

# Verslag Bijeenkomst #5 Focusgroep Planstudie Guisweg

24 maart 2020 19:00 – 21:30 uur

## **Aanwezig online:**

Focusgroep: 7 van de 14 leden aanwezig

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 licht toe dat we de bijeenkomst online hebben moeten organiseren vanwege de voorzorgsmaatregelen rond het coronavirus. Chris zal presenteren en vragen kunnen aan het einde worden gesteld.

## **Presentatie van alternatieven**

Chris Engelsman licht toe dat de besluitvorming nog niet is afgerond en dat wat de deelnemers van de 3 alternatieven vinden, ambtelijk en bestuurlijk wordt meegegeven. Er zijn 3 alternatieven met combinaties gemaakt om e.e.a. meetbaar te maken. Nieuwe combinaties blijven mogelijk.

Arjan verduidelijkt dat alle drie de alternatieven worden voorgelegd aan het bestuur. We hoeven vanavond die niet te kiezen. De drie alternatieven worden verder uitgewerkt en daarna start weer een participatietraject met de buurt. De onderzochte oplossingen die er niet meer inzitten, worden dus niet meer meegenomen.

Eén daarvan is de ovotonde. Chris licht toe dat de ovotonde niet goed functioneert qua doorstroming en onveilig is voor de fiets. Dit is ook één van de dingen die uit de focusgroep voort is gekomen.

Wat alle drie de alternatieven gemeen hebben is de doorgaande route rondom aansluiting 3. Chris zal voornamelijk de verschillen benoemen.

## **Alternatief 1**

In alternatief 1 heeft de verbindingsweg een noordelijke ligging en daarmee kan aansluiting 2 volledig openblijven. Dit is gecombineerd met een fietsonderdoorgang bij de Guisweg, die bovendien aansluit op de noord-zuid fietsverbinding. Bij het station worden alleen in beperkte mate maatregelen genomen: verbeteren uitstraling en toegankelijkheid.

Door de noordelijke ligging vervalt de Sluissloot. De afwatering van Oud-Koog kan via een gemaal goed worden opgevangen. Maar er is dus geen recreatievaart meer mogelijk.

Chris toont een [filmpje](#), een globale impressie, van hoe de fietstunnel er bij de Guisweg uit zou kunnen zien: als je onder het spoor doorfietst, vanaf de Zaanse Schans onder het spoor door richting de sportvelden.

In de presentatie zit ook een beeld van de verdiepte T. (pagina 6).

## **Alternatief 2**

Ten opzichte van aansluiting 3 is dit alternatief vergelijkbaar aan alternatief 1.

Het belangrijkste verschil betreft de verbindingsweg. Doordat de T-aansluiting zuidelijker ligt (aansluiting op Provinciale weg), wordt aansluiting 2 afgesloten. De Sluissloot kan daarmee blijven bestaan zoals die is, voor recreatie en afwatering.

Voor de fietsers komt er geen onderdoorgang bij de Guisweg, maar juist bij het station. Oost-west fietsverkeer zal dus via het station onder het spoor door moeten rijden.

Ter hoogte van het station is er bij de fiets- en voetgangersverbinding dus een concentratie van activiteiten. Daar moeten we nog iets op vinden, hoe we deze goed af kunnen wikkelen.

Chris toont een [filmpje](#) dat een indicatie geeft hoe dit bij het station eruit zou kunnen zien. Het is een brede tunnel, dus alles is geconcentreerd bij het station. In het filmpje rijd je van west naar oost, dus vanaf de sportvelden naar beneden, links zie je de eerste toegang tot het station, de kruising onderdoor richting Stationsstraat naar boven.

### Alternatief 3

Chris geeft aan dat dit alternatief is toegevoegd op nadrukkelijk verzoek van de gemeente. Het belangrijkste verschil met de andere alternatieven is dat hierbij zowel bij de Guisweg als het station een hoogwaardige fietsverbinding wordt gecreëerd. In combinatie met de zuidelijke ligging (zou dus ook de noordelijke ligging kunnen zijn), kan de Sluissloot gehandhaafd blijven. In dit alternatief zit een andere variant op aansluiting 2, deze functioneert lokaal, voor de wijk en voor de industrie. Het voordeel is dat lokaal verkeer direct de A8 op kan, ook de bewoners. Een nadeel is dat de verkeersstructuur onduidelijk is, het kan tot sluipverkeer leiden.

Chris benadrukt nogmaals dat de combinatie met aansluiting 2 uitgewisseld kan worden.

Chris toont een afbeelding waarbij je van bovenaf kijkt naar het station als je een volledige fietsverbinding creëert. Het is een soort Kruispunt onder het station, waar het fietsverkeer noord-west en zuid-oost samen komen. Dit heeft voor- en nadelen.

Chris toont een afbeelding van de kruising Guisweg – Provincialeweg (presentatie, pagina 11). Je ziet een vereenvoudigde oost-west tunnel ten opzichte van de eerdere. Er gaat alleen fietsverkeer van oost naar west, er is geen uitwisseling met het noord-zuid fietspad langs het spoor.

### Belangrijke lessen (presentatie, pagina 13)

Chris deelt een aantal lessen die het projectteam heeft geleerd vanuit de focusgroep. De gemeente heeft benadrukte om toch een alternatief met 2 onderdoorgangen te maken, ook al is het kostbaar.

- Fiets en het fietsnetwerk zijn erg belangrijk. Dit signaal kwam duidelijk naar voren uit de focusgroep.
- Voorkeur voor behoudt van fietsroute op de Guisweg. Deze wordt heel belangrijk en prettig gevonden.
- Bij aansluiting 3 voorkeur voor 'doorgaande route'. Dit vond de focusgroep het meest logisch en veilig. Dit bleek ook verkeerskundig zo te zijn. De ovotonde bleek geen goede optie.
- Veel geluiden voor het behouden van aansluiting 2. Dit komt dan ook nadrukkelijk terug in een van de drie alternatieven. Ook de andere opties zijn meegenomen, er valt nog niks af, in deze fase worden nog geen keuzes gemaakt.
- Aandacht voor impact op Westerkoog (ook irt. Busbrug). Dit is voor deze alternatieven nu niet relevant, maar Chris geeft aan daar wel goed naar gekeken gaat worden met de gemeente.

Chris vertelt wat er verder nog naar voren kwam uit de focusgroep:

- Guisweg herstellen en N515 opheffen. In de focusgroep is bedacht om de oude route van de Guisweg te hanteren en dan zou de N515 tussen Westzaan en Westerkoog kunnen worden opgeheven. Chris geeft aan dit een erg goed te vinden, maar dat het

wel een beetje buiten de scope van dit project valt. Het draagt niet direct bij aan de oplossing. Daarom wordt deze optie meegenomen als een 'terugval-optie'.

- De hockeystick-variant voor aansluiting 3 valt af, omdat deze te veel ruimte kost (je komt dan praktisch in de sporthal terecht).
- Het combineren van het fietspad en de stationsingang blijkt te ingewikkeld qua ruimtegebruik bij de Guisweg en is daardoor erg kostbaar en niet haalbaar.
- De optie om aansluiting 2 alleen open te stellen voor vrachtverkeer is voor Rijkswaterstaat als wegbeheerder op de A8 niet acceptabel, maar we nemen dit mee in alternatief 3 'open houden voor wijkverkeer'. Dit lijkt er erg sterk op, dus dan kunnen we deze optie op deze manier ook onderzoeken.

## Vervolg

In de 3e week van juni vindt het bestuurlijk overleg plaats. Hierin zitten o.a. de wethouder, een gedeputeerde van de provincie en een vertegenwoordiger van de minister. Als zij de drie alternatieven vaststellen, gaan ze mee de volgende fase in. Ambtelijk lijken de alternatieven in ieder geval draagvlak te hebben.

Tegelijkertijd gaan we verder met het uitwerken van de 3 alternatieven. We gaan effecten onderzoeken in detail, denk aan milieueffectrapportage en geluidsoverlast. Dit wordt een heel uitgebreid traject waarin we opnieuw met de omgeving zullen sparren en overleggen.

Arjan vraagt of er dan ook weer een participatietraject wordt gestart. Chris geeft aan dat er dan inderdaad weer met een focusgroep gewerkt gaat worden en nodigt de huidige leden uit zich opnieuw aan te melden. Chris geeft aan dat de focusgroep het projectteam erg scherp heeft gehouden. Hij vindt dit een fijne werkwijze en ziet de inzet van de focusgroep als zeer waardevol.

Een lid stelt (via chat) de vraag waarom alternatief 2 is gemaakt, want deze komt niet uit de focusgroep naar voren. Chris antwoordt dat het idee om aansluiting 2 af te sluiten en de focus op het station inderdaad niet uit de focusgroep kwam. Hij geeft aan dat het wel elementen zijn die waardevol zijn om te onderzoeken, bijvoorbeeld omdat het afsluiten van aansluiting 2 voorkomt dat je de Sluissloot moet afsluiten. Routing via het station heeft ook niet per se de voorkeur van het projectteam, maar er wordt ook gezien dat de situatie bij de Guisweg zo krap en ingewikkeld is dat het misschien niet mogelijk is om daar een fietsroute aan te leggen.

Het lid geeft aan dat de focusgroep volgens hem minder de nadruk heeft gelegd op water (recreatie). Hij kan zich wel voorstellen dat het veel geld kost om water af te voeren, maar als focusgroep zijn we niet gefocust op die paar bootjes die daar kunnen varen.

Chris geeft aan dat het argument dat nog zwaarder weegt, bij de partners en met name bij Rijkswaterstaat, is dat een afsluiting van aansluiting 2 gunstig is voor de doorstroming op de A8.

Het lid merkt op dat duidelijk mag zijn dat de mening van de focusgroep is dat (1) de afrit niet zorgt voor opstopping, dat geldt alleen voor de oprit, en (2) dat er vrees is voor sluipverkeer. Dat zijn de redenen om aansluiting 2 open te houden.

Chris geeft aan dat deze conclusies uit de focusgroep inderdaad heel duidelijk zijn en maakt hierbij de aantekening dat alternatief 2 niet uit de focusgroep komt.

Een lid merkt op dat op de afbeelding bij alternatief 2 en 3 een extra sloot is getekend, die er niet is bij alternatief 1. En dat hij het apart vindt dat er links een brug is getekend bij het politiebureau.

Chris geeft aan dat het ingewikkelder en kostbaarder is om de route van noord naar zuid, langs het spoor, als vaarverbinding te behouden. Dit is een alternatieve route voor afwatering en bootjes, maar daar zijn we nog niet definitief over uit met het Waterschap. Het lid geeft aan rechts ook ineens een sloot te zien. Chris zegt dat dit een mogelijkheid is om de Guisweg, zoals die er nu ligt, aantrekkelijker terug te laten komen. Als er ruimte komt, dan kan er een soort Singel komen. Maar geeft Chris aan, deze dingen zijn inderdaad schetsmatig en laten zien wat de mogelijkheden zijn.

Een lid vraagt wat de route onder het station, de nieuwe fietstunnel, betekent voor de woningen die eromheen staan. Chris geeft aan dat de helling vanuit de fietsroute weer boven komt voor de woningen van de Stationsstraat. Deze komt dus op tijd weer boven om aan te sluiten op het huidige profiel. Dit past net qua hellingbaan en heeft dus geen invloed op de woningen.

### **Bedankt! Door wethouder Gerard Slegers**

Wethouder Slegers belt in om de deelnemers te bedanken.

*Ik breek even in, ondanks alle perikelen die we hebben. Als college zijn we volop bezig om voor Zaanstad de schade zo beperkt mogelijk te houden. Ik kon het toch niet laten om u en de mensen die niet ingelogd kunnen zijn vanwege tijd of gebrek aan middelen te bedanken voor uw inzet, namens het college en als verantwoordelijk wethouder.*

*Het is heel belangrijk dat jullie meedenken in dergelijke majeure projecten die veel impact hebben om de omgeving. Wij kennen niet de details vanuit de dagelijkse praktijk, die jullie kennen. Juist daarom is het belangrijk om jullie input te horen. Julie zijn diep op detailniveau gegaan, daar heb ik veel respect voor, want het is taaie kost. Zeker op dat niveau, haken veel mensen af, jullie hebben het toch volgehouden.*

*Het onderwerp leeft ook ontzettend in de omgeving. Zeker als het gaat om het treinverkeer en de kruising. Dat heb ik zelf gezien toen ik op de inloopbijeenkomst was. Ik was blij verrast over de grote hoeveelheid aanwezige mensen, die -zowel positief als negatief- meedachten. We moeten tenslotte samen tot een oplossing komen. We kunnen het niet voor iedereen goed doen, maar we gaan uit van breed draagvlak, waar we alle ideeën en wensen in meenemen.*

De wethouder vraagt of deelnemers de bijeenkomst ook nuttig of interessant vonden omdat het voor hem ook een leercurve is of we dit vaker moeten gaan toepassen. Hij vraagt of leden zich weer zouden aanmelden of nooit meer.

Een lid geeft aan het bijzonder nuttig te vinden om mee te denken en zou zich zeker weer aanmelden.

De wethouder vervolgt.

*Door het coronavirus kunnen wij u helaas niet persoonlijk bedanken. Dat vind ik heel jammer, dat had ik graag willen doen namens het college en de hele werkgroep. U ontvangt een bedankje voor uw deelname en input die heel waardevol is voor een volgende stap. Als laatste wens ik u veel gezondheid toe in deze zware tijd. Laat ons allemaal aan de eisen van het RIVM houden en dan is dit hopelijk binnenkort voorbij.*

## Mening focusgroep

Arjan vertelt dat we aan de slag gaan met de Mentimeter. Dit is een meningpeiler, niet meer en minder dan dat. We gaan dus niet formeel stemmen als een soort gemeenteraad. Volg uw gevoel. Arjan zegt dat de resultaten in het verslag worden gedeeld, samen met de presentatie. De dag na deze bijeenkomst van de focusgroep ontvangen ook de afwezige leden een mail met het verzoek de Mentimeter alsnog in te vullen.

Er deden online 5 mensen mee aan de peiling. In de week daarna hebben nog 7 deelnemers de Mentimeter online ingevuld, waardoor hieronder de resultaten van 12 focusgroepleden staan.

De peiling bestaat uit twee gedeeltes: 1) mening over alternatieven, 2) evaluatie focusgroepen.

### Opmerkingen bij alternatief 1

Een lid merkt op dat het noord-zuid fietspad over het kantoor van Witco (Sonneborn) loopt. Chris vindt dit een goede opmerking en geeft aan dat het niet de bedoeling is, deze gaat via de Wezelstraat. Dit zal worden aangepast in de tekening.

### Opmerkingen bij alternatief 2

Een lid vraagt zich af of het klopt dat de gelijkvloerse kruising niet blijft bestaan. Chris geeft aan dat de spoorwegovergang volledig wordt gesloten. Er is een T-splitsing voor het autoverkeer, waarbij de fietser wel kan oversteken op de Provinciale weg.

### Opmerkingen bij alternatief 3

Een lid vraagt of er bij een van de fietstunnels er dan een volledige uitwisseling komt. Chris zegt dat zeker de bedoeling is. Dit is nu bedacht bij het station, maar dat zou ook bij de Guisweg kunnen. Arjan vraagt of dat ook op beide plekken kan zin. Chris zegt dat één van de twee plekken de volledige uitwisseling zal komen. Op beide is te kostbaar en ook niet nodig.

## De resultaten van de Mentimeter

De resultaten van de Mentimeter staan in de bijlage. Hier volgt een korte samenvatting.

### Inhoudelijke vragen

Bij alternatief 1 spreekt de leden het meeste aan dat de Guisweg een verdiepte fietskruising wordt met n-o-z-w uitwisseling. Een tweede reden is dat aansluiting 2 volledig blijft bestaan. In alternatief 1 spreekt het minst aan dat de Sluissloot vervalt.

Bij alternatief 2 spreekt het meest aan dat er bij het station een nieuw fiets- en voetgangerstunnel komt en het minst dat aansluiting 2 volledig wordt afgesloten.

Bij alternatief 3 spreekt het meest aan dat er zowel bij de Guisweg als het station fietstunnels komen. Het minst aansprekend vindt men de gedeeltelijke afsluiting van aansluiting 2.

Alternatief 3 heeft de voorkeur van de meeste leden, daarna Alternatief 1, gevolgd door Alternatief 2.

Het merendeel van de leden geeft aan dat het (enigszins) duidelijk is waarom bepaalde varianten niet mogelijk zijn.

### Evaluatie participatieproces

De focusgroepleden geven aan (zeer) tevreden te zijn over het participatieproces. Bijna alle leden zouden een volgende keer weer deelnemen. De leden zijn tevreden over de wijze van aanmelden/selectie en over de representativiteit van de focusgroep (3.8 op een schaal van 1-

5). Ten aanzien van de bijeenkomsten zijn de focusgroepleden zeer tevreden over de sfeer (4.6), de begeleiding (4.5) en de opzet en variatie (4.4). Over de inhoud zijn ze tevreden (4.2). Ook over de communicatie voor en na de bijeenkomsten en het gespreksverslag zijn de leden tevreden (4.3 en 4.4). Focusgroepleden geven aan (enigszins) zonder voorbereiding te hebben kunnen meedoen. De meeste leden hebben (enigszins) het idee dat hun argumenten zijn meegenomen in de uitwerking van de plannen.

### Vragen en opmerkingen

Een lid merkt op dat zij graag de alternatieven voor wil leggen aan de Fietsersbond. Chris vindt dat een goed idee. De presentatie wordt de volgende dag gedeeld. De Fietsersbond kan dan hun reactie telefonisch of per mail terugkoppelen. Dit kan dan worden toegevoegd aan dit verslag. Ook gaat er een mail naar de afwezigen met het verzoek om de Mentimeter alsnog in te vullen.

Een lid geeft aan het jammer te vinden dat er gekozen wordt voor een bepaalde variant, dat ze zich daardoor beperkt voelde. En dat de uitkomst niet per se is wat zij het liefste zou zien. Arjan geeft aan dat er nog geen keuzes zijn gemaakt. Alle 3 de alternatieven zullen worden voorgelegd en verder worden uitgewerkt.

Op de vraag of er fietstellingen zijn gedaan, geeft Chris aan dat dit het geval is en dat daar in de verkeersrapportage uitgebreid op terug wordt gekomen. Voor deze fase zijn er voldoende gegevens om de capaciteit, ed. te weten. De tellingen komen beschikbaar in de verkeersrapportage.

### Afronding

Het verslag volgt 31 maart. Arjan geeft aan dat de deelnemers hier tot 7 april op kunnen reageren.

Er zijn geen opmerkingen over het verslag van de vorige keer.

Evelien bedankt iedereen voor zijn/haar inbreng en ideeën. Ze geeft zich aan ervan bewust te zijn dat het soms heel ingewikkeld was en moeilijk te begrijpen. Ze is onder de indruk van hoe we dat met z'n allen hebben kunnen doen. Evelien vindt het jammer dat ze de focusgroepleden niet persoonlijk kan bedanken en vertelt dat iedereen per post een bedankje ontvangt. Mocht iemand nog een vraag of opmerking hebben, dan is Evelien per mail bereikbaar.

Arjan voegt toe dat hij het, vanuit zijn vakgebied, bijzonder vond dat deze bijeenkomst op deze manier toch door kon gaan. En hij bedankt iedereen voor de tijd die eenieder in dit traject heeft gestoken.



De fietsersbond heeft gekeken naar de drie varianten van de Guiswegstudie en heeft nog de volgende vragen, opmerkingen en conclusie.

#### **Vragen:**

- Om een goed advies te kunnen geven, vraagt de Fietsersbond om de tellingen van het aantal fietsbewegingen rond de Guiswegovergang, uitgesplitst in verschillende richtingen. In het bijzonder, noord↔west en oost↔west.
- Bij alternatief 1 wordt een nieuwe voet/fietsverbinding geprojecteerd vlak naast de spoorweg aan westelijke kant, over het terrein van Garage Viljo van Splunteren. Wij vragen ons af welke fietsers hiervan gebruik gaan maken.
- Wij maken ons zorgen als de aansluiting 2 helemaal dicht gaat voor het autoverkeer. Wij vragen ons af of het (vracht)verkeer zich dan in de straten van Oud Koog (waar veel fietsers rijden) zal verplaatsen richting Julianabrug en Alexanderbrug.
- Waarom is de fiets-voetgangerstunnel onder station Zandijk in alternatief 2 anders is dan in alternatief 3?

#### **Opmerkingen**

- Wij vinden het goed dat er in de alternatieven combinaties mogelijk zijn.
- Verder vragen wij aandacht voor de sociale veiligheid van beide ondergrondse verbindingen.
- Afsluiting van de Guisweg voor auto's levert een soort verkeersknip op. Daar zijn wij een groot voorstander van. Deze afsluiting heeft de volgende effecten:
  1. Al het inkomende en uitgaande autoverkeer van en naar Zandijk en Westerkoog gaat voortaan via Aansluiting 3
  2. Doorgaand verkeer over de Julianabrug wordt ontmoedigd.
  3. De Guisweg kan een 30km weg worden.
- Bij alternatief 3 is er geen noord↔west verbinding bij de Guiswegtunnel. Fietsverkeer vanuit Wormerveer naar Westzaan en noord↔zuid vice versa heeft geen goede verbinding meer.
- Wij hebben onvoldoende inzicht in de wijze waarop bij het station de noord↔west en oost↔west uitwisseling gestalte krijgt.
- De gelijkvloerse kruising bij de Guiswegoversteek bij alternatief 2 lijkt ons niet wenselijk. Dit in verband met de veiligheid en oversteekbaarheid van de Provincialeweg en het spoor.

#### **Conclusie**

- Wij vinden het belangrijk dat er met verschillende doelgroepen fietsers rekening wordt gehouden. Alternatieven 2 en 3 zijn goed voor de lokale fietsbewegingen; alternatief 1 is beter voor de doorgaande fietsroutes. Wij zien graag een combinatie van elementen uit de drie alternatieven die alle fietsverkeer ten goede komen, die dus onderdeel zijn van alle drie de fietsnetwerken waar gemeente Zaanstad de Fietsersbond om input heeft gevraagd.
- De Fietsersbond vindt een fijnmazig, volwaardig fietsnetwerk belangrijk. In alternatief 3 komt dat het best tot uiting; echter missen we hierin bij de Guiswegtunnel een noord↔west verbinding. Wij adviseren deze wel op te nemen in de plannen als die uit zouden gaan van alternatief 3; wij werken hierover graag verder met u mee.
- Wij vinden het fietspad aan de oostkant van de Provincialeweg een flink pluspunt van alternatieven 2 en 3. Wij adviseren dit fietspad op te nemen in de plannen. Het fietspad zou aan waarde winnen als die ook voorbij de Stationsstraat in noordelijke richting wordt doorgetrokken tot de Guisweg. Doordat de afslag Provincialeweg linksaf voor auto's niet meer nodig is ontstaat er ruimte om dit fietspad door te trekken.