

# Verslag Bijeenkomst #2 Focusgroep Planstudie Guisweg

12 november 2019 19:00 – 21:30 uur

## **Aanwezig:**

Focusgroep: 13 van de 15 leden zijn aanwezig.

Vervoerregio Amsterdam: Chris Engelsman (projectleider) en Evelien Brascamp (omgevingsmanager)

Communicatiebureau De Wijde Blik: Arjan Kaashoek en Jolijn Goertz

13 aanwezigen, afwezig: twee leden uit Rooswijk

## **Welkom**

Na een kort voorstelrondje trapt Arjan af. Hij geeft aan dat een lid uit Rooswijk vanwege een verhuizing naar een andere wijk de focusgroep verlaat. Er wordt een nieuw lid gezocht met hetzelfde profiel.

Arjan vertelt dat er vanwege de hoeveelheid onderwerpen is gekozen voor twee bijeenkomsten. In deze bijeenkomst bespreken we drie van de vijf bouwstenen: 1. Fietsverbinding bij Guisweg, 2. Fietstunnel bij station Zaandijk Zaanse Schans, 3. Aanpassingen snelwegaansluiting No3.

## **Fietstunnel (Bouwstenen D en C)**

### **Fietsnetwerk**

De leden wordt gevraagd om in tweetallen antwoord te geven op een aantal vragen en dit op een kaart in te tekenen. Hoe fietsen jullie op dit moment? Waar kom je overheen? Waar is het prettig en waar is het lastig om te fietsen? Wat zijn de meest gebruikte routes oost/west en noord/zuid? Op welke tijden is het drukker/rustiger? Zijn er problemen met bromfietzers en/of e-bikes?

En, waar zou je het liefst willen fietsen als er geen spoor lag?

Het doel is om van de bewoners, die hier zelf fietsen, te achterhalen of het projectteam alles goed in kaart heeft rond het fietsnetwerk.

De ideeën worden plenair gedeeld en door Chris ingetekend op een omgevingskaart:

- De Provincialeweg is een belangrijke fietsroute noord/zuid. Aan de oostkant van de Provincialeweg is nu geen doorgaand fietspad. Er is een onderbreking bij de A8, de Museumlaan en bij Olam. Op sommige plekken gaan mensen daar over het voetpad.
- Ook de Hoogstraat is een belangrijke fietsroute. De Stationsstraat is niet geschikt om doorheen te fietsen.
- Bij het station kun je als fietser oost-west, terwijl het logisch zou zijn om vanuit de fietstunnel gemakkelijker ook op het fietspad langs de Provincialeweg te komen voor de noord-zuid verbinding. Voor de doorgang bij het station moet je via hele steile trappen. De lift is ook een goede oplossing maar die werkt niet altijd.
- Alle vrijliggende fietspaden zijn veilig en goed. Het netwerk is prima. Je kunt helemaal naar Heemskerk en dat is een belangrijke ader.
- Met de fiets wordt het spoor ervaren als een obstakel. Fietzers moeten óf door een steil tunneltje óf over de Guisweg. Rooswijk/Westerkoog aan de ene kant en Oud Koog aan de andere kant zijn hierdoor te gescheiden van elkaar.
- Voor sommige routes moet je ver omrijden voor de oost-west verbinding over het spoor heen: bijvoorbeeld als je vanuit Westerkoog naar de Albert Heijn onder de A8

wilt. Dan moet je een heel eind rijden om over het spoor heen te kunnen. In Westerkoog kun je via Oosterveld de wijk uit; als fietser moet je dan eerst over een nare klinkerweg. Hier fietsen veel scholieren en er is veel vrachtverkeer. Er zit een vervelende haakse bocht in, dit is een heel gevaarlijk punt.

- Vanuit de Bloemwijkertunnel bij station Koog aan de Zaan kom je in de Leliestraat en daar duiken de fietsers nu zo de tunnel in. Ze gaan linksaf, tegen het verkeer in (omdat je vroeger niet rechtdoor kon). De Leliestraat is smal en er is veel verkeer. Je mag er 50 km rijden en dat is voor fietsers gevaarlijk.
- Als er een autotunnel komt dan is een van de suggesties om daarin ook een fietsvoorziening aan te leggen.

Arjan vat de bevindingen samen en vraagt Chris of hem iets opvalt in de opmerkingen. Chris geeft aan dat hij zich nog meer dan voorheen realiseert dat voor fietsers veel doorgaande routes te vaak worden onderbroken. Een aantal zaken ligt buiten de scope van dit project, maar we zullen de aandachtspunten meegeven aan de gemeente en aan ProRail.

### **Fietskruising kruispunt Guisweg-Provincialeweg**

We onderzoeken in dit project nu twee opties voor het kruisen voor fietsers en/of voetgangers: bij kruispunt Guisweg en bij het station. Chris presenteert eerst de opties die zijn bedacht met het ingenieursbureau voor een fietstunnel bij het kruispunt Guisweg-Provincialeweg.

Idee 1) Fietsbrug oost-west over het spoor en de Provincialeweg heen op 7 meter hoogte. De fietsbrug heeft een lange hellingbaan om te zorgen dat het nog te fietsen is. De fietsbrug gaat ook over zijstraten heen.

Idee 2) Deze fietsbrug gaat ook bovenlangs en over de zijstraten heen. Het noord-zuid verkeer kruist dan op de brug.

Idee 3) Fietsonderdoorgang oost-west. Het probleem met de zijstraten is hier minder. Maar bij een fietsverbinding onderlangs is ruimtegebrek een groter probleem. Er wordt opgemerkt dat 4 meter wel diep is. Chris vraagt na of dit klopt.

Idee 4) Verdiepte fietsrotonde op niveau -1.

Idee 5) Verdiepte kruising.

Chris benoemt de problemen bij de diverse opties:

- Je wilt het liefst een kruising alle kanten op (oost-west/noord-zuid), maar dat maakt het gelijk ingewikkeld om veilig te doen, zeker ondergronds is dat lastig.
- Sociale veiligheid (bv rechte wanden in een fietstunnel is onwenselijk).
- Positie fietsroute: je kan niet zo makkelijk naar de andere kant van de Guisweg. Je wilt het fietspad juist aan één kant.
- T-splitsing: hoeveel ruimte heb je hier nog nodig straks? Het verkeer moet wel goed blijven doorstromen. Daar zijn we nu mee aan het puzzelen aan de hand van verkeerscijfers.
- Kabels en leidingen (sommige zijn vitaal en kunnen niet weg).

Kortom, geeft Chris aan, het is een gepuzzel om ruimte en daar is het projectteam nu mee bezig.

De leden wordt gevraagd om in subgroepjes voor- en tegenargumenten te benoemen van het kruisen van fietsers bij kruispunt Guisweg/Provincialeweg. De uitkomsten worden plenair besproken.

<i>Argumenten voor kruisen bij Guisweg</i>	<i>Argumenten tegen kruisen bij Guisweg</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder aanpassingen nodig op andere locaties (want daar geen tunnel nodig)</li> <li>• Bereikbaarheid van de scholen</li> <li>• Reeds bekende route</li> <li>• Kortste weg. Snelle, goede verbinding, veilig</li> <li>• Mooiere aansluiting; van de ene de andere polder in (recreatieve gehalte van de route)</li> <li>• Grote doorstroming</li> <li>• Positieve reclame voor fietsers gemeente Zaanstad (als fietsstad)</li> <li>• Meer mensen op de fiets.</li> <li>• Regionale functie</li> <li>• Er is braakliggend terrein: open ruimtes gebruiken</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hellingpercentage is te groot, en daardoor gevaar voor te hard rijden</li> <li>• Ruimtegebrek</li> <li>• Onveiligheidsgevoelens</li> <li>• Verzakking panden</li> <li>• Fietsers vanuit Oud-Koog moeten omrijden</li> </ul>

Arjan vraagt welke ideeën de Focusgroep heeft indien zeker zou zijn dat de fietskruising bij het kruispunt Guisweg zou komen:

- De hellinghoek moet niet te steil worden. Chris geeft aan dat een ideale helling 2% is tot maximaal 5%, afhankelijk van de afstand. Chris zoekt de steilte nader uit.
- Mooie aankleding is gewenst, met name met groen en bomen, vanwege milieucompensatie en omdat het mooi is. Als voorbeeld wordt de Thorbeckeweg genoemd; daar komt voor elke boom die verdwijnt, er een voor terug. Groene muren/geveltuinen als bekleding van de tunnel.
- Schuine wanden, tegels (bv. thematisch over de Zaan), uitloop van 40 meter vanwege veiligheid (dat je niet te schuin op de rotonde afkomt)
- Creatief lichtspel (past bij cultureel Zaanstad), maar wel ook goed verlicht, daglicht, makkelijk schoon te houden, alarmknoppen, cameratoezicht, akoestiek (brommers), geluiddempend materiaal/bomen/bosjes vanwege overlast burens, zonne-energie, zo open mogelijk. Zorg dat de verlichting de vleermuizen niet verstoort.
- Suggesties: stoeltjesliftsysteem voor de voetgangers of net als in Beijing een fietsband (fiets aan de hand) op plekken waar het steil is.
- De stationsingang combineren met het aanpassen van het kruispunt: de stationsentree op -1, maak op dat niveau ook een kruising voor voetgangers en fietsers.
- De rotonde wordt veel genoemd als goede oplossing.
- Gesuggereerd wordt dat de weg iets meer wordt opgeschoven, zodat er meer ruimte is voor de tunnel. Chris geeft aan dat er inderdaad ook op die manier gekeken wordt, dat de grenzen worden opgezocht om alle mogelijkheden te onderzoeken.
- Een van de leden merkt op dat we steeds praten over de fietser, maar dat we de voetganger hierin moeten meenemen.

Een van de leden heeft voorbeelden van fietstunnels meegenomen. Bijvoorbeeld vanuit Amsterdam Centraal westzijde en station Bilthoven. Ook wordt de Spittunnel in Zaandam genoemd (met S-bocht).

### *Fietstunnel Station Zaanse Schans*

Dit is de tweede mogelijkheid voor een fietstunnel die nu wordt onderzocht. Hierbij wordt ook gelijk gekeken naar het verbeteren van de toegankelijkheid en de uitstraling van het station.

Opties:

1. Nieuwe tunnel naast bestaand station (parallel);
2. Tunnel in het verlengde van de stationsstraat. Dit komt op de plek van de huidige tunnel en wordt gecombineerd met de stationstunnel voor reizigers. Dat betekent dat de huidige tunnel moet worden vervangen.  
Dit doorkruist de watergang, die zou dan moeten worden omgelegd.  
Er wordt gevraagd of de hellingbaan geen probleem is. Chris geeft aan dat dit net kan, maar eigenlijk iets te steil is. Aan de Westkant kan het netter, maar daar zit de watergang.
3. In het verlengde van Stationsstraat ('interwijkverbinding')  
Een van de leden merkt op dat dit een logische optie is als het sportpark wordt bebouwd. Voor de gemeente is dit wel een reden om die kant van het station aantrekkelijker te maken.

Chris licht de problemen bij de diverse onderzochte opties toe:

- Bestaande tunnel is niet houdbaar op lange termijn. Deze lekt, is oud, onhandig en sociaal onveilig en moet een keer worden vervangen.
- Koppeling noord-zuidverkeer met oost-westverkeer is lastig.
- Moeten we het fietsparkeren concentreren of spreiden?
- De bushalte aan de Provinciale weg (bus 69): moet die per se daar? Hoeveel wordt deze gebruikt? Kan de halte opschuiven, verder weg van het station?
- Doortrekking Parallelweg – Pellekaanstraat.

Er wordt gevraagd wie de tunnel betaalt. Chris geeft aan dat de tunnel binnen de scope van het project ligt: het opwaarderen van de toegang tot het station. Er is door alle partijen samen €130 miljoen. ingebracht.

De aanwezigen schrijven wederom in subgroepjes op post-its hun voor- en tegenargumenten van een volwaardige fietstunnel bij het station. Dit wordt plenair besproken.

<i>Argumenten voor fietstunnel bij het station</i>	<i>Argumenten tegen fietstunnel bij het station</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Entree op station: goed voor toeristen</li><li>• Uitstraling station verbeteren</li><li>• Goede verbinding oost-west, met name goede ontsluiting voor Oud-Koog</li><li>• Verlicht de verkeersdruk op het kruispunt bij de Guisweg</li><li>• Snelle verbinding</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Veiligheid Stationsstraat in het geding</li><li>• Te grote inbreuk op oude bebouwing Stationsstraat. Te veel belasting Stationsstraat, veel verkeer</li><li>• Watergang moet worden omgelegd</li><li>• Fietspad Provincialeweg onbereikbaar</li><li>• Fietsroute scholieren: onlogisch omrijden</li><li>• Complex in combinatie met Olam</li><li>• Risico op verzakking</li><li>• Onlogische doorgaande oost-west verbinding</li><li>• Uitwisseling tussen oost-west/noord-zuid verbinding kan niet goed ingepast</li><li>• Diverse oversteken worden lastig</li><li>• Er komt te veel samen (menging toeristen, scholieren)</li></ul>

## Aansluiting No3 (Bouwsteen A)

Chris licht de verschillende opties toe voor het compleet maken van aansluiting No3, waarna er alvast een aantal eerste opmerkingen worden gemaakt en vragen worden gesteld. In de volgende bijeenkomst wordt Aansluiting No3 nader besproken.

### *Idee 1: Ovotonde*

Hier wordt de afwikkeling van het verkeer geregeld via een grote ovale rotonde.

Voor de omwonenden in de noordwesthoek van Westerkoog is er bij deze variant meer geluidsbelasting te verwachten. Dit wordt nog nader onderzocht.

Er wordt gevraagd waarom je vanuit Westzaan een (extra) afslag zou willen, want die is er nu ook niet.

Chris geeft aan dat dit zorgt dat meer verkeer van de snelweg gebruik zal maken. Het betekent minder verkeer over de Provincialeweg door Wormerveer en minder verkeer over de Guisweg langs Westzaan. De extra afrit zal de huidige slechte verbinding voor het autoverkeer aanzienlijk verbeteren. Zo zal het verkeer vanuit Krommenie en Uitgeest richting Zaandam richting de snelweg gaan in plaats van over binnendoorwegen, vlak langs de woonhuizen zoals nu.

Ook wordt gevraagd of de A8 ooit wordt doorgetrokken naar de A9. Chris geeft aan dat dat onzeker is.

Er wordt opgemerkt dat er in Westerkoog gevreesd wordt voor (nog meer) sluipverkeer. Chris geeft aan dat dat vraagstuk bekend is en samenhangt met het project rondom de busbrug, een apart project van de gemeente. Dit wordt gevolgd en er wordt bekeken wat de effecten zijn als de busbrug wel/niet open is in de spits. Zo kunnen we berekenen of en hoeveel het sluipverkeer toeneemt, dat zal later worden gepresenteerd. Het projectteam zal nog specifiek met inwoners van Westerkoog spreken over de gevolgen van een volledige Aansluiting No3 voor Westerkoog.

Ook in Oud Koog is veel sluipverkeer, wordt opgemerkt.

Een van de leden zegt dat het lijkt alsof deze afslag er alleen maar is voor extra verkeer naar Westerkoog. Chris zegt dat dat een ongewenst bijeffect kan zijn, maar dat dit niet het doel is. Het doel is om de A8 op een betere manier aan te sluiten op de Provincialeweg. Tijdens de vierde bijeenkomst zal een verkeersmodel laten zien waar welke verkeersstromen lopen en met welke aantallen. Die cijfers zijn nodig om een afweging te kunnen maken.

In de startnotitie wordt onderscheid gemaakt tussen het hoofddoel (spoorwegovergang) en de nevendoelen. Er wordt gevraagd of dit ook uit elkaar kan worden getrokken. Chris geeft aan dat dit kan, maar dat dat wel veel discussie zal opleveren met de diverse partijen.

### *Idee 2: Kruispunt variant*

Vergelijkbaar met idee 1, maar dan vier i.p.v. vijf aftakkingen, om het kruispunt overzichtelijker te maken.

### *Idee 3: Halfklaverblad*

In dit idee gaan de op- en afrit om het politiebureau heen. Dit lijkt een lastige variant. Het voordeel is wel dat er meer ruimte is voor de nieuwe Guisweg, en het is rustiger voor eventuele toekomstige bewoners van het sportpark, mocht daar deels woningbouw komen.

#### **Idee 4: Lussen**

Hierbij wordt het idee omgedraaid: Verkeer komt samen op een kruising. De op- en afrit gaan over de nieuwe verbindingsweg heen.

#### **Afronding**

Arjan vraagt of er nog opmerkingen zijn op het verslag van de vorige bijeenkomst. Die zijn er niet.

De volgende bijeenkomst vindt plaats op 18 november van 19:00 – 21:30 uur. We gaan dan eerst verder met Aansluiting No3.