

Het drama 'busbrug' in de tijd

jaar	stap	korte omschrijving
1978	1	Zeventiger jaren: Wijk Westerkoog gebouwd
1984	2	Ca. 1984-1985: Westerkoogweg (de geplande weg binnendoor) was bestraat! De stadsbus reed erover!
1988	3	1988-1989 - Bouw busbrug
1988	4	Ergens in 1988 was de bestrating verdwenen (stenen elders nodig?). Handtekeningenacties hiertegen door bewoners! Geen resultaat.
1989	5	Brief Burgemeester: harde toezegging, busbrug gaat niet gebruikt worden voor autoverkeer. Ongewenst vanwege milieu en verkeersveiligheid.
1994	6	Gemeente kondigt bouw Prinsentichting aan. Op 02-05-94 zegt wethouder Horselenberg op een bijeenkomst met de bewoners van Westerkoog: "De busbrug gaat niet open voor auto's en "de weg binnendoor" wordt niet weer aangelegd. Reden: de te verwachten verkeers- en geluidsoverlast en het daarmee samenhangende sluipverkeer door de wijk, (zoals onderzoeken v.a. 1980 hebben aangetoond). Westerwatering zal worden ontsloten door een spoorwegovergang (ongelijkvloers) Houtveldweg/Provincialeweg. Op het tracé voor de weg binnendoor kunnen nu woningen komen".
1994	7	Bewoners Westerkoog spannen hiertegen een procedure aan: de busbrug moet open en de weg binnendoor hersteld!
1995	8	GS geeft toestemming voor de bouw van de Prinsentichting. Voorwaarde: de busbrug blijft dicht!
1995	9	Bewoners Westerkoog procederen tegen deze toestemming bij de bestuursrechter Haarlem.
1996	10	Zitting bestuursrechter Haarlem: eis van de bewoners, de busbrug moet open!
1996	11	Dit is in de hele geschiedenis een cruciaal moment! 3-9-1996: De bestuursrechter in Haarlem beslist: De Prinsentichting mag bouwen. ----- Argumentatie Zaanstad: Zaanstad acht zich niet verplicht tot aanleg van de ontsluitingsweg, nu de planologische en verkeerskundige inzichten met betrekking tot woonwijken de afgelopen jaren zijn gewijzigd, met name in die zin dat ontsluiting via een weg door een woonwijk niet meer wenselijk wordt geacht.' (Hoezo toezeggingen aan Westerwatering?) ----- Echter: de gemeentelijke jurist verzwijgt, dat ruim 2 maanden eerder, n.l. op 20-06-96, de gemeenteraad al besloten heeft de busbrug wél open te stellen en het verkeer over de rondweg te leiden. Mede door dit te verzwijgen wordt Zaanstad in het gelijk gesteld. Het probleem 'busbrug' is geboren!
1999	12	Publicatie Zaans Verkeers en Vervoerplan: voornemen is dat de busbrug - buiten de spits - open gaat voor alle verkeer, m.u.v. vrachtverkeer. Dit dus in strijd met alle uitspraken en toezeggingen in de voorgaande jaren.
1999	13	Oprichting Stichting Verkeersveiligheid Westerkoog: het begin van de juridische touwtrekkerij
2003	14	Procedure 1: tegen hogere geluidsbelasting. Succesvol, RvS vernietigt besluit provincie.
2003	15	Procedure 2: tegen besluit Rondweg wordt voorrangsweg. Tevergeefs, uitspraak 5-3-2003.
2003	16	Procedure 3: tegen wijziging bestemmingsplan busbrug. Succesvol, RvS vernietigt besluit provincie. Busbrug mag niet open.
2003	17	Procedure 4: tegen de weigering van Zaanstad de pyramides op de busbrug te sluiten. Met succes.
2004	18	Hernieuwd besluit Zaanstad tot instellen van de rondweg als voorrangsweg.
2004	19	Procedure 5: Opnieuw bezwaar ingediend tegen besluit voorrangsweg.
2005	20	Bezwaar afgewezen door B&W Zaanstad (4-7-2005)
2005	21	Procedure 6: Beroep ingediend bij RB Haarlem tegen uitspraak B&W van juli 2005

jaar	stap	korte omschrijving
2005	22	Uitspraak bestuursrechter Haarlem inzake bezwaar tegen verkeersbesluiten, bezwaar afgewezen.(23-9-2005)
2005	23	Procedure 7: Hoger beroep ingesteld inzake besluit 23-9-2005 bestuursrechter Haarlem
2006	24	Uitspraak RB Haarlem: Hoger beroep afgewezen
2006	25	Zaanstad maakt voornemen bekend om de busbrug beperkt open te stellen. Alle voorgaande acties van Zaanstad waren hierop gericht.
2006	26	Zaanstad informeert de bewoners over de voortgang van de procedure 'beperkte openstelling busbrug'. Er moet een vrijstellingsbesluit komen (eerder faalde het wijzigen van het bestemmingsplan).
2007	27	Aankondiging inloopmiddag op 4-7-2007, voorafgaand aan de ter visie legging van de vrijstellingsprocedure ex. Art. 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Het zal dan gaan over milieueffecten, verkeersmaatregelen, maatregelen op maat en handhaving van de gestelde regels.
2007	28	Publicatie 2e uitwerking bestemmingsplan Westzijderveld Fase 3 (Koog aan de Zaan). Hierin wordt duidelijk dat de gemeente openstelling van de busbrug - ook tijdens de spitsuren - als een mogelijke oplossing ziet voor de in de toekomst noodzakelijke noord-zuidverbinding. Het heet dan 'de noordelijke ontsluiting' (pag. 61)
2007	29	Oprichting Stichting Rondom De Binding
2008	30	Publicatie (concept) Zaans Verkeers en Vervoerplan 2008. Dit plan maakt duidelijk dat de gekozen oplossing voor Westerkoog en de busbrug volledig in strijd is met de uitgangspunten van dit plan. We noemen er enkele: - geen doorgaand verkeer in verblijfsgebieden; - geen verkeer van hoofdweg A of B naar een andere hoofdweg A of B door een verblijfsgebied; - beperking van de verkeersbelasting op wegen van categorie C (de rondweg) tot maximaal 8000 mtv/etmaal. ----- In reactie hierop zegt Linnekamp (wethouder verkeer): "Willen we de kwaliteit van de stad verbeteren, dan moeten we het autogebruik afremmen. Opstoppingen, luchtvervuiling en geluidsoverlast tasten de kwaliteit van de stad aan." Het bestuur zoekt naar duurzame oplossingen, zoals het stimuleren van alternatief vervoer, door woon- en werkverkeer per fiets of openbaar vervoer af te leggen. En het versterken van de sociale samenhang door het verbeteren van het woon- en leefmilieu. Doorgaand verkeer in woongebieden moet worden geweerd"(!).
2009	31	Zaanstad maakt bekend (brief aan bewoners) dat de gedeeltelijke openstelling van de busbrug gerealiseerd gaat worden. De ingediende bezwaren zijn - na een zorgvuldige belangenafweging - onvoldoende gebleken om dat besluit tegen te houden. Sommige woningen zullen vanwege geluidsoverlast aangepast worden, naast enkele nog aan te brengen geluidsschermen. Verder zal zeer stil asfalt op de brug aangelegd worden. Opnieuw uit Zaanstad de wens 'om met de bewoners samen te praten over de inrichting van de rondweg'.
2009	32	Stichting procedeert tegen dit besluit van de gemeente, waarbij o.a. gebruik gemaakt wordt van de aanbevelingen uit het ZVVP 2008.
2009	33	Uitspraak voorzieningenrechter Haarlem. Het ging om het verzoek van de Stichting om de op 28-4-2009 door Zaanstad verleende vrijstelling inzake het bestemmingsplan teneinde de busbrug beperkt open te stellen ongedaan te maken en een voorlopige voorziening te treffen. Dit verzoek is afgewezen, aangezien eerst de lopende procedures afgerond moeten worden en de busbrug pas daarna (beperkt) open mag. In feite komt dit neer op het opschorten van een uitspraak.
2010	34	N.a.v. het besluit van 23-4 inzake de beperkte openstelling heeft de stichting meerdere procedures gevoerd om dit besluit aan te vechten, cq te vernietigen. Dat is niet gelukt, alle procedures werden uiteindelijk verloren, ook in hoger beroep, zodat de busbrug in juni 2010 beperkt opengesteld werd. Tot nu toe is het zo gebleven. De stichting Rondom de Binding heft zichzelf op.

jaar	stap	korte omschrijving
2012	35	Zaanstad publiceert de resultaten van een verkeersonderzoek, als evaluatie van 2 jaar beperkte openstelling.
2012	36	<p>Veilig Verkeer Nederland rapporteert over de verkeersveiligheid van de rondweg - dit op verzoek van de stichting en gebaseerd op enkele meldingen van bewoners.</p> <p>Conclusie VVN zoals in het rapport vermeld: "De gehele ringvormige rondweg is niet duurzaam veilig te noemen. Voor fietsers en voetgangers ontbreken hier essentiële ingrediënten om de verkeersveiligheid te waarborgen". Voor zover ons bekend is dit rapport door de gemeente Zaanstad nooit als 'relevant' erkend. In ieder geval zijn de adviezen (o.a. snelheidsremmende maatregelen voor reductie naar 30 km/uur) zoals die in het rapport zijn opgenomen, niet door de gemeente overgenomen.</p>
2014	37	<p>In het coalitieakkoord van de nieuwe coalitie wordt nu het voornemen opgenomen om de de busbrug permanent (24/7) open te stellen voor alle verkeer. De rondweg van Westerkoog zal - na eventuele aanpassingen - dit verkeer moeten verwerken. Het is de volgende stap in het proces dat Zaanstad in 1994 is gestart. Dit voornemen was ook een onderdeel van de verkiezingsbeloften van de VVD.</p> <p>Citaat: "Een verkeersbesluit voor het 24/7 openstellen van de busbrug wordt onderzocht, waarbij de verkeerskundige, planologische en milieutechnische belangen worden afgewogen."</p>
2019	38	Oprichting van de Stichting Verkeersveilig en Gezond Westerkoog, met als voornaamste doelstelling: de permanente openstelling van de busbrug voorkomen.
2019	39	Na een tweetal bijeenkomsten voor wijkbewoners (de eerste leidde tot de oprichting van de stichting) melden zich ruim 100 huishoudens aan als sympathisant. Een vrijwillige bijdrage van €25,- wordt door de meesten gestort i.v.m. gemaakte en nog te maken kosten.
2019	40	<p>Vrij snel na de oprichting wordt de doelstelling van de Stichting aangepast.</p> <p>Deze wordt nu: voorkomen dat de verkeersafwikkeling van het verkeer bij permanente openstelling van de busbrug (die dus niet meer bestreden wordt) via de rondweg van westerkoog afgehandeld zal worden. Busbrug open is OK, mits een goede, duurzame en verantwoorde verkeersafwikkeling gegarandeerd is (dus niet over de rondweg!).</p>
2020	41	<p>Gemeente en Stichting ontvangen een MKBA-rapport, op eigen initiatief geproduceerd door een bewoner van Westerkoog én gespecialiseerde deskundige in het maken van zo'n MKBA (MKBA staat voor Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse. Naast de concrete kosten van uitvoering zijn er bij grote projecten zoals deze altijd ook maatschappelijke kosten, die vaak vergeten worden. Denk aan geluidsoverlast, het kappen van bomen, fijnstof en milieuverontreiniging, klimaateffecten, stikstof, veiligheid etc.</p> <p>De resultaten van deze wetenschappelijke analyse zijn glashelder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de huidige plannen (aanpassen van de rondweg, busbrug permanent open) leiden tot een kostenpost die zal oplopen tot 25-50 miljoen euro. Uitvoer van deze plannen is dan ook volstrekt onwenselijk! - aanleg van de oorspronkelijk geplande "weg binnendoor" is de enig wel wenselijke oplossing. - Deze weg binnendoor brengt echter hogere directe uitvoeringskosten met zich mee. Als dit te duur zou zijn (de financiële situatie van Zaanstad is niet bepaald gunstig), dan is NIETS DOEN (!) de beste oplossing. En natuurlijk sparen voor de duurzame oplossing ...