




Verslag



De
Wijde
Blik

Online informatiebijeenkomst Planstudie Guisweg – 29 maart 2021

Focusgroep Fase 1

Opening

Arjan Kaashoek van De Wijde Blik trapt de avond af en heet iedereen welkom. Deze beknopte bijeenkomst is georganiseerd om de stand van zaken aan de focusgroep van fase 1 toe te lichten.

Tijdens deze bijeenkomst zijn vanuit het projectteam aanwezig:

- Willemijn Hut (Vervoerregio Amsterdam)
- Chris Engelsman (Vervoerregio Amsterdam)
- Anne-Marie Merckx (Vervoerregio Amsterdam)
- Frances Rasker (De Wijde Blik)
- Arjan Kaashoek (De Wijde Blik)
- Shakiela Bouwer (De Wijde Blik)

Van de focusgroep fase 1 zijn vijf leden aanwezig.

Vertraging project

Chris geeft aan dat, na afloop van de focusgroep in maart 2020, het nog enige tijd heeft geduurd voordat er een besluit kon worden genomen over de twee mogelijke oplossingen. Op verzoek van de betrokken partners zijn er extra onderzoeken uitgevoerd waardoor het uiteindelijke besluit over de oplossingen pas in oktober 2020 genomen is.

De mogelijke oplossingen (alternatieven 1 en 2) worden in fase 2 verder onderzocht. Helaas heeft fase 2 vertraging opgelopen door de stikstofproblematiek en wordt er op dit moment onderzocht welke oplossingen er zijn om de stikstofbelasting te beperken of te compenseren.

Input Focusgroep 1

Eén van de meest genoemde opmerkingen van de focusgroep is het realiseren van een goed fietsnetwerk. Een van de nog openstaande aandachtspunten daarbij is de verbinding tussen de nieuwe oost-west verbinding (onderdoorgang) en het noord-zuidfietspad. Door de beperkte ruimte en hellingbanen is een directe fietsbare verbinding vanaf het noord-zuidfietspad naar de nieuwe fietstunnel niet goed verkeersveilig te realiseren. Op dit moment wordt er daarom gedacht aan een fietstrap. Chris geeft aan dat in beide alternatieven wordt onderzocht of dit toch op een andere manier opgelost kan worden.



Zocherstraat 42-1
1054 LZ Amsterdam
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com





Verslag

Vanuit de focusgroep kwam ook de voorkeur naar voren voor een doorgaande route van/naar aansluiting 3, in plaats van de Ovatonde. Tot slot kwam uit de focusgroep dat de meeste leden aansluiting 2 willen behouden. Mede door de wens van de focusgroep is het behouden van aansluiting 2 meegenomen in één van de alternatieven.

Een veel gehoord punt uit de focusgroep fase 1 en de bredere omgeving is de wens om het spoor te verdiepen zodat fietsers, voetgangers en het autoverkeer op het maaiveld kunnen blijven. Chris legt uit dat in een eerdere verkenning (2018-2019) is onderzocht of dit mogelijk is, maar dat het helaas te ingrijpend is om het spoor te verdiepen. Enerzijds vanwege financiële redenen (te duur), anderzijds om technische redenen. Het verdiepen van het spoor is onder andere lastig in verband met grondwaterstromingen. Dit betekent dat verdieping van het spoor geen onderdeel is van deze planstudie.

Alternatieven

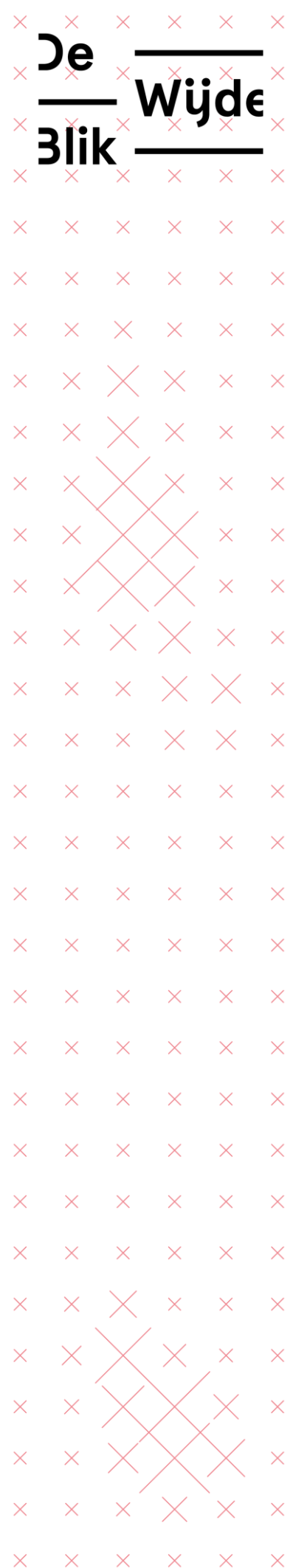
Chris licht de twee alternatieven toe. In beide alternatieven zal de spoorwegovergang worden opgeheven. Er ontstaat een T-splitsing op de kruising Guisweg/Provincialeweg voor de auto, fietsers en voetgangers.

Alternatief 1: fietsers bij het station en behoud van A8 aansluiting 2

In het eerste alternatief gaan fietsers en voetgangers via een nieuwe tunnel bij station Zaandijk Zaanse Schans onder het spoor door. De verbinding voor fietsers en voetgangers bij het station krijgt een uitwisseling met het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg via een fietstrap. De huidige perrontunnel blijft bestaan. Bij de Guisweg kunnen fietsers en voetgangers nog wel de Provincialeweg oversteken. In dit alternatief komt de nieuwe verbindingsweg voor autoverkeer vrij noordelijk uit op de Provincialeweg en blijft A8-aansluiting 2 open zoals die nu is.

Alternatief 2: fietsers en voetgangers bij de Guisweg en A8 aansluiting 2 komt te vervallen

In het tweede alternatief gaan fietsers en voetgangers bij de Guisweg onder het spoor door via een nieuwe tunnel. Net als bij het eerste alternatief komt er een directe uitwisseling met het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg via een fietstrap. De nieuwe verbindingsweg voor automobilisten loopt vanaf de aansluiting op de A8 parallel langs de snelweg, onder het spoor door naar de Provincialeweg. In dit alternatief worden de op- en afrit van de A8 bij de Albert Heijn afgesloten. Automobilisten kunnen wel van en naar Oud-Koog via de Verzetstraat. Chris licht toe dat de verkeersafwikkeling bij de Verzetstraat nog verder uitgewerkt wordt.





Verslag

De tennisvereniging zal naar waarschijnlijkheid gaan fuseren met KZTV. De omgeving van het station krijgt aan de oostkant een opwaardering. Zo zal het stationsplein aantrekkelijker worden gemaakt.

Stikstofproblematiek

De verschuiving van het verkeer in beide oplossingen leidt tot een te hoge stikstofbelasting in omliggende natuurgebieden zoals de Polder Westzaan. Dit is een ingewikkeld probleem. Er wordt op dit moment gewacht op regelgeving en maatregelen vanuit de overheid. En er wordt onderzocht welke oplossingen er zijn om de stikstofbelasting te beperken of te compenseren.

Focusgroep Fase 2

Arjan licht het vervolgtraject toe. De Wijde Blik heeft voor de focusgroep van fase 2 een nieuwe groep samengesteld. Een aantal leden van focusgroep fase 1 heeft zich hiervoor aangemeld. Bij het samenstellen van de nieuwe focusgroep is gekeken naar een goede verdeling van lokale organisaties en bewoners van verschillende buurten, leeftijden en geslacht.

Vragen

Gaat de stikstofdepositie puur over de verschuiving van het verkeer of gaat het meer over de bouwwerkzaamheden?

Het gaat om beiden. Gelukkig is het bij bouwwerkzaamheden makkelijker geworden om dit duurzamer te doen.

Chris gaf aan dat er te weinig ruimte is om bij de twee fietsverbindingen een hellingbaan aan te leggen. Maar er vervalt ook een rijbaan. Waar wordt die ruimte dan door opgeslokt?


Je hebt veel ruimte nodig om een T-splitsing veilig aan te leggen. Daarbij komt dat er naar beneden wordt gefietst, waardoor fietsers extra snelheid maken. Het gaat en past niet op een veilige manier.

Het is bij de tunnel bij Westerwateringen goed uitpakkt omdat daar minder verkeer is. Is er over nagedacht om wel een helling te maken, met stoplichten in de helling?

Stoplichten kunnen genegeerd worden, maar het is wel een goed idee. We gaan het meenemen en er over nadenken.

Ik dacht dat er drie alternatieven waren, maar ik zie er nu maar 2. Wat is er veranderd?

Na de focusgroep hebben we de opties getrechterd. Op basis van draagvlak en financiële haalbaarheid. Daarbij hebben deze alternatieven net wat meer voordelen en kwaliteit. Het alternatief



De Wijde
Blik



Verslag

is nog niet helemaal van tafel. Het zou met iets anders kunnen worden gecombineerd.

Cacao de Zaan is bezig met forse uitbreiding, daar komt ook een biomassa centrale en dus ook extra stikstof uitstoot bij. Houden jullie hier rekening mee in de plannen?

Hier houden we zeker rekening mee in de stikstofberekeningen. Toenemend verkeer zit al in de verkeersmodellen.

De lift bij station Zaandijk is regelmatig kapot. Als er een fietstrap komt en geen fietstunnel, hoe moet dat dan als de lift stuk is. Moeten mensen dan helemaal om via Westerkoog?

Er komt voor het oost-west fietsverkeer wel degelijk een volledige fietstunnel, zonder trappen. Even losstaand of deze bij het station of de Guisweg komt. Deze tunnel is geschikt voor iedereen om doorheen te fietsen. De fietstrap heeft betrekking op de verbinding naar het noord-zuidfietspad. De trap is de kortste verbinding, maar het noord-zuidfietspad zal ook fietsend bereikbaar blijven via een kleine omweg.

Hoe staat het projectteam tegenover de ideeën van Hart voor Stad die het spoor zou willen verdiepen in een half open bak met kruispunten voor het verkeer?

De verdiepte ligging heeft niet een enorme meerwaarde. In een eerder stadium is het idee van een verdiept spoor afgewogen en uiteindelijk afgewezen om technische en kostentechnische redenen.

Een deelnemer geeft aan dat zij het eens is met de vraag over de lift en de fietstrap. Omrijden is geen optie voor fietsers. Fietsers en fietsersverenigingen zullen hier niet blij mee zijn.

We vinden het ook een lastige kwestie. Het is niet heel ver omfietsen, maar we zijn nog steeds aan het onderzoeken hoe we dit zo goed mogelijk kunnen oplossen.

Hoe wordt sportpark de Koog vertegenwoordigd in focusgroep fase 2?

Een persoon van de voetbalvereniging KFC neemt deel aan de focusgroep.

Zijn er ook mensen niet aangehaakt omdat ze moeite hebben met de online omgeving?

Dat weten we niet zeker. In de eerste fase moest iedereen pas bij de laatste bijeenkomst opeens overschakelen naar de online omgeving, het was toen onwennig voor iedereen. De volgende focusgroep start na verwachting na de zomer, we hopen dat er dan ook wat meer mag.



De Wijde
Blik



Verslag

Dat betekent dat er best een lange radiostilte is. Kan er deze keer wel een soort terugkoppeling komen tijdens de zomer? Bijvoorbeeld over de stikstofproblematiek.

Jazeker, voor de zomervakantie zullen we een bericht uitsturen waar we nu staan. En indien er belangrijke ontwikkelingen zijn, ook eerder natuurlijk.

Bij de Fietsersbond zitten heel veel mensen die heel goed kunnen nadenken over infrastructurele oplossingen. Is het mogelijk om alternatieven die niet geschikt lijken nog te delen zijn met ons?

Een ingenieursbureau gaat hier voor de start van fase 2 nog verder naar kijken. Zodra mogelijk, zullen wij dit met de Fietsersbond bespreken.

Opmerking: een deelnemer geeft aan het een plezierige ervaring te vinden hoe alles is opgepakt.

Slot

Arjan benadrukt dat ondanks dat deze focusgroep is beëindigd, iedereen betrokken kan blijven. In fase 2 zal de brede omgeving gevraagd worden om deel te nemen in een peiling. Uiteraard kunnen vragen en opmerkingen altijd per e-mail worden gestuurd via guisweg@vervoerregio.nl.

Arjan sluit de avond af door iedereen te bedanken.

