

Reactie	Antwoord
<b>Doorgaand verkeer niet via Westerkoog</b>	
Het is nu al moeilijk om de wijk via de rondweg te verlaten/vanaf de zijstraten op de rondweg te komen.	Dit zal op momenten lastiger worden. In verkeerssimulaties met 25% meer verkeer dan in 2030 zien we dat het verkeer nog wel kan doorstromen. Een enkele keer moet er langer gewacht worden (ca. 10 auto's). Omdat in de nieuwe situatie langzamer wordt gereden, ontstaat er eerder een moment om in te voegen.
De rondweg is niet gemaakt als doorgangsweg, maar voor een woonwijk. Doorgaand verkeer moet worden geweerd.	De rondweg is een gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat deze weg een ontsluitende functie heeft. In het geval van de busbrug geldt deze ontsluitende functie in hoofdzaak voor de direct aansluitende wijken Westerwatering en Westerkoog en niet exclusief voor Westerkoog. Het aandeel doorgaand verkeer is beperkt (normstelling is maximaal 10% per etmaal). Als de busbrug open gaat, komt er wel meer verkeer op de rondweg. Om het extra verkeer veilig over de rondweg te laten rijden wordt de rondweg aangepast.
Verkeer heeft, voor het merendeel, geen enkele verbinding met de wijk	Idem als hierboven
Geen aftakking A8	Momenteel loopt er een onderzoek naar de Guisweg en de aansluitingen op de A8. Hierin worden meerdere varianten onderzocht. Wat de effecten van deze varianten zijn, wordt meegenomen in het onderzoek.
De A8 stroomt al vol en wordt steeds erger. Wat wordt hier mee gedaan?	In het kader van de corridorstudie Hoorn Amsterdam wordt de A8 verbreed van knooppunt Coenplein tot Knooppunt Zaandam. Ook wordt afslag 3 van de A8 verbeterd.
Wat voor effect heeft een extra op- en afrit bij de A8 voor Assendelft op het sluipverkeer door Westerkoog?	Door het aanpassen van afslag 3 van de A8 komt er nauwelijks extra verkeer uit Assendelft over de rondweg in Westerkoog rijden. Momenteel is deze verbinding er namelijk ook, alleen dan via de N203 en N515. In het op te stellen Zaanse Mobiliteitsplan wordt de ontsluiting voor Westerwatering meegenomen.
Zorg in de ochtendspits dat verkeer vanuit Westerwatering via De Glazenmaker gaat en 's middags via De Wildeman.	Je creëert dan eenrichtingsverkeer. Niet alleen voor verkeer rijdend van of naar Westerwatering, ook voor de inwoners van Westerkoog. Eenrichtingsverkeer is niet wenselijk, omdat dan iedere auto de hele rondweg rond moet rijden, ook als de eigen herkomst of bestemming op korte afstand ligt. Je creëert omrijdbewegingen en dus meer verkeer. Ook leidt dat ertoe enkelen tegen de rijrichting inrijden om niet rond te hoeven rijden. Verder leidt eenrichtingsverkeer tot hogere snelheid (er zijn geen tegenliggers) en geeft dat een probleem voor busverkeer. Ten slotte leidt de suggestie om auto's over een van beide wegen te 'sturen' tot onduidelijkheid bij de weggebruiker. Het invoeren van eenrichtingsverkeer is daarom niet uit te voeren, niet (voor de weggebruiker) te begrijpen en niet veilig.
Breng een advies rijrichting aan in de spits, denk aan signalering als bij groene golf. Advies op basis van huidige doorstroming op de rondweg is erg wenselijk.	Idem als hierboven
Dubbele rotonde bij Total, zodat het verkeer uit Westzaan vrij doorgang kan hebben	De huidige rotonde kan het verkeer nog prima aan, ook in de nieuwe situatie. Voor een dubbele rotonde (turborotonde) is geen noodzaak.
Geen extra rotonde bij Total. Dit veroorzaakt in de spits vertraging, zeker als fietsers voorrang hebben	Op de bestaande kruising met De Wildeman zitten fietsers al in de voorrang. Verder is een rotonde verkeersveiliger omdat auto's beter zicht hebben op de fietsers. Bij een toename van verkeer neemt de wachtrij wel toe.
Het gelijkmatig verdelen van verkeer over beide wegen van de rondweg is onmogelijk. Hoe zorgt deze aanpassing voor verkeersveiligheid?	Het gelijkmatig verdelen van verkeer is in de communicatie verkeerd verwoord. Een groep bewoners uit Westerkoog heeft in twee werksessies meegedacht aan het ontwerp. Doel van de sessies was ideeën en wensen ophalen als input voor een ontwerp. Voor het gemeentelijke voorstel 'De Wildeman 50km/uur en De Glazenmaker 30km/uur' bleek geen draagvlak. Met het inrichten van De Wildeman als doorgaande weg wordt het verkeer gestimuleerd van deze weg gebruik te maken. De groep bewoners wilde dit niet. Om deze reden is een ontwerp gemaakt waarbij tussen De Wildeman en De Glazenmaker geen onderscheid zit, ook niet in snelheid. Zo wordt verkeer niet over één kant van de rondweg geleid en kan het verkeer zich over de rondweg 'verdelen'.
Realiseer op korte termijn aanpassingen aan Wildeman en Glazenmaker voor meer verkeer, zoals aangegeven in uw brief	De gewenste aanpassingen kunnen uitgevoerd worden zodra alle vergunningen zijn afgegeven. Op zijn vroegst kunnen de werkzaamheden in 2021 starten.
In de toekomst wordt het nog drukker.	Met de toename van het verkeer (door autonome groei en woningbouw Westerwatering) is in de verkeersprognoses rekening gehouden. De rondweg kan deze toename aan.
Er wordt nog veel gebouwd, waardoor er nog veel meer auto's komen dan nu is ingeschat.	Idem als hierboven
Geef een goede oplossing voor de nieuwe bewoners met dure huizen in Westerwatering	De woningen worden aan de zuidkant van Westerwatering gebouwd en het grootste deel zou ook via de zuidkant (Dr. J.M. Den Uylweg - Thorbeckeweg) ontsluiten. Verder wordt in de nieuwbouwwoningen in Zaanse Hout gestuurd op een lager autobezit, door middel van inzet van deelauto's en parkeerregulering. Hierdoor komen er minder auto's bij dan woningen
Vanuit de buitenring kan ik niet binnendoor de wijk door, ik moet over de stoep. Als de rondweg een doorgaande weg voor autoverkeer wordt zal dit niet ten goede van de veiligheid komen.	Er is een oost-west-fietsverbinding via de Sijbrandakker, Stuiverakker, Molenwerf, Blauwsemolen. Deze route is voor een groot deel van de wijk direct te bereiken.
Waarom kan de verbindingsweg niet alleen een ontsluiting tussen 2 wijken zijn?	Het 24 uur-openstellen van de Binding is primair bedoeld voor verkeer met als bestemming de twee woonwijken. In de wijken zijn niet slechts woningen gevestigd maar ook winkels, apotheken, artsen, kantoren, etc. Deze voorzieningen zijn er voor alle inwoners. Ook inwoners van de wijken Westerwatering en Westerkoog maken gebruik van voorzieningen in andere wijken.
De half aangelegde weg vanuit Assendelft naar de Coentunnel doortrekken	We denken dat de weg die in de reactie wordt bedoeld de A8 is. De gemeente Zaanstad maakt zich samen met de Provincie Noord-Holland sterk voor een volledige doortrekking van de A8 naar de A9.

De 40 miljoen die bestemd was voor cultuur wat niet is doorgedaan, waarom kan dat niet besteed worden aan een tunnel binnendoor?	Met het niet doorgaan van de cultuurcluster, betekent niet dat er geld overblijft. Dat geld is gereserveerd voor aanpassingen aan het vastgoed of omgeving en is ondertussen (grotendeels) uitgegeven. Daarbij kan en mag dit geld niet zomaar aan andere projecten uitgegeven worden. Dat is een bevoegdheid van de raad.
Er wordt gesproken van positief bereikbaarheidseffect, maar om hoeveel gaat dat? Maar om hoeveel gaat dat? Van de beoogde doelgroep is dat maar een paar minuten, hooguit. Maar de maatschappelijke kosten zijn enorm. Er komt meer verkeer, dat past absoluut niet bij het aanmoedigingsbeleid van fietsen/groen vervoer. Verder geluidshinder, verkeersveiligheid negatief effect op de sociale cohesie (barrierewerking).	Het positief bereikbaarheidseffect zit niet in aantallen, maar wel in het creëren van de mogelijkheid om tijdens spijtijden van de ene naar de andere wijk te kunnen rijden. Het klopt dat openstelling tot meer verkeer leidt. De effecten hierop worden met verkeers- en milieuonderzoeken nader bepaald.
Ik mis verkeerscijfers van de mogelijke op- en afrit. Dit kan verstrekkende gevolgen hebben voor de verkeersintensiteiten binnen Westerkoog en Westerwatering.	Momenteel loopt er een onderzoek naar de Guisweg en de aansluitingen op de A8. Hierin worden meerdere varianten onderzocht. Wat de effecten van deze varianten zijn worden ook meegenomen in het onderzoek. De eerste indicatie is dat dit effect zeer beperkt is.
Per wanneer worden specifiekere tekeningen openbaar gemaakt? Is er dan nog een mogelijkheid om die in te zien?	De technische tekening wordt gemaakt nadat het ontwerp is vastgesteld. Omdat een technische tekening lastig te lezen is, wordt deze niet op internet geplaatst. Als er behoefte aan is, kan deze tegen die tijd ingezien worden.
Hoe gaat de gemeente Zaanstad zekerstellen dat de verkeerstroom evenredig is over de Glazenmaker en de Wildeman zonder dat dit extra omrijden voor de bewoners van Westerkoog met zich mee brengt?	Het verkeer zal zich niet evenredig verdelen over De Glazenmaker en De Wildeman. De verkeersstromen zullen zich naar verwachting gaan verhouden zoals beschreven in het aanvullende verkeersonderzoek uit 2020. In dat onderzoek wordt i.t.t. het 2017 onderzoek ook het effect beschreven van een advieszone 30 al dan niet in combinatie met uitvoering van het Guisweg project. Het Guiswegproject kan invloed hebben op de verdeling over de rondweg door het verdwijnen van de route Oosterveld-Wezelstraat-Guisweg. Dat is onvermijdelijk en is in de berekeningen meegenomen.
<b>Tweede ontsluitingsweg voor Westerwatering</b>	
Geef Westerwatering een eigen ontsluitingsweg en realiseer deze binnen 5 jaar.	In 2020 wil de gemeente de nieuwe mobiliteitsvisie vaststellen: het Zaans Mobiliteitsplan. Hierin schetsen we het gewenste verkeersnetwerk voor de komende jaren voor heel Zaanstad, inclusief de gewenste ontsluiting van Westerwatering en Westerkoog. Vervolgens gaat de gemeente op zoek naar financiële middelen om de maatregelen uit dit plan te realiseren.
Ontsluiting via de Provincialeweg	Idem als hierboven
Ontsluiting via Van Goghweg	Idem als hierboven
Ontsluiting voor Westerwatering via de snelweg	Idem als hierboven
Ontsluiting via tunnel van Houtveldweg evt, via Westzijderveld naar Westzaan	Idem als hierboven
Prinsenstichting verplaatsen/uitkopen	Idem als hierboven
Realiseer een busluis binnendoor	Idem als hierboven.
Doe een gedegen onderzoek naar de mogelijkheden om gebruik te maken van de Westerkoogweg of leg een weg aan langs de wijken, bijv. Guisveld.	Eerder is een weg door het Guisveld beoordeeld; omdat het Guisveld is aangewezen als natuurgebied is dit plan niet uitvoerbaar.
<b>Weg binnendoor (Westerkoogweg):</b>	
Eenbaans verlaagde binnendoorweg. Openstellen 's ochtends en 's middags voor verkeer van zuid-noord en 's middags tot 's avonds voor noord-zuid	Idem als hierboven Eenrichtingsverkeer is niet wenselijk, omdat dit tot meer verkeer leidt, tot hogere snelheid. In de spitsperiode eenrichtingsverkeer afwisselen is voor de weggebruiker niet te begrijpen.
Weg rechtdoor, mensen die daar wonen moeten niet zeuren die wisten dat bij aankoop woning	Idem als hierboven
Weg rechtdoor is qua milieu de beste oplossing.	Idem als hierboven
Eenrichtingsverkeer via verdiepte weg binnendoor (oorspronkelijke plan), hiervoor is door bewoners betaald en er is grond voor gereserveerd.	In het oorspronkelijke inrichtingsplan van Westerkoog was de Westerkoogweg bedacht als hoofdontsluitingsweg tussen de Guisweg en (de toen nog te bouwen wijk) Westerwatering. Deze weg zou niet verdiept worden aangelegd. Het is bij de gemeente niet bekend dat inwoners hebben betaald om de Westerkoogweg te realiseren; inwoners kopen immers hun woning bij de ontwikkelaar (Haverzate) en niet bij de gemeente.
<b>Snelheid beperken</b>	
Bewoners vinden dat het plan niet is gebaseerd op hun aangegeven wensen	In het ontwerp zijn de meeste opmerkingen van de klankbordgroep verwerkt. Het gemeentelijke plan was oorspronkelijk dat De Wildeman als 50km/uur wordt ingericht en De Glazenmaker als 30km/uur. Dit voorstel was niet wenselijk. Daarbij wensten zij o.a. om de snelheid van het autoverkeer te verlagen en om de veiligheid van fietsers (fietsstroken) en voetgangers (zebrapaden) te vergroten. Deze opmerkingen zijn in het ontwerp verwerkt. Alleen de wens voor een volledige 30km/uur-weginrichting is niet verwerkt.
eerst borden max 30 en nu advies 30, hoezo dat?	Voor de 24uurs openstelling van de busbrug adviseerde Goudappel Coffeng om De Wildeman in te richten als 50km/uur en De Glazenmaker als 30km/uur. Met dit ontwerp kunnen beide wegen ingericht worden volgens de landelijke inrichtingsprincipes Duurzaam Veilig. Consequentie bij deze inrichting is dat het verkeer vooral over De Wildeman wordt geleid. Deze consequentie was voor de klankbordgroep (zij leverde informatie aan om te komen tot een nieuw ontwerp) niet gewenst. Beide wegen worden daarom hetzelfde ingericht. Omdat beide wegen niet conform de inrichtingsprincipes van 30km/uur-wegen kunnen worden ingericht (zie ook hieronder), is adviessnelheid-30 het best passend.

Hoe zit het met de principes Gebiedsontsluitingsweg (GOW) 50km en erftoegangswegen (ETW) 30km?	In Nederland gelden inrichtingsprincipes volgens Duurzaam Veilig. Deze principes geven duidelijkheid aan de weggebruikers, zodat zij weten welk gedrag (snelheid, voorrang) er van ze wordt gevraagd en wat zij van de andere weggebruikers mogen verwachten. Zo horen in een 50km/uur-gebied fietsvoorzieningen, zebrapaden, geeft verkeer van rechts voorrang aan de hoofdweg en bestaat de weg veelal uit asfalt. Een 30km/uur-gebied staat gemengd verkeer (auto en fiets) toe, heeft geen fiets- of oversteekvoorzieningen, kent een smal wegprofiel (ca. 6m), heeft verkeer van rechts voorrang en worden snelheidsremmers zoals drempels geplaatst om 30km/uur af te dwingen.  De rondweg blijft een gebiedsontsluitingsweg. Door de (50km/uur-)weg te voorzien van snelheidsremmers, wordt het verlagen van de snelheid tot 30km/uur afgedwongen. Omdat de weg niet conform Duurzaam Veilig als 30km/uur kan worden ingericht, kan dit ook niet als zodanig formeel worden aangewezen. Gelijk aan onze aanpak op de Westzijde kiezen we daarom voor een adviessnelheid van 30km/uur. Dit geeft de mogelijkheid om – voor de veiligheid en leefbaarheid – met inrichtingskenmerken van én 50km/uur én 30km/uur de snelheid omlaag te krijgen, maar ook om de doorstroming te borgen. Daarnaast is de bereikbaarheid van bus en hulpdiensten goed geborgd.
Wat zijn beweegredenen om niet het duurzaam veilig concept van het SWOV te volgen?	Idem als hierboven
Zorg voor 30 km maximum snelheid i.p.v. adviessnelheid	Idem als hierboven. Met het aantal auto's dat over de rondweg gaat rijden na de 24uurs openstelling van de busbrug is een 30km/uur-inrichting niet veilig genoeg. De weg krijgt daarom kenmerken van zowel een 50km/uur- als 30km/uur-weg met als doel de verkeersveiligheid te vergroten en de snelheid te verlagen. We kunnen daarom de weg niet formeel aanwijzen als 30km/uur-weg. Om de weggebruikers erop te attenderen dat het geen 50km/uur-weg is, hanteren we de adviessnelheid.
Richt de rondweg max 30 in, helaas voor Connexxion, zodat drastische maatregelen dwingen tot rustig en veilig rijden	Idem als hierboven. Bij een 30 km/uur-inrichting geldt o.a. ook voorrang van rechts. Verkeer op de rondweg moet bij elke rondweg rekening houden met verkeer van rechts wat de doorstroming niet ten goede komt en kans bestaat dat er opstoppingen ontstaan. De Vervoerregio Amsterdam, concessiehouder van het openbaar vervoer in Zaanstad, wilt dat bussen zoveel mogelijk door kunnen rijden zonder te veel obstakels. Als er te veel obstakels zijn, zoals voorrang van rechts, wordt de reistijd met de bus groter en is de kans aanwezig dat de bussen niet volgens dienstregeling rijden. Dit is niet acceptabel.
Adviessnelheid 30 km zorgt dat een deel zich hieraan houdt en een ander deel gaat inhalen	Een inrichting van de weg beïnvloedt grotendeels het gedrag van automobilisten. Het is een illusie dat 100% van de weggebruikers zich hierdoor laat leiden.
Zijwegen van rechts voorrang geven	De Wildeman en De Glazenmaker blijven ontsluitingswegen om het verkeer te laten doorstromen. Bij verkeer van rechts hindert de doorstroming. Dit is voor nood- en hulpdiensten, maar ook voor de dienstregeling van het openbaar vervoer niet gewenst. Daarnaast is een neveneffect van voorrang van rechts dat de weggebruiker zich er naar verloop van tijd niet aan gaat houden, vooral in de drukkere spitsperiode. Er ontstaat risico voor meer ongevallen omdat verkeer van rechts voorrang heeft maar niet krijgt. Ditzelfde argument geldt zeker voor fietsers. Voor de verkeersveiligheid is voorrang op de rondweg voor hen noodzakelijk.
Alle uitritten voorrang geven	Idem als hierboven
Glazenmaker geen voorrangsweg en zorgen voor fietsvoorziening	Idem als hierboven
Hoe aandacht vestigen op gewijzigde omstandigheden als zijwegen vanaf rechts voorrang hebben?	Idem als hierboven
Bredere fietsstroken voor 2 fietsers naast elkaar	De fietsstroken worden twee meter breed. Dat is voldoende voor twee fietsers naast elkaar.
Zorgen 2 fietsstroken niet voor de verwachting dat je hard kunt rijden	Door drempels en verlengde plateaus aan te leggen, wordt de snelheid teruggebracht.
Plaats hoge drempels (vooral bij Wildemanakker)	De drempels worden voldoende hoog wat past om de snelheid terug te brengen.
Geen verhoogde kruispunten plaatsen, problematisch voor hulpdiensten	Plateaus zijn nodig om de snelheid eruit te halen. Door de plateaus te verlengen, is het aantal 'hobbels' beperkt, maar wordt de snelheid toch verlaagd.
Op de lange stukken plateau's zal het gaspedaal worden ingedrukt.	De lengtes tussen plateaus en op de plateaus zijn te kort om een hoge snelheid te halen. Door het op- of afrijden van de plateaus wordt de snelheid verlaagd.
Verhoging Glazenmaker opschuiven tot de Locomotief	Dit wordt in het ontwerp aangepast
Ook brede verkeersdrempels neerleggen op het stuk De Binding-rotonde Wildeman-Glazenmaker, om een einde te maken aan het gebruik van dit weggedeelte als 'racebaan'.	Op De Binding worden geen drempels geplaatst.
Geen verbreding van de weg, maar versmallen	Om met de toename van het autoverkeer de verkeersveiligheid te borgen kan de weg niet versmald worden. Bij een versmalling ontstaat een situatie dat gelijk is aan de huidige weginrichting, maar dan met meer verkeer. Ook in de huidige situatie vinden gebruikers de weg onveilig.
Aan beide zijden de heuvels naast het fietspad plaatsen, zodat de automobilisten op elkaar moeten wachten	De verkeersintensiteiten zijn te hoog voor een dergelijke oplossing. Er ontstaan dan opstoppingen die niet gewenst zijn.
Vertraag autoverkeer door obstakels op de weg aan beide zijde te plaatsen (bijv. grote bloembakken)	Idem als hierboven Obstakels zoals bloembakken plaatsen we alleen in erven waar de snelheid laag ligt. Niet op 30- of 50km/uur-straten of op doorgaande wegen.

Beperk comfort van bus om de snelheid te drukken	Als het comfort voor bussen niet acceptabel genoeg is, kan de vervoerder besluiten voor een andere route te kiezen. In dat geval rijdt er geen bus door Westerkoog en dat is niet acceptabel.
Overal klinkers leggen	Overal klinkers aanbrengen past prima in een 30km/uur-gebied, maar zorgt ook voor extra geluidshinder. In het aanvullende geluidsonderzoek is geconcludeerd dat klinkers een te hoge geluidsbelasting geven. Daarom is geadviseerd de rondweg van geluidsreducerend asfalt te voorzien.
Fietsstraat met auto te gast	Voor een goed gebruik van een fietsstraat, waarbij de auto te gast is, moet er sprake zijn van voldoende fietsers en (in verhouding) weinig auto's. In dit geval rijden er te veel auto's en te weinig fietsers om de straat als fietsstraat in te richten.
Snelheidscontrole met camera's/flitspalen	Momenteel is de gereden snelheid op de rondweg rond en vaak zelfs nog onder de 50 km/u. Deze snelheid is voor de politie geen aanleiding voor structurele handhaving.
Huidige maatregelen hebben geen effect op snelheid (klinkerruggen, smallere weg, vluchtheuvels)	Momenteel is de gereden snelheid op de rondweg rond of vaak zelfs nog onder de 50 km/uur en dat is voor een weg met 50 km/h regime normaal.
Stevig handhaven op snelheid	Momenteel is de gereden snelheid op de rondweg rond en vaak zelfs nog onder de 50 km/uur. Deze snelheid is voor de politie geen aanleiding voor structurele handhaving.
Borden met snelheid 15 km/u op de woonerven	In een erf wordt verwacht dat de bestuurder stapvoets rijdt (ca. 15km/uur). Als de oude borden aan vervanging toe zijn, worden nieuwe geplaatst. Op de nieuwe borden is '15km/uur' toegevoegd.
Kunnen er door ontwerp remmende maatregelen genomen worden, i.p.v. verkeerskundig?	Dit soort maatregelen heeft een beperkt effect. Als mensen eraan gewend zijn, heeft dit geen effect meer. Een drempel of plateau heeft altijd effect.
Duidelijke borden op de gehele rondweg	Dat nemen we mee bij de uitvoering
Busbrug is door nieuwe asfalt een racebaan geworden	Aan de weg op de busbrug is weinig veranderd. Alleen ter hoogte van de Betje Wolfstraat is een tusseneiland geplaatst; deze werkt eerder snelheidsremmend dan -verhogend.
Graag bewijs van een locatie met dezelfde verkeersintensiteit waar de maatregelen wel hebben gewerkt.	Er zijn meerdere straten of wegen die eenzelfde inrichting kennen. Je kan deze wegen qua gebruik niet met elkaar te vergelijken; iedere situatie is hierin uniek.
Ligt de rotonde noord niet dicht bij de andere?	De locatie van de rotondes geeft geen probleem voor de verkeersveiligheid.
<b>Busbrug</b>	
Waarom is een 24 uur openstelling van de bus brug noodzakelijk?	Het college acht het een meerwaarde te hebben om in de spits kortere rijroutes aan te bieden aan het autoverkeer tussen de beide wijken en ziet geen overtuigende noodzaak om het huidige spitsregime te handhaven.
Waarom kan de situatie met de bus brug niet blijven zoals deze nu is?	Idem als hierboven
Het is nu al veel te druk op de rondweg, dit wordt dan nog meer	Door de 24uurs openstelling van de busbrug wordt het drukker. Maar de weg kan dit verkeer aan.
Doorstroming raakt vol	Idem als hierboven
Zoek een duurzame oplossing, dit is een tijdelijke oplossing	Het vorige college wilde een openstelling op korte termijn zodat tijdens de spitperiode korte rijroutes tussen Westerwatering en Westerkoog ontstaan. Dat proces wordt nu gevolgd. Verder duurt het proces om te komen tot een structurele oplossing langer en zijn mogelijke oplossingen duurder dan aanpassingen aan de rondweg. Hierop wil het college niet wachten.
Busbrug niet openstellen, de veiligheid en leefbaarheid van Westerkoog moet behouden blijven	Het college heeft opdracht gegeven om te onderzoeken welke maatregelen nodig zijn om de busbrug 24 uur open te stellen. Het gepresenteerde ontwerp is een uitkomst van deze vraag. Aansluitend moeten de benodigde verkeers- en milieuonderzoeken opnieuw uitgevoerd worden.
Westerkoog moet het probleem van Westerwatering niet oplossen	Idem als hierboven
Eerst plechtig beloofd busbrug alleen open buiten de spits, daarna proeven en verkeerstellingen, zoethouder, pineut	Idem als hierboven
Busbrug alleen openen voor elektrische auto's	Het gebruik van de busbrug kan niet beperkt worden voor elektrische voertuigen. Daarbij is deze suggestie geen oplossing voor het college om de busbrug open te stellen, om de beide wijken beter met elkaar te verbinden.
Openen busbrug alleen vanwege commitment van politieke partijen	Het college wil de busbrug openen voor al het gemotoriseerde verkeer, uitgezonderd vrachtverkeer. Dit is een uitwerking van de wens van bijna alle politieke partijen.
Houd een enquête onder de bewoners of zij voor of tegen zijn	Idem als hierboven. Verder is in diverse (sociale) media de openstelling van de busbrug besproken en van reacties voorzien. Veel inwoners hechten waarde aan de 24uurs openstelling zodat Westerwatering en Westerkoog ook in de spitsperiode met elkaar zijn verbonden. Verder worden de ontvangen reacties die wij ontvingen op het gepresenteerde ontwerp meegenomen in de besluitvoering zodat het college en de raad hiervan kennis nemen.
Busbrug wel openstellen - je gaat extra hard rijden om nog voor 16 uur over de busbrug te rijden.	Bij het 24uurs openstellen van de busbrug wordt voorkomen dat automobilisten beperkt worden door een tijdsvenster; dat voorkomt onwenselijk gedrag.
Open de busbrug, zodat er minder uitstoot is van de auto's die nu kilometers om moeten rijden	Een verantwoorde 24 uren-openstelling van de busbrug is het doel van het college. Dit leidt in individuele gevallen inderdaad tot minder omrijkilometers. Voor het totale effect op al het verkeer samen ligt dit overigens genuanceerder en dus ook het netto milieueffect.
Geen openstelling, Westerwatering heeft een fatsoenlijke ontsluitingsweg nodig.	In 2020 wil de gemeente de nieuwe mobiliteitsvisie vaststellen: het Zaans Mobiliteitsplan. Hierin schetsen we het gewenste verkeersnetwerk voor de komende jaren voor heel Zaanstad, inclusief de gewenste ontsluiting van Westerwatering en Westerkoog. Vervolgens gaat de gemeente op zoek naar financiële middelen om de maatregelen uit dit plan te realiseren.

Gevaar voor fietsers	Fietsstroken geven fietsers een volwaardig eigen plek op de weg. De fietsstroken worden verbreed van 1,5 meter naar 2 meter. De ruimte voor auto's wordt ook breder waardoor automobilisten minder vaak hoeven uit te wijken op de fietsstroken.
Door flexwerken zal het verkeer buiten de spits ook toenemen	Het ontwerp is gebaseerd op de spitsintensiteit. Dat betekent dat de inrichting van de weg ook geschikt is voor het verkeer buiten de spits.
Alleen bestemmingsverkeer d.m.v. kentekenregistratie/pasje	Technisch is een zogenaamde spitsluiting met een kentekenregistratie-systeem mogelijk. Een dergelijk systeem kan niet kosteloos ingevoerd worden. Het betekent een vergunningensysteem waar alle inwoners in de wijk die van de verbinding gebruik willen maken leges voor moeten betalen. Daarnaast moet voor de handhaving toestemming verleend worden door het Openbaar Ministerie. Naast bestuurlijk draagvlak voor een dergelijke maatregel moet een substantieel deel sluipverkeer aangetoond worden. Daar is hier geen sprake van. Met sluipverkeer wordt bedoeld 'verkeer dat de herkomst én bestemming buiten Westerkoog én Westerwatering heeft maar wel door deze wijken rijdt'.
Scanapparatuur plaatsen en pionnen/hefbomen aan beide zijden van de busbrug plaatsen om sluipverkeer te voorkomen	Het college wil de busbrug openen voor al het gemotoriseerde verkeer, uitgezonderd vrachtverkeer. Overigens is slechts een beperkt aandeel van het huidige en toekomstige verkeer doorgaand verkeer (verkeer dat geen bestemming heeft in de wijken Westerkoog en Westerwatering). Hiervoor zijn dus geen aanvullende maatregelen nodig.
Bang voor sluipverkeer (uit Assendelft, Westzaan, Zaandam)	Idem als hierboven
Hoe gaat de gemeente Zaanstad sluipverkeer tegenhouden van de A8 door de wijken Wester Koog en Wester Watering heen?	Net als in de huidige 20 uur is het gebruik van de busbrug door personenverkeer formeel niet begrensd door herkomst en bestemming en dit is ook het uitgangspunt bij de spitsopenstelling. Het is in een open systeem niet mogelijk om overig verkeer tot precies 0 te kunnen beperken, vandaar dat de gemeenteraad in het ZVVP ook een marge van 10% hanteert op erfdoorgangswegen én gebiedsontsluitingswegen categorie C (lees: de rondweg). In de praktijk blijkt het doorgaande verkeer (= geen herkomst/bestemming in Westerkoog én Westerwatering) op de rondweg binnen deze marge te vallen, ook gedurende spitsuren (onderzocht in 2017, zowel met een verkeersmodel als via kentekenonderzoek). Met modelmatige gevoeligheidsanalyses, ondersteund door observaties tijdens de veldonderzoeken, is vast komen te staan dat bij stagnatie op de A8 de hoeveelheid autoverkeer die doorgaand is ten opzichte van Westerkoog juist afneemt.
Geen vrachtverkeer over de brug (flyover te laag in westerwatering waardoor busbrug gebruikt wordt)	Het vrachtwagenverbod op de busbrug blijft gehandhaafd. De flyover is hoog genoeg waar het vrachtverkeer onderdoor kan rijden.
Welke garanties krijgen wij als bewoners van de wijk WesterKoog dat de bus brug nooit opengesteld gaat worden voor vrachtverkeer?	Er zijn thans geen plannen om de busbrug open te stellen voor vrachtverkeer.
Kunnen bij de rotonde busbrug geen uitlooptielpaden gemaakt worden? Je komt nu gelijk met de auto op de rijweg.	Uitlooptielpaden hebben als nadeel dat fietsen en auto's op de weg moeten gaan mengen, omdat fietsstroken ontbreken. Door de uitlooptielpaden niet aan te leggen, rijden auto's achter de fiets aan als de fiets vanaf de rotonde afslaat. In de nieuwe situatie komen op de rondweg wel fietsstroken, zodat fietsers op hun eigen pad blijven rijden.
Verkeersbord alleen bestemmingsverkeer in de spits	Het college wil de busbrug openen voor al het gemotoriseerde verkeer, uitgezonderd vrachtverkeer. Overigens is slechts een beperkt aandeel van het toekomstige verkeer doorgaand verkeer (verkeer dat geen bestemming heeft in de wijken Westerkoog en Westerwatering). Bestemmingsverkeer is ook het verkeer van en naar Westerwatering,
Openen van busbrug is een middel, geen doel. Doel is zorgen voor de ontsluiting van Westerwatering en een doorgaande route aan de westkant van Zaanstad.	Idem als hierboven
<b>Veiligheid voor fietsers/voetgangers/schoolgaande kinderen</b>	
Wat zijn veilige oversteekmogelijkheden en blijven deze op dezelfde plek?	De meeste oversteekplaatsen komen op een plateau voor een betere zichtbaarheid. Ook moeten motorvoertuigen afremmen voordat zij het plateau oprijden wat de veiligheid vergroot. De meeste oversteekplaatsen blijven op dezelfde plek, een enkele wordt verplaatst. Verder komen er twee extra oversteekplaatsen op De Wildeman.
Verkeerslichten bij zebrapaden	Met het toepassen van verkeerslichten bij zebrapaden is de gemeente Zaanstad terughoudend. Dit werkt alleen als er een groot aantal voetgangers wil oversteken en dat is er niet op de rondweg. Anders staan de verkeerslichten grotendeels op groen, waardoor de automobilisten niet meer verwachten dat het verkeerslicht op rood staat. Met deze verwachting kunnen automobilisten de verkeerslichten gaan negeren en worden zebrapaden juist onveiliger.
Als er stoplichten komen, moeten er ratels in komen.	Als er verkeerslichten worden geplaatst, dan worden deze voorzien van een rateltikker.
Oversteekpunten maken	Voetgangers hebben zebrapaden, daar hebben zij voorrang bij het oversteken. Helaas ontbreekt de ruimte voor een middensteunpunt.
Weghalen van vluchtheuvels is niet bevorderlijk voor de verkeersveiligheid	Idem als hierboven
Op diverse plekken vluchtheuvels zodat auto- en fietsverkeer wordt gescheiden	Idem als hierboven
Stoep hoger maken dan straat/fietspad	Het trottoir komt hoger dan de rijbaan en het fietspad.
Goed gelegde ribbels en noppen bij oversteekplaats	De aanleg van voorzieningen voor de bereikbaarheid van mensen met een beperking nemen we mee in de uitwerking van het ontwerp.
Maak opritjes naar de stoep voor mensen met een beperking ipv hele wijk op een niveau.	Idem als hierboven
Kruising goed herkenbaar aangeven voor blinden	Idem als hierboven
Zebrapad Glazenmaker (uitgang Geerteveld) stukje verplaatsen, daar is nu geen overzicht	Het zebrapad verplaatsen we naar de andere kant van het Geerteveld
Rotonde Oosterveld - Veeringveld verder uit de bocht plaatsen.	Er ligt hier geen rotonde, waarschijnlijk wordt het zebrapad bedoeld. Het zebrapad komt straks op een plateau te liggen. De locatie blijft ongewijzigd.

Slecht zicht in de bocht van Kampakker door flat, het is lastig oversteken.	Aan het slechte zicht kunnen wij niets veranderen. Voor het verder terugdringen van de snelheid en voor de veiligheid om over te steken leggen we bij het zebrapad nabij de Kampakker een middenheuvel aan.
Bij bocht Wildemanakker na afslag benzinepomp wordt altijd te hard gereden. Waarom geen remmende maatregelen.	Idem als hierboven
Voetgangersoversteekplaatsen verlichten in het donker	In het ontwerp wordt rekening gehouden met goede verlichting. Ook bij de zebrapaden.
Verlichting in het wegdek bij alle zebrapaden	De verlichting op de zebrapaden is aangelegd als proef om de zichtbaarheid te vergroten. In het nieuwe ontwerp komen de lampjes niet terug.
Zebrapaden niet kort op een bocht plaatsen	Zebrapaden liggen bij de zijwegen; daar wordt het meeste overgestoken.
Het ontbreken van voetpaden is onveilig	Er zijn voetpaden aanwezig langs de rondweg. Alleen tussen de Rozeboom en de Westerkoogweg ontbreekt deze. Voetgangers moeten dit deel óf door de woonwijk (Rozeboom), óf aan de noordkant van De Glazenmaker lopen.
Te smalle stoep bij hoekhuis speel/voetbalveld Glazenmaker	Het trottoir langs het speelveld is inderdaad smal. Er is niet meer ruimte om het trottoir te verbreden.
Rondweg niet verbreden, niet veilig voor voetgangers	Het verbreden van de weg is nodig om de verkeersveiligheid te borgen en te verbeteren. Door het verbreden van de weg ontstaan op een paar plekken een smaller trottoir.
Tunnel voor voetgangers waar nu de brug ligt richting winkelcentrum	Een tunnel is onwenselijk en onnodig. Dit kost heel veel ruimte om aan te leggen, zorgt voor minder sociale veiligheid en is een dure oplossing terwijl er geen probleem is.
Verhoging tussen rijweg en fietspaden	Het fietspad hoger aanleggen dan de rijweg neemt meer ruimte in, omdat dan tussen rijbaan en fietspad een extra bufferruimte gecreëerd moet worden. Dat geldt ook voor fysiek afgescheiden fietspaden.
Fietsers worden gedwongen de rondweg te gebruiken	Omdat de wijken ingericht zijn als erf, liggen er geen aparte fietspaden of -voorzieningen. Fietsers kunnen vrij gebruik maken van de wegen in de wijk. En een ieder kiest de weg of route die hem of haar het beste past. Dat kunnen wegen in de wijk zijn, maar ook de rondweg.
Aansluiting Mosakker op fietspad, waardoor de kinderen (vanuit Kampakker / Baanakker) niet de drukke weg hoeven over te steken, maar dan via het fietspad via de nieuwe rotonde het fietspad midden door de wijk naar de scholen kunnen rijden.	Het ontbreekt aan ruimte om een fietspad tussen de Mosakker en het fietspad Westerkoogweg aan te leggen. Wel zijn er twee stegen waar gebruik gemaakt van kan worden. Als fietser moet je dan wel rekening houden met de voetganger, maar hoeft je niet via de rondweg naar de rotonde c.q. de Westerkoogweg te rijden.
Rotonde bij Total 2 richtingsverkeer maken of oversteek maken voor de schoolkinderen	Een rotonde dat door fietsers in twee richtingen is te berijden, is onveiliger dan waar zij in één richting rond rijden. De automobilist verwacht vaak geen fietsers van links. Alleen in situaties waar het nodig is, kan hiervan afgeweken worden. Dat is hier niet het geval.
Voorsorteermogelijkheden voor afslaand auto- en fietsverkeer	Bij vijf zebrapaden komt een middenheuvel. Dit biedt de gelegenheid voor (met name) fietsers om even te kunnen wachten voordat zij oversteken. Een van de locaties is ter hoogte van de Locomotief richting het station.
Richting station moeten er ook veiligheidsmaatregelen komen voor fietsers en voetgangers	Idem als hierboven
Hoe kunnen fietsers nog veilig oversteken, met winkels, gezondheidscentrum en scholen binnen de ring?	Fietsers kunnen oversteken, maar zullen op het doorgaande verkeer moeten wachten. Alternatief is dat fietsers lopend oversteken bij het zebrapad.
Moeilijker oversteken voor fietsers door meer verkeer, vooral bij de Glazenmaker	Idem als hierboven
Rotondes moeten goed overzichtelijk zijn, omdat veel fietsers onverlicht rijden in donkere kleding.	De regels rondom rotondes zijn bekend bij de automobilist, fietser en voetganger zodat bij hen bekend is welk (voorrangs)gedrag van hen verlangd wordt. En natuurlijk moet de inrichting van een rotonde veilig zijn. De zichtbaarheid van de fietser (als deze zonder licht rijdt) blijft de eigen verantwoordelijkheid.
Rotonde voor busbrug is slecht voor fietsers.	Idem als hierboven. De voorrangssituatie zoals deze hiervoor aanwezig was, was aanzienlijk minder veilig voor fietsers.
Lawaaistrepen (of iets anders voelbaars) aanbrengen als er geen aparte fietspaden komen	Fietsstroken worden afgescheiden met een markeringsstreep. Deze liggen iets verhoogd en geeft een signaal af aan de automobilist. De rode kleur van de fietsstroken maken ook duidelijk waar fietsers fietsen en dat het niet gewenst is dat daar auto's rijden.
Fietser heeft ruimte en voorrang (zoals situatie in Oostzaan) Fietspad breder dan de weg.	Als fietsstroken breder zijn dan de weg, dan leidt dat ertoe dat auto's van de fietsstroken gebruik gaan maken. Vanwege de toename van autoverkeer is dat niet wenselijk.
Rotondes zijn goede veilige fietsverbindingen	Rotondes zijn inderdaad goede voorzieningen voor het langzame verkeer, omdat (bij automobilisten) bekend is welk gedrag (verlenen van voorrang) van hen verwacht wordt.
Rondweg wordt nog gevaarlijker ingericht, fietsers zijn de rem voor auto's	Fietsstroken geven fietsers een volwaardig eigen plek op de weg. De fietsstroken worden verbreed van 1,5 meter naar 2 meter. De ruimte voor auto's wordt ook breder waardoor automobilisten minder vaak hoeven uit te wijken op de fietsstroken.
maak een bredere fietsstroken, dat is verzonnen door iemand die niet dagelijks over de rondweg fietst	Idem als hierboven
Verbreiding van de weg is oke.	Idem als hierboven
Plan voor fietspad door steeg Jagerakker 32 is zeer onwenselijk	Door de steeg ter hoogte van de Jagerakker 32 komt geen fietspad.
Eénrichtingsverkeer als er te weinig ruimte is voor fietspad en voetpaden	Eenrichtingsverkeer is niet wenselijk, omdat dan iedere auto de hele rondweg rond moet rijden, ook als de eigen herkomst en bestemming op korte afstand ligt van de rotonde (bij de Total of De Binding). Je creëert omrijdbewegingen en dus meer verkeer. Ook kan dit ertoe leiden dat enkelen tegen de rijrichting inrijden om niet rond te hoeven rijden. Verder leidt eenrichtingsverkeer tot hogere snelheid (er zijn geen tegenliggers) en kan eenrichtingsverkeer niet gelden voor busverkeer.

Uitrit Cacaomolen is erg gevaarlijk - spiegel plaatsen	Het kruispunt met de Cacaomolen wordt verhoogd aangelegd. De snelheid van aankomende motorvoertuigen ligt dan lager. Spiegels plaatsen we niet, omdat dit geen goede weergave geeft van het naderende verkeer. De snelheid van motorvoertuigen wordt slecht ingeschat en fietsers worden over het hoofd gezien. Ook leert de ervaring dat niet iedereen het verkeer goed kan inschatten aan de hand van spiegels, zodat het verbeteren van de veiligheid subjectief is.
Graag kleinere bussen	De beslissing om met kleinere bussen te rijden is aan de vervoerder. Dat hangt ook af van het aantal passagiers dat van de bus gebruik maakt.
Let op de situatie Oosterveld (meenemen in de plannen)	Voor het 24uurs openstellen van de busbrug zijn aanpassingen nodig aan de rondweg; dat geldt niet voor het Oosterveld. Om die reden zit het Oosterveld niet in de plannen.
Bij de afslag Westerzoom geen afwijkende bestrating en haaietanden. Kunt u dit uitleggen?	Dit was in het gepresenteerde ontwerp niet goed zichtbaar. Hier komt een uitrit.
Verhoging van weg bij iedere in- en uitrit	Er zijn te veel in- of uitritten om overal een drempel of plateau te plaatsen. In het huidige ontwerp is gekozen om plateaus te plaatsen waar dit kan en deze te verlengen om de snelheid terug te brengen.
plateau bij zebepad Geerteveld	Idem als hierboven
Laad- en losplek gepland voor de patatwinkel. Aan die kant zijn alleen kleine winkels. Grote vrachtwagens die Deen en Dekamarkt bevoorraden doen dit aan de achterkant van Deen. Daarvoor moeten ze op de rondweg een zeer ruime bocht maken. Levensgevaarlijk voor fietsers/automobilisten	De laad- en losplaats in het ontwerp is er nu ook al en laten we in de nieuwe situatie bestaan. Deen bevoorraadt aan de achterzijde; de vrachtwagens bereiken deze via het parkeerterrein. En op het parkeerterrein moeten zij manoeuvreren om bij het magazijn te komen. Dit vraagt van zowel Deen, de chauffeurs en andere weggebruikers dat zij rekening met elkaar houden.
Rotonde noordzijde van de rondweg is enige positieve aan de plannen.	
Eenrichtingsverkeer met een vrijliggend fietspad geeft verdeling van overlast	Eenrichtingsverkeer is niet wenselijk, omdat dan iedere auto de hele rondweg rond moet rijden, ook als de eigen herkomst en bestemming op korte afstand ligt van de rotonde (bij de Total of De Binding). Je creëert omrijdbewegingen en dus meer verkeer. Ook kan dit ertoe leiden dat enkelen tegen de rijrichting inrijden om niet rond te hoeven rijden. Verder leidt eenrichtingsverkeer tot hogere snelheid (er zijn geen tegenliggers) en kan eenrichtingsverkeer niet gelden voor busverkeer.
Verwachte toename agressie in het verkeer	Agressie is gedrag dat de gemeente niet kan sturen. Met het ontwerp willen wij de doorstroming en verkeersveiligheid borgen dat in een ieders belang is.
Verplaats vluchtheuvels naar links of rechts, naast het fietsgedeelte ipv midden op de weg. Dan moeten automobilisten op elkaar wachten en wordt de snelheid gematigd	De verkeersintensiteiten zijn te hoog voor een dergelijke oplossing. Er ontstaan dan opstoppingen die niet gewenst zijn.
Graag een hekje bij voetgangerssteeg tussen busbrug en Vierkantje	Wij zijn terughoudend met het plaatsen van hekjes of andere objecten om (brom)fietsers te weren. Dit geeft ook problemen voor mensen met een kinderwagen, rollator, etc. Als het gebruik van het steegje door (brom)fietsers tot veel overlast leidt, is het voorstel dit pad te verwijderen en er gras en struiken aan te leggen.
Rondweg is onveilig voor elektrische rolstoelen vw toename verkeer en hard rijden.	Met het ontwerp willen wij de doorstroming en verkeersveiligheid borgen dat in een ieders belang is. Dat geldt ook voor voetgangers, fietsers en elektrische rolstoelen.
De huizen aan de oneven kant Cacaomolen hebben geen trottoir en slecht zicht om van eigen erf af te rijden	In een woonerf zijn niet altijd voetpaden. Voetgangers mogen hier op de straat lopen.
Hoe gaat de gemeente Zaanstad de verkeersveiligheid voor fietsers en scootmobielbestuurders veilig stellen bij het niet voldoen aan de richtlijnen voor een GOW of ETW volgens de publicaties van het CROW en richtlijnen van het SWOV?	De gemeente Zaanstad probeert de wegen zoveel mogelijk volgens de richtlijnen in te richten. Soms is het naleven van de landelijke richtlijnen niet mogelijk. Dit kan bijvoorbeeld komen door beperkte ruimte. Als zelfs de minimale richtlijnen niet te realiseren zijn dan kan de gemeente hier gemotiveerd van afwijken en onderzoeken met welke andere maatregelen de veiligheid gewaarborgd kan blijven.
<b>Leefbaarheid</b>	
Fijnstof/stikstof neemt toe door meer verkeer.	Voor het oorspronkelijk (gemeentelijke) inrichtingsvoorstel van de rondweg (De Wildeman 50km/uur, De Glazenmaker 30km/uur) bij een 24uurs openstelling was eerder een milieuonderzoek uitgevoerd. Het ging hierbij om de geluidbelasting en luchtkwaliteit. Uit dit onderzoek bleek dat de ten hoogst toelaatbare geluidbelasting niet wordt overschreden. In het huidige voorstel zal op de Wildeman de snelheid terug worden gebracht, waardoor naar ook de geluidsbelasting lager zal worden. Nu de uitgangspunten voor het ontwerp zijn gewijzigd, is een nieuw milieuonderzoek uitgevoerd. Naar aanleiding van de conclusies wordt de hele rondweg van geluidsarm asfalt voorzien waardoor er in de meeste gevallen een geluidsafname verwacht wordt. Slechts bij een enkele woning vindt een beperkte geluidstoename plaats (minder dan 1dB). Een stikstofonderzoek is in afroendende fase. Hieruit zal blijken of en hoe een NOx toename zich verhoudt tot de normeringen van het Natura2000 gebied.
Luchtkwaliteit in de wijk verslechterd door meer verkeer	Idem als hierboven
Niet meer verkeer, niet meer CO2 en NO2.	Idem als hierboven
Hoe gaat de gemeente Zaanstad voldoen aan de PAS normering voor het N2000 gebied Polder Westzaan bij de verwachte NOx toename door de toename van het gemotoriseerd verkeer ten gevolge van openstelling van de busbrug de Binding?	Idem als hierboven
Uitstoot schadelijke dampen verminderen.	Idem als hierboven
Graag geluidsarm asfalt aanleggen	Idem als hierboven
Voldoet openstelling van busbrug aan de Wet geluidhinder en wet milieubeheer?	Idem als hierboven
Luchtkwaliteit is al slecht met snelweg dichtbij.	Idem als hierboven

Nu al te veel stikstof, fijnstof en ultrafijnstof.	Idem als hierboven
Meer metingen voor fijnstof en geluid nodig, wat zijn de resultaten?	Idem als hierboven
Veel stank van uitlaatgassen	Idem als hierboven
Waarom ontbreekt betrouwbare informatie over de verwachte toename van luchtvervuiling, stikstof en geluid?	Idem als hierboven
Veilig en leefbaar wonen is een recht erkend door het hof voor de rechten van de mens van de Europese Unie.	Idem als hierboven
Meer geluidsoverlast in de wijk bij meer verkeer	Idem als hierboven
Geen klinkers in verhoogde gedeelten i.v.m. geluidsoverlast, ook bij optrekken en afremmen	Idem als hierboven
Rondweg komt door verbreding te dicht bij perceel te liggen -> geluid	Idem als hierboven
Hoeveel woningen krijgen te maken met geluidsbelasting en vervuiling?	Idem als hierboven
Wij willen in aanmerking komen voor het isoleren van ons huis.	Idem als hierboven
Ook fijnstofmetingen buiten de vakantie uitvoeren.	De metingen die wij uitvoeren zijn representatief.
Is de vergunningaanvraag wel in lijn met de stikstofwetgeving?	We voeren nog een onderzoek uit wat het effect is van de openstelling op het stikstof.
Er wordt geen rekening gehouden met het nabijgelegen natuurgebied Westzijderveld	Idem als hierboven
De gemeente heeft geen blijk gegeven van beleid wat rekening houdt met mensen en milieu, slechts het stevig kunnen doorrijden van heel veel auto's lijkt prioriteit te hebben.	Het vorige college wilde een openstelling op korte termijn zodat tijdens de spitperiode korte rijroutes tussen Westerwatering en Westerkoog ontstaan. Dat proces wordt nu gevolgd. De effecten worden in de gaten gehouden.
Geldt het milieubeleidsplan ook voor bewoners in Westerkoog?	Deze vraag is niet helder. Als bedoeld wordt dat een milieubeleidsplan wordt opgesteld om de milieugevolgen voor Westerkoog in beeld te brengen, dan klopt dat.
Bomen behouden - door kappen meer vervuiling en minder reiniging	Voor het aanleggen van fietsstroken op de hele rondweg, gaat dit ten koste van enkele bomen. Er worden nieuwe bomen teruggeplant.
Weg verbreden gaat ten koste van bomen en trottoir.	Idem als hierboven
Herplant van bomen zal het groen in de wijk verminderen	De nieuwe bomen krijgen een plek waar ze kunnen uitgroeien tot volwaardige bomen. Verder willen we meer diversiteit aan boomsoorten terugplanten.
Aantal teruggeplaatste bomen verdubbelen	Het voorstel is om meer bomen terug te planten dan er noodzakelijk gekapt worden. Dit zal geen verdubbeling zijn. Ook kijken we of er meer diversiteit in groenaanplant mogelijk is.
Waar worden er bomen gekapt en waar komen er nieuwe bomen?	Dit bleek op de tekening onduidelijk. De tekening is verduidelijkt en op de website geplaatst.
Ook langs busbrug bloemen en bollen voor het zicht en de bijen	De gemeente streeft steeds meer naar biodiversiteit. Het planten van bollen, bloemrijk gras of andere vormen passen hier in. Wij hebben er aandacht voor om dit ook langs de busbrug aan te brengen.
Meer groen erbij.	Idem als hierboven.
Zijn er plannen om planten/bomen te planten in het groengebied tussen rotonde in het zuiden van Westerkoog? Dat ligt nu braak	Idem als hierboven
Plan van bomen is leuk en goed.	
Kunnen er voorzieningen getroffen worden om de weg egelvriendelijk te maken?	Er komen geen aparte egelvriendelijke voorzieningen.
Met terugplaatsen vroegere vrijliggende fietspad hoeft er geen boom gekapt te worden.	Het is niet duidelijk naar welk fietspad langs de rondweg verwezen wordt. Omdat de weg breder wordt en veel bomen relatief dicht langs de weg staan, kost de wegaanpassing altijd bomen.
Scheefstaande boom t.o. Guldenakker 8-10 kappen.	Ter hoogte van de Guldenakker 8-10 staat inderdaad een scheve boom. Deze is nog in voldoende staat en wordt niet verwijderd.
Plantsoen Guldenakker 4-6 graag opleuken met esdoorn of krentenbomen.	Voor het herplanten van bomen bepalen we nader waar nieuwe bomen teruggeplant kunnen worden.
Hoe kan er een groene bijenzone komen met al die fijnstof/stikstof?	Als er sprake is van toename van fijn- of stikstof, dan blijft dit binnen de landelijke normen.
Geen markering hoger dan het asfalt, dit maakt lawaai.	De markering dat het fietspad scheidt van de rijweg is gemaakt van thermoplast en heeft altijd een opstaand randje.
Ik zou graag zien dat deze discussie gevoerd wordt op basis van FEITEN. Er wordt nu gesproken over een positief bereikbaarheidseffect wat natuurlijk goed is. Maar om hoeveel gaat dat? Van de beoogde doelgroep is dat maar een paar minuten, hooguit. Maar de maatschappelijke kosten zijn enorm. Er komt meer verkeer, dat past absoluut niet bij het aanmoedigingsbeleid van fietsen/groen vervoer. Verder geluidshinder, verkeersveiligheid negatief effect op de sociale cohesie (barrierewerking). Dus: 1) wanneer komt er een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)? 2) voor welk probleem is dit een oplossing?	Het vorige college wilde een openstelling op korte termijn zodat tijdens de spitperiode korte rijroutes tussen Westerwatering en Westerkoog ontstaan. Dat proces wordt nu gevolgd. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad om te beoordelen of de kosten voor aanpassingen opwegen tegen het nut.
Ik wil de gemeente aansprakelijk stellen. Het is nu al afschuwelijk om af te slaan met fiets/snorfiets. En dan nog triest voor de mensen die langs de weg wonen (geluid/stoffen).	Wij richten de weg zo veilig mogelijk in, waarbij de nieuwe inrichting past bij het verkeersaanbod.
geen klinkers want dat haalt de snelheid er niet uit en gaat kapot door vrachtwagens winkelcentrum	Klinkers geven de uitstraling van een 30km/uur-woonstraat. Automobilisten rijden minder hard over klinkers dan over asfalt. Er zijn meer wegen waar vrachtwagens over klinkers rijden. Dat hoeft geen probleem te zijn.
Smaller maken van stoepen veroorzaken meer overlast omdat auto's dichter langs de huizen gaan.	De weg wordt breder om ruimte te creëren zodat auto's en fietsers 'een eigen plek op de weg' hebben. Dit verandert niets voor de plaats op de weg voor auto's; deze blijven nagenoeg op dezelfde plek op de weg rijden als nu. Door het verbreden van de weg wordt het trottoir op enkele plekken smaller, maar is nog prima als trottoir te gebruiken.
Wegprofiel tussen de huizen wordt smal, wat de leefbaarheid niet verbetert.	Idem als hierboven.
Rondweg is te smal voor veilige fietsvoorzieningen	De weg wordt breder gemaakt zodat er bredere fietsstroken aangelegd kunnen worden.

Westerkoog is beschermde en leefbare omgeving voor mensen met een beperking. Wij zijn kwetsbaar	Bij ieder besluit of weginrichting houden we rekening met mensen met een beperking.
Vrachtwagens weren	Vrachtwagens kunnen niet van de rondweg geweerd worden. Winkels en bedrijven moeten bevoorraad kunnen worden. Zij mogen echter niet van de busbrug gebruik maken.
Stimuleer fietsen en OV.	De gemeente Zaanstad zet actief in op het stimuleren van OV en de fiets. Dit wordt versterkt in het nieuw op te stellen Zaans Mobiliteitsplan.
mensen gaan vaker de auto pakken i.p.v. de fiets bij openstelling van de busbrug met alle gevolgen van dien	De kans is aanwezig dat mensen eerder de auto pakken om naar de andere kant van de busbrug te rijden.
Uit een rapport van onafhankelijke adviesbureaus uit 2019 dat er een toename van het verkeer per dag met 35% zal plaatsvinden bij 24/7 openstelling en dat is een geheel ander verhaal dan de cijfers, die gisteren, 13 november jl. gepresenteerd werden en waarvan wordt uitgegaan nl. bij de Wildeman na 24/7 opening 8000 voertuigen en in 2030 9300 voertuigen	De getoonde cijfers gaven de toename van het autonome autoverkeer weer van 2020 naar 2030 na de openstelling van de 24uurs openstelling van de busbrug. Dat is ca. 19%. Waarschijnlijk betreft het percentage van 35% de toename van het verkeer tussen de huidige situatie (met spitsafsluiting) en de situatie na de 24uurs openstelling.