

Verslag Bijeenkomst #3 Focusgroep Planstudie Guisweg

18 november 2019 19:00 – 21:30 uur

Aanwezig:

Focusgroep: 10 van de 15 leden zijn aanwezig

Vervoerregio Amsterdam: Evelien Brascamp (omgevingsmanager)

Ingenieursbureau Movares: Teun Dekker (technisch ontwerpleider)

Communicatiebureau De Wijde Blik: Arjan Kaashoek en Jolijn Goertz

Intro

Arjan heet de aanwezigen welkom en meldt dat er een aantal afmeldingen is. Twee deelnemers uit Rooswijk hebben zich af moeten melden voor de focusgroep, wegens verhuizing naar een andere plek en wegens drukte. Er wordt vervanging gezocht, zodat er vertegenwoordiging is vanuit de wijk Rooswijk. In de oorspronkelijke aanmeldingen voor de focusgroep zijn geen opties gevonden. Arjan vraagt om suggesties te melden. Mochten die er niet komen, dan wordt gezocht naar een andere manier om één of twee nieuwe focusgroepleden te vinden. Vanuit de Vervoerregio is Chris Engelsman vanavond helaas verhinderd.

Aansluiting No3 (vervolg)

In navolging op de vorige bijeenkomst, starten we de avond met een nadere toelichting op aansluiting 3. Evelien laat de huidige situatie en vier varianten zien aan de hand van versimpelde schetsen.

Aanleiding / huidige verkeerssituatie

Evelien legt uit waarom Aansluiting No3 deze compleet zou moeten worden. Het verkeer kan nu niet soepel vanuit het westen richting Zaanstad. Verkeer vanuit Assendelft en Westzaan gaat o.a. via de Guisweg. Of het verkeer gaat wel de snelweg op en rijdt dan vanaf knooppunt A7/A8 richting Zaanstad. Het verkeer vanuit het noorden (Krommenie, Wormerveer) neemt ofwel de Provincialeweg ofwel dezelfde lus (over de Guisweg), of gaat meteen de A8 en via het knooppunt op. Dus vooral het verkeer naar Zaanstad maakt veel omrijbewegingen. Dit is de aanleiding om Aansluiting 2 en 3 te onderzoeken, zodat de A8 beter kan worden gebruikt van en naar de westelijke richting.

Besluitvorming over de aansluitingen

Evelien licht toe dat in dit hele gebied de corridorstudie Amsterdam-Hoorn speelt. Hierin onderzoeken het ministerie en Rijkswaterstaat, met regionale partners, hoe het hele gebied tussen Hoorn en Amsterdam beter ontsloten kan worden. Met als doel: minder filevorming, betere aansluiting en een logischer gebruik van de A7. Deze studie kent veel maatregelen. De maatregelen rond aansluiting 2 en 3 (A8) vallen hier ook onder. Eigenlijk valt normaal gesproken de aansluiting op een Rijksweg onder verantwoordelijkheid van het Rijk. Maar om twee losse projecten te voorkomen, en omdat er zo veel overlap zit (geografisch, omgeving) is dit binnen de planstudie Guisweg gevoegd. Op deze manier kunnen alle maatregelen 'als één pakket' worden bekeken. Dit betekent concreet dat de Vervoerregio Amsterdam de opdracht uitvoert en het besluit bij het bestuur ligt. Arjan licht toe dat met 'besluit' wordt bedoeld hoe het eruit komt te zien.

Een van de leden vraagt 'of we hier dan wel goed zitten'. Evelien geeft aan dat dit zeker zo is omdat de het projectteam Guisweg verantwoordelijk is voor het onderzoek en de focusgroepleden juist nu daarover mee kunnen denken.

Een lid vat samen dat het aanpassen van aansluiting 3 als doel heeft om in het Zaanstedelijk gebied een betere doorstroming te krijgen. En omdat het te maken heeft met Rijkswegen zit het in de corridorstudie. Evelien bevestigt dat dit klopt.

Een van de leden vraagt of het besluit al is genomen om afrit 2 (bij de AH) af te sluiten. Evelien zegt dat dit niet het geval is. De opdracht voor aansluiting 3 is 'hoe kunnen we deze compleet maken?' De discussie gaat dus niet over of we het wel of niet moeten willen, maar hoe we het zo goed mogelijk compleet kunnen maken. Aansluiting 2 vergt nog meer studie, daar ligt de vraag nog open of deze dicht moet of behouden moet blijven.

Een lid merkt op dat het verkeer dat bij Assendelft/Westzaan naar Hoorn vaak over de Guisweg gaat, i.p.v. over de A8 wat wenselijk zou zijn. De vraag is of deze logische route niet wordt meegenomen in het onderzoek. Evelien geeft aan dat dit niet een specifiek onderdeel is van de planstudie Guisweg, maar dat het wel binnen de corridorstudie wordt meegenomen.

Vier varianten

Evelien bespreekt 4 varianten voor het compleet maken van aansluiting drie.

Idee 1. Ovotonde

Het idee is dat de huidige oprit zo kan blijven. Er kan een afrit (vanuit het westen) komen in de tussenliggende ruimte. Aan de andere kant (de kant van het politiebureau) komt er een nieuwe oprit naar het westen, en een afrit vergelijkbaar met de huidige. Onderaan komt het verkeer dan op de ovotonde. Vanaf daar kan je naar Westerkoog, Rooswijk en de Provinciale weg. De ovotonde is dan de centrale plek waar het verkeer samenkomt. Die bestaat dan uit verschillende stroken. Ten aanzien van het fietspad moet worden gekeken hoe de fietsers over de ovotonde worden geleid.

Een lid vraagt of dit allemaal gelijkvloers is. Evelien geeft aan dat dit zo is. Een ander lid merkt op dat er best veel ruimte is, dat je alleen iets met de tennisbanen zou moeten. Evelien geeft aan dat ze in gesprek zijn met de tennisverenigingen.

Idee 2. Doorgaande ZO-route

De huidige oprit en afrit blijven hetzelfde. Op de centrale weg komt een nieuwe oprit richting Westzaan, en een nieuwe afrit binnen de lus van de huidige oprit. Zo ontstaat een nieuwe route; vanaf Guisweg kan het verkeer rechtsaf naar de oprit of linksaf naar de verbindingsweg. Op de fiets moet je de op- en afrit kruisen.

Er ontstaat discussie of er veel of weinig verkeer is vanuit Rooswijk en bij de sportvelden. Evelien geeft aan dat een zijweg mogelijk zou zijn speciaal voor de sportvelden, zeker als er woningbouw komt. Het projectteam is in gesprek met de tennisverenigingen KZTV en TV Westzijderveld. Ze denken realistisch en constructief mee. Ook spreekt het projectteam met de tandartspraktijk. Uitgangspunt is dat het zwembad en het topsportcentrum behouden blijven.

Er wordt opgemerkt dat in deze variant de kruispunten vanaf de afslag Amsterdam in stand blijven en dat deze nu al gevaarlijk zijn, er gebeuren veel ongelukken. Dat is in deze situatie hetzelfde. Dat komt door de korte afrit. Als je toch aan de gang gaat, wordt gesuggereerd dat dit ook direct zou moeten worden aangepakt.

Idee 3. Halfklaverblad

Het grote verschil in dit idee is de creatieve loop: de afrit vanuit Amsterdam komt anders te liggen. Deze gaat eigenlijk *over* de Guisweg heen en komt dan bij de rotonde bij het politiebureau. De oprit maakt een redelijk grote lus achter het politiebureau langs de A8

op. Het projectteam is in gesprek met de politie. Als fietser 'kom je in de knoop' met het fietspad bij het politiebureau. Het fietspad langs de Guisweg kan blijven.

Een lid vraagt of voor i.p.v. achter het politiebureau een optie is. Teun geeft aan dat die optie is bekeken maar niet haalbaar is. Omdat er een minimale straal nodig is en dat je dan dwars door het politiebureau uitkomt. Het lijkt nu meer voor de hand liggend om het achterlangs te doen.

Idee 4. Lussen

Dit idee houdt in dat er een op- en afrit komt aan de noordkant van de A8: een nieuwe brede lus als afrit (vanuit Amsterdam) en een brede lus als oprit (naar het westen), die over de verbindingsweg heen gaan. Kenmerkend aan deze variant is dat de op- en afrit beiden aan de oostkant van de Guisweg liggen. Het fietspad Westerkoog-Rooswijk loopt dan zonder onderbreking ten westen langs de Guisweg.

Naast de door het projectteam uitgewerkte vier varianten, hebben twee leden ook suggesties.

Idee 5.

Dit idee is vooraf ingediend door een deelnemer. Hij licht het toe aan de hand van een afbeelding.



De T-aansluiting op de Provincialeweg kan net zoals in Beverwijk worden: onder het spoor, verdiept. De oprit naar het westen en de afrit vanuit Amsterdam komen direct op de nieuwe verbindingsweg. De afrit vanuit Amsterdam is letterlijk een kopie van de huidige afrit 2.

Arjan spreekt zijn waardering en respect uit voor dit idee. Teun geeft aan dat deze optie ('hockeystick') is bekeken, maar is afgefallen omdat als je het volgens de huidige regels zou doen (qua schaal/steilheid) je teveel in het gebied uitkomt (sportcentrum De Koog). En de afrit komt dan heel steil te liggen (helling). De huidige aansluiting 2, zou volgens de huidige regels nu niet meer mogen.

Evelien ziet als voordeel dat je zo direct op de verbindingsweg terechtkomt.

Er wordt gevraagd of de afrit al eerder kan beginnen, dat het verkeer gaat dalen als het het spoor overgaat. Teun zegt dat dat kan, maar dat dat lastig uitvoerbaar is.

Idee 6.

Een van de leden oppert een zesde variant: om te overwegen om de historische vergissing te herstellen en de oude Guisweg te herstellen als doorgaande route. De weg zou dan langs

molen De Schoolmeester gaan, onder de A8 door en aantakken op de nieuwe weg. Dan blijft nog wel de vraag open wat de meest logische plek is voor de op- en afrit. Het voordeel van deze optie is dat het geen spaghetti wordt: het is minder ingewikkeld dan de voorgaande varianten.

Een lid vraagt wat we zo oplossen, omdat er straks geen sluipverkeer meer uit Westzaan komt, alleen plaatselijk verkeer. Daar is niet iedereen het mee eens. Er gaat wel veel sluipverkeer over de Guisweg.

Arjan vindt het een creatieve uitwerking en vraagt Teun om een reactie. Teun geeft aan dat vroeger de Guisweg helemaal doorliep naar het Westen. Met deze optie zou dit dan een soort van worden hersteld. Teun geeft aan dat dit ruimtelijk een interessant idee is, maar dat het niet direct een oplossing voor het probleem is. De reden dat er niet verder naar de Zuid-West optie is gekeken, is dat het Natura 2000 gebied is. Een lid vraagt of we de wegen in dat geval niet tegen elkaar 'uit kunnen ruilen'. Teun wil nagaan of dit bespreekbaar is. Arjan geeft aan dat deze optie wordt meegenomen als 6^e variant. Desbetreffend lid gaf aan verder niet naar de koppeling met aansluiting 3 te hebben gekeken. Het is vooral de wens het verkeer van de N515 verder naar het noorden (=verder van Westerkoog) te leiden en te bundelen met de A8.

Zes varianten: voor- en nadelen

De leden wordt gevraagd om het belangrijkste nadeel en voordeel per idee te noteren op post-its. Arjan bespreekt dit plenair en turft het aantal gelijksoortige opmerkingen.

Idee	Nadeel	Voordeel
1	-kost veel ruimte (2) -biedt geen directie route naar Zaandam -veel wegen komen samen bij ovotonde (4) -lastig met fietsverkeer (3) -veel sluipverkeer?	-veilig/overzichtelijk (6) -goede doorstroming (3) -beperkte ruimte
2	-file/doorstroming/gevaarlijk (afrit/veel kruisingen/stoplichten nodig) (3) -afslag Rooswijk lastig (3) -fietspad noord-zuid wordt doorbroken (bij de oprit)	-simpel/logisch (3) -doorgaande west-oost route (3) -minder ruimte nodig -toekomstbestendig (in geval van bebouwing sportvelden)
3	-zonde ruimte bij politiebureau en andere gebouwen (2) -geen doorgaande route naar Zaandam -pal naast Natura 2000 (5) -fietsroute niet mogelijk (2) -niet geconcentreerd/ ruimtebeslag	-ruimte (3) -veilig, overzichtelijk -toekomstbestendig (in geval van bebouwing sportvelden)
4	-aansluiting rotonde nieuwe Guisweg is complex -spaghetti, het is complex (3) -fly-overs lelijk	-gescheiden wegen > soepele doorstroming -alles ligt aan de Oostkant -doorlopend fietspad -overzichtelijk (2)
5	-afrit technisch onmogelijk/ongewenst (scherpe bocht naar rechts) (5) -als je op de nieuwe Guisweg komt en naar links gaat, heb je stoplicht nodig, niet goed voor doorstroming -ontheffingen nodig -weinig ruimte	-directe aansluiting op doorgaande weg/ vanaf A8 kun je meteen tunnel in naar Oud-Koog (4) -neemt weinig ruimte in -vrij logisch
6	-papiermolen De Schoolmeester (2) -Natura 2000 (2)	-logisch/overzichtelijk (5) -historisch beter

	-duur? -buiten scope projectplan, ander doel	-natuur -minder sluijverkeer Westerkoog
--	---	--

Verdiepte T- aansluiting

De keuze voor de verdiepte T-aansluiting hangt heel erg samen met aansluiting 2 en is heel erg afhankelijk van andere zaken. Daarom gaan we deze kort behandelen, geeft Arjan aan. Teun praat de aanwezigen door de opties.

Optie 1. Sluissloot variant

In deze variant is de Sluissloot leidend. De afdaling begint na de Sluissloot. De verbindingsweg raakt weinig. Het verkeer maakt in de verdiepte T een kruisende beweging, hoogstwaarschijnlijk komt daar een stoplicht.

Een lid merkt op dat het op de huidige situatie in Beverwijk lijkt. Evelien beaamt dat.

Er wordt gevraagd of het verkeer bij oprit A8 dan nog linksaf Oud-Koog in kan. Anders is de Albert Heijn moeilijk bereikbaar. Teun geeft aan dat de Verzetstraat bereikbaar blijft.

Een lid vraagt of de weg van noord naar zuid blijft. Teun zegt dat er een parallelstrook op het maaiveld (begane grond) blijft of de open bak in kan. Beide mogelijkheden worden onderzocht.

Een lid vraagt of één rijstrook wel genoeg is voor al het verkeer, want nu heb je op de Provinciale weg 2x2 rijstroken. Teun geeft aan dat dat qua verkeersstromen kan, maar dat het wel pas één baan wordt als je uit de verdiepte bak komt. Arjan voegt toe dat er tijdens de 4^e bijeenkomst verkeersstromen en aantallen worden getoond.

Optie 2. A8 variant

Bij deze optie ligt het diepste punt van de open bak een stuk noordelijker. De zuidelijke kant van de verdieping begint bij de A8. Hierdoor komt de kruising met de nieuwe verbindingsweg iets noordelijker te liggen. In deze variant wordt redelijk wat van de tennisvereniging (KZTV) geraakt. Een nadeel is dat deze variant dwars door de duiker van de Sluissloot gaat. De Sluissloot is heel belangrijk voor de waterhuishouding en recreatievaart.

Optie 3. Aquaduct variant

Deze variant komt overeen met de A8 variant, maar is langer: de zuidelijke kant van de verdieping begint bij de A8. Hierbij maken we van de duiker een aquaduct. Het verkeer kan dus pas weer na het aquaduct omhoog. Dan kom je in de buurt van het stationsgebied weer omhoog. Het is een ingewikkelde (en duurdere) variant, want het aanleggen van een aquaduct is complex (80m extra verdiepte ligging).

Evelien licht toe dat binnen deze planstudie deze twee of meer alternatieven worden uitgewerkt. Daar zitten alternatieven tussen met en zonder aansluiting No2. Op basis daarvan kan een betere keuze worden gemaakt. De opdracht vanuit de corridorstudie luidt: wat doen we met aansluiting No2? Dus het ligt binnen deze planstudie om ook dat te onderzoeken. De uiteindelijke keuze van de verdiepte-T hangt samen met de keuze over aansluiting No2.

Aansluiting No2

De keuze of aansluiting No2 wel of niet dicht gaat, wordt pas medio 2021 genomen. Vandaar dat wij ons nu niet op die keuze willen focussen, licht Arjan toe, maar wel op de mogelijke impact als hij dicht gaat.

Evelien licht toe waarom deze aansluiting mogelijk dichtgaat. De aanleiding is dat de aansluitingen 2 en 3 erg dicht op elkaar zitten. Dat zou je tegenwoordig nooit meer op deze manier doen, want het geeft een onrustig beeld. Bovendien heeft aansluiting No2 een zeer korte op- en afrit en ligt het dichtbij de Coenbrug, waardoor er allerlei stremmingen ontstaan. De afrit ligt ook midden in de wijk, waardoor het ruimtelijk wat rommelig is. De opdracht luidt: onderzoek de mogelijkheden, wat gebeurt er als je deze aansluiting zo houdt of afsluit?

Een lid merkt op dat de bevindingen van de werkgroep A8 hierin ook zou moeten worden meegenomen. Omwonenden ervaren veel overlast van de A8 en de op- en afritten. Evelien zegt dat dit zeker wordt meegenomen. Er spelen verschillende belangen; economisch, leefbaarheid, woongenot, milieu. Dit moeten allemaal worden meegenomen.

Arjan stelt de volgende vragen. Stel de aansluiting gaat vannacht dicht en er zijn een verbindingsweg en T-aansluiting gerealiseerd, wat gebeurt er dan? Dus, er is een doorgaande A8 en geen op- en afrit. Wat loopt er dan anders voor jou en jouw omgeving én welke kansen zie je? Per wijk/buurt, wat als je hier woont, wat betekent dat voor de bewoners/ondernemers daar? Wat kunnen we met de vrijgekomen ruimte?

De voor- en nadelen worden opgedeeld in vier gebieden rondom de A8 en de Provinciale weg:

-voordeel: bussen naar Zaanse Schans slaan af bij afrit 2 en dan de Guisweg op. Als afrit weg is, gaan bussen andere route rijden, via A7
-vanuit Wormerveer en Oud Zaandijk moet je omrijden
-Guisweg: hulpdiensten hebben langere route om de snelweg op te komen.
-te hoge vrachtwagens over Zuideinde (spoorbrug), meer verkeer, dan geeft dit ook meer problemen. NB. in NL 4 meter hoogte, maar in buitenland hoger.

-verkeer (ook vrachtverkeer) neemt toe op de Leliestraat/Lagendijk/Hoogstraat. Dan is belangrijk of de Verzetsstraat nog steeds toegankelijk is als hoofdroute om de wijk in- en uit te komen (vrachtverkeer komt nu ook via Verzetsstraat de A8 op)

-vrijgekomen ruimte: de wens wordt geuit om extra openbare ruimte te creëren, om de nadelige gevolgen van de snelweg te compenseren. Bijvoorbeeld een (begroeid) talud aan beide zijden, ook tegen geluidsoverlast. Een andere wens is meer (buurt)winkels.

- Doortrekken van de fietsroute aan de oostkant.

*De vier gebieden rondom de A8 en de Provincialeweg:
Linksboven is noordoost, rechtsonder is zuidwest.*

Tijdens de plenaire bespreking van de voor- en nadelen wordt opgemerkt dat als de situatie verandert, het heel belangrijk is om dit goed aan te geven met borden. Navigatiesystemen kunnen de 'verkeerde' (ongewenste) route aangeven.

Een lid is benieuwd naar de verkeerscijfers, want in de huidige situatie is het verkeer redelijk verdeeld over aansluiting 2 en 3, wat betekent het voor de doorstroming als je dat op 1 punt (3) gaat concentreren? -nu redelijk verdeeld (over 2 en 3), dan op 1 punt geconcentreerd.

Een lid vraagt of Rijkswaterstaat kan zeggen dat de afslag te kort is, en niet meer voldoet en dat hij dus sowieso dicht moet omdat hij niet aan de normen voldoet.

Andere opties die worden genoemd: alleen openhouden voor vrachtverkeer, aansluiting niet helemaal afsluiten maar alleen de afrit behouden.

Een lid vraagt of afsluiting van aansluiting 2 een verlichting van verkeer op de provinciale weg betekent. Teun geeft aan dat dit zo is. De leden zijn het niet eens of er wel of niet veel (meer) verkeer is. Evelien geeft aan dat dit kan worden berekend en dat de cijfers tijdens de bijeenkomst in januari worden gepresenteerd. Hierin worden ook fietstellingen meegenomen. De leden geven aan dat er onderscheid moet worden gemaakt tussen personen- en vrachtverkeer. Teun geeft aan dat dat bij de tellingen het geval is en dat op die verhouding (mix) de modellen op worden gebaseerd.

Een lid merkt op dat het waarschijnlijk voor niemand wenselijk is dat er minder verkeer op de Provinciale weg komt, want dan komt er meer verkeer in de wijken. Hij pleit ervoor om de structuur die er ligt aan te houden; de Provinciale weg is belangrijk voor alle richtingen.

Evelien vraagt wat andere bedrijven van de afsluiting zouden vinden. Er wordt aangegeven dat de fabrieken er niet blij mee zullen zijn. De vrachtwagens gaan allemaal naar het oosten, niet naar het westen. Ze moeten een extra lus maken. Toch wordt gezegd dat dat misschien weinig uitmaakt op de totale afstand die deze vrachtwagens afleggen. De ondernemers rond de afrit hebben vragen over hun klandizie van mensen die vanaf de snelweg aankomen.

Afronding

Arjan bedankt de aanwezigen. De volgende bijeenkomst vindt plaats op **donderdag 16 januari om 19.00 uur**. Er volgt een gecombineerd verslag van deze en de vorige bijeenkomst.

Arjan geeft aan dat er redelijk wat tijd zit tussen deze en de volgende bijeenkomsten, door de kerstvakantie, maar ook omdat deze tijd nodig is om alle opmerkingen en suggesties vanuit de focusgroep uit te werken en door te berekenen.

De datum van de 5^e bijeenkomst in februari/maart volgt nog dit jaar via e-mail.