of het wel wenselijk is om straks meer dan 10.000 auto's door een verblijfsgebied te laten rijden. Het is in ieder geval in strijd met het ZVVP.

Een aantal zaken is nog niet meegenomen in de modellen. Een projectontwikkelaar heeft zich aangemeld om in het centrumgebied van Westerkoog 400 woningen te bouwen.

Het plan spreekt van drie woontorens van 11 etages. Een kleine groep bewoners is gevraagd om de plannen te bekijken. De onderzoekers hebben rekening gehouden met slechts 60 nieuwe woningen in het centrumgebied van Westerkoog. Om dit centrum te bereiken moet men de hele wijk doorrijden voor men bij het winkelcentrum het nieuwbouww gebied kan inrijden.

Een andere grote bedreiging voor de veiligheid en leefbaarheid in Koog aan de Zaan vormt de aansluiting van de A9 en de A8. Hierover wordt met name in Heemskerk en Krommenie al jaren gediscussieerd met verschillende varianten als gevolg. Niemand heeft het over de gevolgen voor de bewoners aan de A8 in Koog aan de Zaan. De A8 loopt hier dwars door deze deelgemeente. De gevolgen zijn te vergelijken met de A13 naar Rotterdam langs Overschie. Een milieuramp voor Koog aan de Zaan die vermeden dient te worden.

VVD-wethouder Dennis Straat heeft al eerder laten weten te onderzoeken of er extra afritten op de A8 ter hoogte van de Guisweg kunnen worden gepland om de verkeersdruk op het kruispunt Zaandam te verlagen. Deze extra afritten hebben een direct gevolg voor het verkeer aan de Westkant van het spoor dat door de wijken Westerkoog en Westerwatering zal gaan. De onderzoekers hebben deze toekomstige ontwikkeling niet meegenomen.

Zaanse raadsleden staan niet bekend om lef en visionair inzicht. De infrastructuur van Zaanstad laat veel te wensen over, ondanks grote nieuwbouwprojecten. Het bestuur heeft al 30 jaar geen besluiten genomen over uitbreiding/verbetering van de spoorse doorsnijdingen. Nog altijd heeft Zaandam over een afstand van 7 kilometer slechts één gelijkvloerse spoorwegovergang Guisweg – Provinciale weg en een viaduct Albert Heijnweg – Provinciale weg.

Bezwaren tijdelijke openstelling busbrug

Tegen de tijdelijke openstelling heeft een aantal bewoners in met name Westerkoog bezwaar aangetekend middels 20 bezwaarschriften. Door zowel bij een interne (26 januari 2017) als externe bezwaarcommissie (28 februari 2017) zijn deze bezwaren toegelicht. De externe bezwaarcommissie heeft wegens het spoedeisende karakter laten weten binnen 4 weken met een reactie te komen. Inderdaad heeft de commissie het verslag binnen deze periode en wel op 31 maart aan de gemeente doen toekomen. De bezwaarmakers ontvingen het advies pas op 11 mei. Dit is ruim een maand later en vlak voor de sluiting van de busbrug eind mei. De uitspraak van de commissie was opvallend. Tegen het besluit van een tijdelijke openstelling had men geen bezwaar, omdat een dergelijke maatregel zeer ruim geïnterpreteerd kan worden en een onderbouwing niet noodzakelijk is. Als de burgemeester vindt dat een dergelijke maatregel noodzakelijk is, dan kan dit zonder verdere onderbouwing worden uitgevoerd. Het meest opvallend is dat de commissie de gemeente adviseert en in het bijzonder met de notitie dat een omgevingsvergunning had moeten worden afgeven. Op advies van de commissie moet een afwijkingsbesluit (artikel 4, 11 lid, van bijlage II, van het Bor) worden genomen. Zo maar de busbrug open zetten is in strijd met het bestemmingsplan.

De gemeente heeft daarom willens en wetens bijna 6 weken gewacht om het advies aan de bewoners te sturen. Het College heeft daarmee een rechtsgang door de bezwaarmakers ernstig belemmerd. Alle Wob-verzoeken van bewoners heeft de gemeente afgewezen. Daarnaast is door de bewoners gevraagd om ook metingen te doen naar geluid, luchtkwaliteit en trillingen. Hierop is nog altijd geen reactie ontvangen.

Het College had de bewoners van Westerkoog toegezegd om hen bij het onderzoek te betrekken. En de brug pas zou opengaan na uitvoerig verkeerskundig onderzoek. Met de tijdelijke openstelling was hier geen sprake meer van. Het overleg met 8 (acht) bewoners heeft pas op 30 maart plaatsgevonden.

Deze kleine geselecteerde groep mocht hun mening en adviezen geven over de veiligheid op de rondweg aan de verkeersdeskundigen van de gemeente en het bureau Goudappel Coffeng.

Nieuwe procedures Raad van State en Europees Hof voor de Rechten van de Mens

De gemeenteraad zal nu besluiten of de busbrug op basis van het verkeerskundig rapport permanent opengesteld kan worden voor autoverkeer. Het onderzoek toont klip en klaar met name de gevolgen voor de veiligheid en leefbaarheid aan voor de woonwijk Westerkoog. De onderzoekers zien geen noodzaak voor een 24-uurs openstelling. Alle in het verleden genoemde argumenten als milieueffecten door omrijdbewegingen, extra ontsluiting van Westeraanleg, of sluipverkeer door Westzaan worden door de onderzoekers van tafel geveegd. Het 24 uur openstellen is daarom een politiek besluit en heeft niets te maken met de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Westerkoog. In tegendeel veiligheid en leefbaarheid in het verblijfsgebied Westerkoog zijn in het geding. Alleen investeringen van minimaal 3,3 miljoen kunnen de overlast in de woonwijk Westerkoog enigszins verzachten, waar direct de kanttekening bij moet worden geplaatst, dat deze investeringen maar beperkt houdbaar zijn en wel maximaal 10 jaar.

Een van de opties, door de onderzoekers voorgedragen, is om van De Glazenmaker een 30 km weg te maken, inclusief vrijliggende fietspaden en gelijkwaardige verhoogde kruisingen bijvoorbeeld bij de Locomotief. Al het doorgaande verkeer wordt dan over De Wildeman geleid, die een bovenwijken karakter krijgt. Het gevolg nog minder bezwaarmakers en heel Zaanstad voor een open busbrug. De democratie op zijn kop en Zaanstad vervallen tot een bananenstad.

De vraag blijft hoe de Raad kan besluiten zonder een milieueffectrapportage, die nog geheel ontbreekt. Het verkeerskundig onderzoek dat er nu ligt, lijkt te zijn aangepast naar gewenste waarden, bijvoorbeeld het aandeel van sluipverkeer op de busbrug is precies 10% (de norm in het ZVVP) en is het resultaat van registraties op één dag namelijk dinsdag 9 mei. Op deze dag was tijdens de avondspits de Coenbrug gestremd met als gevolg een grote verkeerschaos rond Zaanstad.

De hoge snelheid op de rondweg, die bewoners dagelijks meemaken, wordt door de positie van telpunten direct naast kruisingen, rotondes en op oversteekplaatsen gemanipuleerd. Deze zaken zullen allemaal in een gang naar de rechter worden meegenomen.

De bewoners van Westerkoog wensen de raadsleden veel wijsheid. Mocht het nodig zijn, dan zullen zij opnieuw naar de rechter stappen. En om eens en voor altijd het wanbeleid rond de busbrug op te lossen, zullen zij niet stoppen bij de Raad van State maar doorgaan tot het Europese Hof voor de Rechten van de Mens.

Koog aan de Zaan, 12 juli 2017

Namens het oud-bestuur van de voormalige stichting Rondom de Binding,