

Verslag Bijeenkomst #4 Focusgroep Planstudie Guisweg

16 januari 2020 19:00 – 21:30 uur

Aanwezig:

Focusgroep: 8 van de 14 leden zijn aanwezig (3 afmeldingen)

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

Communicatiebureau De Wijde Blik: Arjan Kaashoek en Jolijn Goertz

Intro

Arjan heet de deelnemers welkom en stelt een nieuw lid voor uit Rooswijk. Zij vervangt de twee leden uit Rooswijk die zich hebben afgemeld voor de focusgroep wegens verhuizing en tijdgebrek. Evelien vertelt dat ze het nieuwe lid vorige week heeft bijgepraat. Het nieuwe lid stelt zich kort voor. Arjan licht de agenda van vandaag toe. Hij vertelt dat het proces niet is gericht op het maken van keuzes, maar op het verzamelen argumenten.

Een lid merkt op dat het fijn is dat Westerkoog de folder over de centrale bijeenkomst op 27 januari heeft gekregen, maar dat ze veel opmerkingen heeft gekregen dat de tekst onduidelijk is en spelfouten bevat. Evelien geeft aan dit mee te nemen voor een volgende keer.

Terugkoppeling vorige bijeenkomsten

Chris vertelt wat er met de input uit de vorige bijeenkomsten is gedaan, tot welke verschillende varianten dit heeft geleid en wat hier wel en niet van kan. Per vraagstuk licht hij kort de belangrijkste conclusies toe. Dit doet Chris aan de hand van een presentatie (u kunt deze op de website vinden onder de naam: “200116_FG4_terugkoppeling (presentatie 1)”).

Vraagstuk 1: hoe oplossen met fietsers bij de Guisweg? [presentatie: pagina 2-3]

Het is echt wenselijk om de fietsroute van oost naar west te continueren. Dit is belangrijk voor scholieren, regionaal en recreatief. Een fietspad onder het spoor door lijkt het meest logisch, maar het moet er ook aantrekkelijk uit komen te zien en fietsbaar zijn. Dat is lastig vanwege ruimtegebrek, kabels en leidingen. Dat is ook kostbaar.

Bovenlangs met een fietsbrug zou kunnen, maar dan moet er veel hoogte worden overwonnen en het ziet er niet fantastisch uit.

Onderlangs zijn er nog veel varianten mogelijk: soort rotonde, ook aansluiten op noord-zuid fietsroute? Hoe breder hoe mooier, maar ook hoe duurder, en past het dan bij Olam?

Vraagstuk 2: fietsers en voetgangers bij het station [presentatie: pagina 4-5]

Het inpassen van de fietsroute bij het station is ook een optie. Je zou het station een beetje kunnen opknappen, maar je kan ook een stap verder gaan (zodat het makkelijker toegankelijk is voor fietsers) of nog een stap verder zodat het ook een volwaardige fietsroute wordt.

Ook hier geldt; in welke mate ga je die verbeteringsslag maken? Belangrijk is dat hier iets meer ruimte is en iets minder gedoe met kabels en leidingen (ten opzichte van bij de Guisweg). Maar als je de fietsroute zou verleggen naar het station wordt de routing iets verderop lastig. Vanuit dat perspectief is het niet helemaal logisch.

Vraagstuk 3: hoe aansluiting 3 volledig maken? [presentatie: pagina 6-13]

Hier zijn 2 hoofdoplossingsrichtingen. Variant 1: ovotonde (zonder verkeerslichten) en Variant 2: doorgaande Guisweg.

Variant 1: Als je linksaf moet, moet je driekwart rond, dat is best ver. Verkeerskundig lijkt variant 2 logischer: de fietsveiligheid is beter en de doorstroming van het autoverkeer is beter. Op alle drie de kruispunten zouden dan verkeerlichten komen, die kun je op elkaar

afstemmen. In beide gevallen wordt Tennisvereniging Westzijderveld geraakt. Het projectteam is in gesprek met de tennisverenigingen. Het topsportcentrum en het zwembad worden niet geraakt.

Niet haalbare varianten

Er zijn een paar varianten die zijn onderzocht maar niet goed blijken te kunnen. Chris bespreekt er een aantal:

- Spaghetti: minder handig
- Bypass
- Helemaal om politiebureau heen: deel politiebureau moet dan worden afgebroken
- Hockeystick variant: gaat erg ver het gebied in (sportverenigingen)
- Guisweg herstellen: weg gaat door Natura2000 gebied, dat is zwaar beschermd (en is waar stikstof politiek om gaat)

Deze variant kwam van een lid, dat vanavond afwezig is. Een ander lid vraagt zich af of dit wel is wat was gesuggereerd? En hoe zit het met de 'uitruil' met een ander stuk natuur? Chris geeft aan dat hij het een fantastisch plan vond maar dat dit in Natura2000 gebied wettelijk niet mogelijk is. Chris geeft aan dat hij er nog wel eens op wil doorvragen en zal kijken of deze variant toch nog verder uitgewerkt kan worden. En hij zal de tekening aanpassen.

Een lid geeft aan dat het idee was dat Westzaan eigenlijk autovrij zou moeten worden. Een ander lid vraagt of bij alle varianten ook een maatschappelijke kosten/-baten analyse is gedaan? Chris zegt dat we dat nu op hoofdlijnen hebben gedaan en dat het niet haalbaar is omdat in deze fase bij varianten te doen. Als het kansrijk is, doen we het. Arjan vult aan dat het een traject is waarin we steeds verder gaan trechteren.

Vraagstuk 4: Nieuwe verbindingsweg tussen aansluiting 3 en provinciale weg: hoe gaat die landen? [presentatie: pagina 14-16]

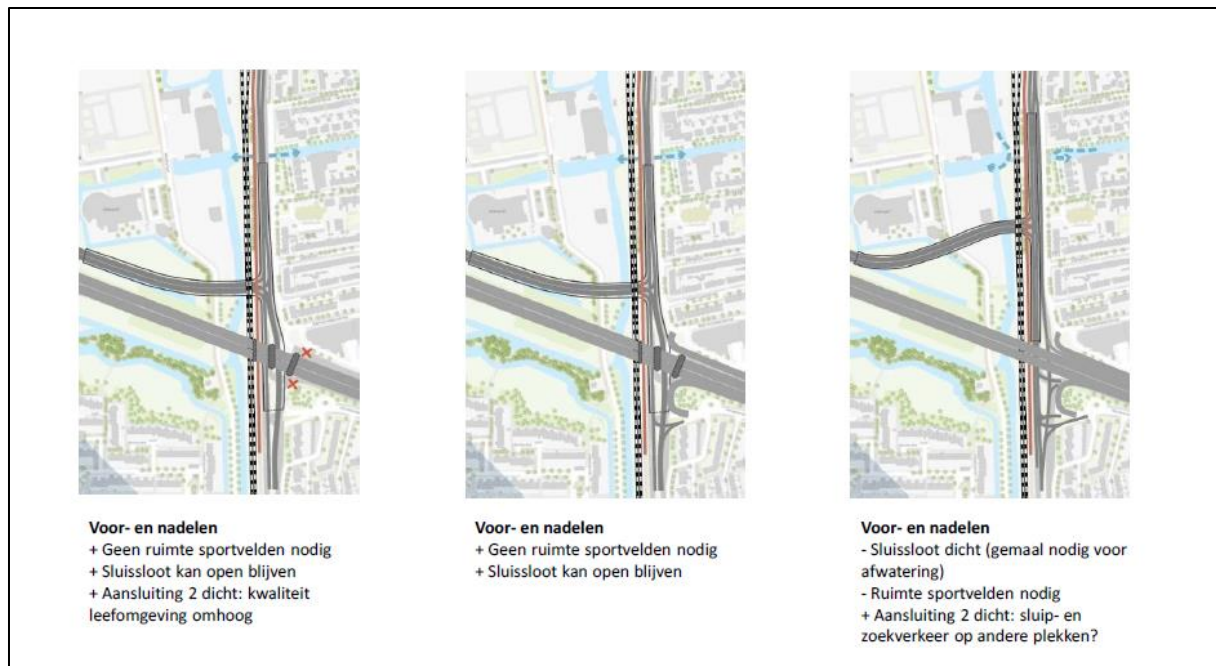
De T-aansluiting kent 2 varianten. In de eerste variant ('zuidelijke ligging' / linker afbeelding) blijft de sluisloot in tact. Die is belangrijk voor de afwatering en het is een recreatieve vaarroute. Nadeel is dat je dan met het kruispunt lastiger uitkomt voor de aansluiting op de A8.

Als je de weg noordelijker legt ('noordelijke ligging'/rechter afbeelding), blokkeer je de sluisloot. Dat is een nadeel, maar zou met een gemaal opgelost kunnen worden. Chris geeft aan daarover te hebben gesproken met het waterschap. Ook betekent het dat je dan je geen vaarverbinding meer heb. In deze variant blijven er wel meer mogelijkheden over bij de open afrit naar de A8.

De tweede variant ('noordelijke ligging') raakt een aantal banen van tennisvereniging KZTV, dat is ook een nadeel. Chris geeft aan dat we daar afspraken over zouden kunnen maken met de vereniging.

De optie om een rotonde te maken is ook onderzocht, maar dit is niet haalbaar voor de aansluiting van de verbindingsweg op de Provincialeweg: het is te ingewikkeld, en voegt eigenlijk niks toe. Het is al snel kostbaar; je gaat door woningen heen of je moet onder het spoor door.

Vraagstuk 5: wat doen we met aansluiting 2? [presentatie: pagina 17-18]
Er zijn 3 mogelijkheden.



De eerste) is om deze helemaal af te sluiten (linker afbeelding). Al het verkeer van en naar de A8 rijdt dan via de nieuwe verbindingsweg naar aansluiting 3 (bij het politiebureau). Dat is een (kleine) omrijbeweging. Puur lokaal heeft het wel voordelen: het levert ruimte op op de plek van de huidige op- en afrit bij de Verzetstraat en minder geluidsoverlast. Rijkswaterstaat vindt het een voordeel. Wel levert het afsluiten van aansluiting 2 mogelijk meer verkeer op andere plekken in de stad.

De tweede optie (rechter afbeelding): hier blijft alles hetzelfde. Dat kan alleen als de nieuwe verbindingsweg noordelijk komt te liggen.

De derde optie (middelste afbeelding) is een tussenvorm. In deze optie zijn de op- en afrit alleen te gebruiken voor wijkverkeer. Vanaf de op- en afrit kun je dan niet meer direct naar de Provincialeweg. De AH, Gamma en de andere bedrijven zijn nog toegankelijk. Ook hierbij is risico op sluipverkeer. In alle gevallen kun je nog steeds vanaf de Provincialeweg naar de Verzetstraat.

Een lid geeft aan dat op deze sheet in de presentatie geen plussen en minnen staan. Chris vindt het een goed punt. (Dit is in de presentatie die online wordt gezet toegevoegd, net als een tekstuele toelichting, zodat het ook voor de afwezigen te begrijpen is).

Een lid geeft aan dat er nog een tussenvariant zou zijn: alleen de afrit in tact laten. Deze variant ontbreekt, vertelt Chris, omdat dit niet de voorkeur heeft van Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat wil deze variant liever niet, omdat het dan asynchroon is: de heenweg is anders is dan de terugweg en dat is verwarrend. Chris zal dit nog met Rijkswaterstaat bespreken, maar verwacht dat het niet verder terug kan komen.

Een van de leden stelt een vraag over het wel of niet toevoegen van stoplichten. Arjan vertelt dat bij een bepaalde hoeveelheid verkeer een stoplicht zorgt voor efficiëntie. En dat we in een vrij vroege fase zijn, dat dergelijke zaken nog moeten worden uitgewerkt.

Verkeerscijfers

Chris geeft aan te laten zien wat de gevolgen zijn van de voorgestelde maatregelen op de verschillende wijken. In april/mei 2020 komt het projectteam met 2 of 3 alternatieven en daarvan gaan we nog beter kijken hoe ze verkeerskundig werken. Het verkeersmodel laat zien waar dan meer verkeer komt. Chris legt het uit aan de hand van een presentatie (deze staat op de website onder de naam: “200116_FG4_terugkoppeling (presentatie 2)”).

Wat is een verkeersmodel?

Chris vertelt dat een verkeersmodel voorspelt hoe wij -in de toekomst- functioneren als weggebruiker, op basis van gedrag, historische gegevens, hoe we reizen, ed. Het is een statisch model, het laat de verkeersbelasting zien. Het is nog vrij grof, je kunt bijvoorbeeld niet zien hoe kruispunten functioneren. Daarom wordt ook een dynamisch verkeersmodel gebruikt; daar zie je als er een wachtrij ontstaat, hoe het werkt met verkeerslichten, of het ene het andere kruispunt blokkeert. Beide modellen worden dus gebruikt. Het eerste om te zien waar het verkeer gaat rijden en het tweede om te zien hoe dat dan functioneert en of dat acceptabel is. In het tweede model zitten ook andere dingen: verkeersgedrag, vrachtverkeer (andere rijeigenschappen). Het zijn mooie modellen met veel aannames die het zo realistisch mogelijk maken.

Op sheet 3 staat de huidige situatie. Dit geeft een idee van het aantal voertuigen wat nu op verschillende wegen rijdt. De cijfers tonen het aantal motorvoertuigen in één etmaal in beide richtingen.

De sheet ‘Effect maatregelen’ (sheet 5) laat zien wat er gebeurt als de overweg wordt afgesloten en aansluiting 3 volledig wordt gemaakt. De deelnemers zien de groei tussen het autoverkeer nu en 2030, los van eventuele maatregelen. Dit wordt weergegeven door de cijfers bij ‘referentie’: dit geeft de verkeersdrukke aan als we niks doen. De groei komt o.a. door meer economische activiteiten, woningbouw in de regio, prognose aantal huishoudens en gedrag. De sheet laat ook zien wat er gebeurt als de overweg wordt afgesloten en aansluiting 3 volledig wordt gemaakt). Een van de belangrijkste verschillen is dat het rustiger wordt in Westzaan. (Er stond een fout getal in de sheet, dat is gecorrigeerd in de versie die online gedeeld wordt).

Een lid vraagt wat het getal +4000 op sheet 5 betekent. Chris geeft aan dat dit het verkeer is wat naar Zaandam-centrum moet; dat kan hier er niet af, dus gaat helemaal door. Dit is een zorg vanuit de focusgroep. De weg kan het hebben, qua capaciteit en inrichting, maar het is wel vervelend voor de mensen die daar wonen.

Sheet 7 toont de situatie als aansluiting 3 volledig is gemaakt én aansluiting 2 is afgesloten. Het effect is dan dat het verkeer vanuit de wijken dat van en naar Amsterdam wil, andere wegen gaat zoeken. Deels over aansluiting 3, deels via de Willem Alexanderbrug, een deel over de Provinciale weg en een deel richting de A7 via Het Kalf.

De + 4000 op de Willem Alexanderbrug is echt onwenselijk. De + 1000 via het Kalf gaat door open gebied, komt uit op de A7, dat is best efficiënt. Chris geeft aan dat we echt moeten onderzoeken wat we met dit zoekverkeer zouden kunnen.

Sheet 8 laat meerdere straten zien, in de referentiesituatie, met maatregelen mét aansluiting 2 en met maatregelen zonder aansluiting 2. Het voert voor nu te ver om dit te bespreken. Chris geeft aan dat de leden daar thuis rustig naar kunnen kijken.

Een van de leden merkt op dat de conclusie voor Westerkoog lijkt dat het niet ongunstiger wordt. Chris geeft aan dat de openstelling van de busbrug in de spits er nog niet in zit. Als de busbrug ook in de spits open gaat, dan zie je wel dat dit extra verkeer door Westerkoog

aantrekt. Het laat ook wel zien dat in Zaanstad de interne verkeersstructuur ingewikkeld in elkaar zit. En dat er geen goede noord-zuid verbinding is. Een lid zegt: “Met alle respect, maar het effect is verwaarloosbaar.” Een ander lid geeft ook aan dat ze het hoger had verwacht. Chris zegt dat het effect echt groter is als je de busbrug openzet.

Chris zegt dat elke situatie heel veel plussen en minnen heeft en nodigt de leden uit om dit te bestuderen en eventueel apart een afspraak te maken als er vragen zijn over het verkeersmodel.

Een lid geeft aan de fietsaantallen te missen. Evelien vertelt dat deze aantallen deels in beeld zijn gebracht en dat sommige tellingen nog moeten worden gedaan. Evelien vraagt na wanneer dit gebeurt.

Een lid vraagt of er ook in de spits wordt geteld. Evelien zegt dat er meestal middels een lus wordt geteld, die signaleert ook het tijdstip.

Arjan vraagt of de cijfers nog heel erg gaan veranderen omdat er nog aan gewerkt wordt? Chris antwoordt dat de onderzoeken die nu zijn gedaan onderzoeken of iets werkt of niet en wat op hoofdlijnen de voor- en nadelen zijn. Een echte doorrekening komt volgend jaar, zoals ook exacte geluidsmetingen.

Een lid vraagt of dit aan de verwachtingen voldoet? Chris geeft aan dat dit op hoofdlijnen het geval is. Een aantal effecten zijn zoals verwacht en wenselijk. Het moeilijkste is de Leliestraat. En Westerkooij: als er dingen zijn buiten het studiegebied waar je overlast veroorzaakt, is dat wel zorgelijk. Arjan voegt toe dat die plekken zijn genoemd door de leden.

Bij het volledig maken van aansluiting 3 zien we dat het werkt om het verkeer op de hoofdweg te krijgen. En het idee met de parallelweg/t-aansluiting werkt ook. Als je kijkt naar de verkeersaantallen, dan krijgen we dat functionerend. Dat is een opsteker.

Een lid merkt op dat als het verkeer op een andere plek vast komt te staan, het automatisch hier ook vastloopt. Chris zegt dat dit effect wordt meegenomen, zoals files op de A8 en A9. Want als je alleen het filepunt verplaatst, heb je er niks aan.

Een lid geeft aan dat er bij de Willem Alexanderbrug + 4.000 staat en dat die rotonde dat niet kan verwerken. Chris zegt dat dat ook in beeld is. Dat is in het verlengde van de Leliestraat. Daar staat het nu al vast ‘s morgens, en dat wordt dan alleen maar meer.

Een lid vraagt of er zicht is op de toename van het waterverkeer/ de boten op de Zaan. Chris vindt het een goede vraag, want dit bepaalt hoe vaak de brug open staat.

Een ander lid zegt dat het vaste tijden zijn. Chris zegt dat sinds kort de Coenbrug niet meer open gaat in de spits en dat dat een hoop scheelt.

Het Grote Guisweg Alternatieven Spel

De deelnemers gaan in twee groepen uiteen om het Grote Guisweg Alternatieven Spel te spelen. Evelien licht toe dat het projectteam dit ook heeft gespeeld samen met andere partijen. Het gaat niet om winnen of verliezen, maar om het verkennen van de mogelijke, haalbare, varianten. Ook geeft Evelien aan dat het projectteam het oplossen van de problemen bij de Guisweg absoluut niet als spel ziet, maar dat ‘het Grote Guisweg Alternatieven Spel’ gezien moet worden als werkvorm. Evelien geeft een toelichting met een presentatie (deze staat op de website met de naam “200116_FG4_spel (presentatie 3)”).

Het gaat binnen het spel om drie kwesties:

1. Wat doen we met de fiets?/ Waar komt de fietsverbinding? Guisweg of station.
2. Wat doen we met aansluiting 3? Er zijn 2 varianten:
 - 1) ovotonde, 2) doorgaande Guisweg (één doorgaande route, paar zijtakken)
3. Wat doen we met aansluiting 2 en verdiepte T?
 - a. Zuidelijk, aansluiting 2 dicht
 - b. Zuidelijk, aansluiting 2 alleen open voor wijkverkeer
 - c. Noordelijk, door deel van de tennisvelden heen, sluisloot onderbroken, aansluiting 2 behouden zoals die nu is.

Naast de puzzelstukken zijn er twee extra 'munten' te plaatsen op de kaart: een fietsverbinding en een waterverbinding. De joker mag worden ingezet voor een compleet ontbrekende variant.

Een van de leden geeft aan een beetje gefrustreerd te zijn omdat de focusgroep tot nu toe 5 varianten voorgelegd heeft gekregen en nu blijkt dat een aantal varianten niet kan. Waarom is dat niet eerder duidelijk gemaakt? Evelien geeft aan dat het altijd een lastige afweging is op welk moment je mensen laat meedenken. Bij de aftrap van de focusgroep is aangegeven dat we parallel aan de slag gaan met de onderzoeksbureaus. Dat betekent dat sommige dingen in de loop der tijd niet blijken te kunnen. Arjan vult aan dat de opmerkingen die zijn gemaakt bij alle varianten wel hebben geholpen bij de andere varianten, juist omdat het gaat om de mening van de focusgroep (die dus breder geldt dan alleen per variant).

Een lid vraagt of de Wezelstraat voor fietsverkeer gehandhaafd blijft. Chris beaamt dit. De Wezelstraat sluit aan op de op verbindingsweg aan de zuidkant.

Discussie/uitkomsten groep 1

De groep discussieert of er een ovotonde of doorgaande weg moet komen. Genoemd wordt dat een doorgaande weg voor de fiets mooier is, omdat het dan beter doorstroomt. Een lid heeft een voorkeur voor de huidige situatie, omdat de winkels dan beter bereikbaar zijn voor leveranciers en klanten. Een lid vindt een nadeel van afsluiten van aansluiting 2, dat het stedelijk weggennet zwaarder wordt belast, er komt druk op de wijken, en dat is erg voor de mensen die daar wonen.

Besproken wordt de tunnelvariant, waarbij het fietsverkeer door de Stationsstraat moet. Het kruispunt met Lagedijk is nu al best druk en gevaarlijk, zeker in de ochtend. Een voordeel is dat het ruim is, je haalt het uit elkaar. Kan de Stationsstraat geen fietsstraat worden, waar de auto te gast is?, vraagt een lid zich af. Met een groenstrook. Een ander lid vindt dat je het echt gescheiden moet houden.

De andere variant brengt de fietsers in verwarring. Als fietsers bij de tunnel rechts en link gaan, is dat wel duidelijker. Een nadeel: veel beton.

Een andere optie die wordt genoemd: kunnen de fietsers op een ander punt onder de Guisweg door? Dat zou een veilige route zijn.

Wat eigenlijk ontbreekt is een route vanuit Westerkoog naar het centrum. Maar de vraag is hoe dit te realiseren. De munt met 'extra fietsverbinding' plaatst de groep op de Hoek Oosterveld/ Wezelstraat.

Er wordt gekozen voor de doorgaande Guisweg, niet voor de ovotonde.

De munt met 'extra waterverbinding' wordt niet gebruikt, want het gaat maar om 5 bootjes die nu moeten omvaren. De groep gebruikt dit geld liever voor de extra fietsverbinding.

Een optie voor de joker: zou je omgelegde Guisweg nog af kunnen sluiten? (hele stuk eruit)
Vanuit Westzaan moet je dan een stukje terug en dan via de A8. Een lid vraagt zich wel af of dit een langere route veroorzaakt voor de hulpdiensten.



Discussie/uitkomsten groep 2 en plenaire bespreking

De gekozen puzzelstukken van beide groepen zijn vrijwel hetzelfde: een doorgaande weg bij aansluiting 3 (in plaats van een ovotonde), een fietsonderdoorgang bij de Guisweg en een noordelijke ligging van de verbindingsweg zodat aansluiting 2 volledig open kan blijven. Er kwamen deels dezelfde argumenten naar voren. Aanvullende argumenten die genoemd zijn in groep 2: een ovotonde heeft weliswaar waarschijnlijk meer doorstroming (en is dus ook beter voor het milieu), maar de veiligheid voor de fietsers gaf de doorslag om voor de variant met verkeerslichten te kiezen. Verwacht wordt dat auto's op een ovotonde meer snelheid hebben, zeker omdat ze hier de snelweg op willen of net af komen.

Bij groep 2 is ook nog gezegd over Aansluiting No2 dat een gedeeltelijke afsluiting te weinig geluidswinst oplevert, ten opzichte van wat je inlevert: je krijgt meer vrachtwagens die omrijden en misschien zelfs vaker vast komen te zitten in de nieuwe tunnel.

Waar groep 1 de extra fietsverbinding ter hoogte van Westerkoog inzette, zet groep 2 de extra fietsverbinding bij het station in.

Groep 2 gaat als extra waterverbinding voor een aquaduct bij de Sluissloot, maar de groep vraagt zich af of er wel veel van gebruikt gemaakt zal worden.

Chris vat samen dat de doorgaande route belangrijk wordt gevonden en dat de noordelijke ligging van de verbindingsweg de voorkeur heeft bij de focusgroep. Dit laatste is wellicht lastig te realiseren o.a. door de Sluissloot en de tennisvereniging. Het blijft een dilemma.

Een lid vraagt of er een uitwisseling mogelijk is tussen de noord-zuid fietspaden en oost-west? Chris benoemt dit als aandachtspunt.

Afronding

Arjan bedankt de aanwezigen voor hun komst. Er volgt een verslag van de bijeenkomst.

De volgende bijeenkomst vindt plaats in maart. Tijdens de volgende bijeenkomst worden de 2 of meer alternatieven gepresenteerd die ook naar de bestuurders van de samenwerkende partners gaan. In die laatste bijeenkomst hebben de leden de mogelijkheid om nog een keer te reageren op deze alternatieven. Die input wordt meegegeven aan de bestuurders.

Na die laatste bijeenkomst wordt het participatieverslag gemaakt, waarin ook wordt opgenomen wat de leden hebben aangedragen, om te laten zien hoe alle input is gebruikt. Dat wordt ook toegestuurd, waarna de leden 2 weken de tijd hebben om te reageren.

Arjan vraagt of er nog opmerkingen zijn op de verslagen van bijeenkomst 2 en 3. Die zijn er niet.

Op 27 januari is er een inloopbijeenkomst voor de buurt, waar iedereen welkom is.

Arjan geeft aan dat de afwezige deelnemers worden benaderd om de reden van hun afwezigheid te achterhalen en te vragen of ze wel aanwezig zijn tijdens de 5e bijeenkomst.

Tijdens de rondvraag geeft één van de leden complimenten voor het proces. Ze geeft aan het gevoel te hebben dat alle plussen en minnen zijn opgehaald en niet zozeer gezocht is naar oplossingen maar vooral naar de diverse argumenten. Ook ziet ze het als positief dat er enkel wordt opgehaald wat de mening is en dat het niet wordt gepresenteerd als 'dit is wat de inwoners willen'.