

## Informatieavond Bereikbaarheid Westerwatering

Datum 26 juni 2024

Locatie Stadhuis

Ongeveer 70 aanwezigen

### Algemeen

De procesmanager van de gemeente Zaanstad en de projectleider van Arcadis stellen zich voor en geven uitleg over de aanleiding van het onderzoek, de inhoud van het onderzoek en het vervolg. De gemeente Zaanstad heeft Arcadis ingehuurd om het onderzoek uit te voeren. Het onderzoek is opgebouwd in drie fases. Op dit moment bevinden wij ons in de probleemanalyse (fase 1). Met het onderzoek wordt niet alleen de bereikbaarheid van Westerwatering onderzocht maar wordt ook gekeken naar de omliggende wijken. Het onderzoek kijkt breder naar mobiliteit dan alleen auto mobiliteit.

## Samenvatting voorlopige resultaten

### Bereikbaarheid

- Geen grote knelpunten op het gebied van doorstroming op de routes van en naar Westerwatering (huidige situatie en in 2040);
- Belangrijkste aandachtspunt is de omrijfactor (van/ naar noorden);
- In het participatieonderzoek wordt de autobereikbaarheid (zeer) slecht beoordeeld en de fietsbereikbaarheid (zeer) goed;
- Als knelpunten worden onder meer genoemd:
  - Busbrug gesloten in de spits;
  - Het ontbreken van een extra verbinding onder/over het spoor;
  - De rondweg Westerkoog die niet geschikt is voor veel verkeer.

Afbeelding 1: Sheet 35 van de presentatie tijdens de bijeenkomst.

### Opmerkingen bewoners n.a.v. presentatie probleemanalyse

- Vele sportfaciliteiten liggen ten noorden van Westerwatering;
- Toekomstige bewoners (kopers van woningen die nu gebouwd worden) worden niet meegenomen in de participatie. Hier zou ook aandacht aan besteed kunnen worden;
- Mensen ervaren dat intensiteiten op de Houtveldweg hoog zijn (ondanks dat het aantal verkeersbeweging in vergelijking met vroeger juist afneemt);
- Als het regent, nemen veel mensen de auto en dan staat er een file op de Houtveldweg;
- Bij de rotonde ter hoogte van de busbrug hebben de fietsers voorrang, maar omdat de auto's op tijd over de busbrug moeten, nemen zij vaak voorrang en dat zorgt voor onveilige situaties voor fietsers;
- Er staat nu vaak gedurende de spits een file bij rotonde ingang Westerkoog (vanuit Westzaan);
- Speed Pedelecs mogen nu niet over de busbrug, omdat ze op de rijbaan moeten rijden;
- Zorgen om toenemende verkeersdruk vanwege het toevoegen van woningen;

- Het is niet altijd even duidelijk wat begin en eindpunten zijn t.b.v. de reistijdbepalingen. Dit kan duidelijker worden gemaakt in het rapport;
- Op de Vincent van Goghweg wordt soms erg hard gereden om het groene/oranje licht nog te halen.

## Suggesties bewoners voor oplossingsrichtingen

- Er is één wezenlijke oplossing en dat is het 24/7 openstellen van de busbrug;
- Een verdiepte ligging van het spoor. Waarom niet? Dit is een toekomstgerichte oplossing. Deze oplossing wordt, zowel in het plenaire gedeelte als bij de tafels, meermaals aangehaald door bewoners als beste oplossing op de lange termijn. Dit voorkomt dat weer een donkere onderdoorgang wordt gerealiseerd en gaat de barrièrewerking van het spoor tegen; gebied kan je dan ontwikkelen;
- Doortrekken Houtveldweg langs het spoor tot aan de Oosterveld;
- Voetgangers worden nu onderbelicht, graag ook meenemen in de oplossingsrichtingen;
- Maak een rondweg rond Zaanstad, dus kijk breder naar de opgave;
- 30 km/u zone invoeren en handhaven;
- Omdenken: iets doen aan de hoeveelheid verkeer door bijvoorbeeld buitenwijken parkeren;
- Fietstunnel richting het Verkadeterrein verbreden / verdiepen (eventueel alleen te gebruiken door hulpdiensten);
- Het opheffen/ verleggen van de N515 (stikstof compensatie voor openstellen busbrug?);
- Rotondes op de Houtveldweg om de snelheid eruit te halen;
- Een variant om een onderdoorgang te maken richting de Vincent van Goghweg is niet wenselijk, want dan ben je het probleem aan het verplaatsen. De bewoners krijgen daar straks al meer verkeer als gevolg van al de extra ontwikkelingen aan die kant van het spoor en de plannen rond de Guisweg

## Suggesties bewoners voor het beoordelen van oplossingsrichtingen

- Neem de afwaardering van de Prins Bernhardweg ook mee in de beoordeling van varianten;
- Een 3<sup>e</sup> ontsluiting zal vrachtverkeer aantrekken vanaf de industrieterreinen. Hierdoor wordt het in Westerwatering drukker én gevaarlijker;
- Neem lucht en geluid nadrukkelijk mee in de beoordelingen;
- Neem ook de verkeersveiligheid mee in de beoordeling en dan vooral in de wijk Westerkoog waar veel voorzieningen liggen, oversteekbaarheid is aandachtspunt;
- Kosten graag wel bovenaan zetten, is het belangrijkste;
- Kijk ook naar de effecten van de aansluiting A8 en de plannen bij de Guisweg;
- Kijk naar het aantal auto's in beide wijken als de busbrug opengaat: wat is de toename?;
- Bij reistijd goed aangeven wat het begin- en eindpunt is.

## Vragen en antwoorden:

In het verleden zijn er een aantal onderzoeken geweest betreffend de bereikbaarheid van Westerwatering, waarom wordt dit nu opnieuw gedaan?

- Antw.: In het verleden zijn er onderzoeken rondom specifieke verkeerssituatie in de wijk geweest, maar nog geen groot onderzoek over dit specifieke probleem. Dit onderzoek gaat verder de diepte in dan eerdere onderzoeken aan de hand van verkeersmodellen, die eerder nog niet beschikbaar waren.

Eerder onderzoek heeft aangetoond dat een derde ontsluiting van Westerwatering voor meer verkeer in de wijk zelf en in de omliggende wijken zal zorgen. Hoe wordt dit meegenomen?

- Antw.: In het onderzoek worden zowel de huidige getallen als de toekomstige getallen bekeken. Hierbij is verkeersveiligheid een van de onderwerpen waarop verschillende scenario's beoordeeld worden.

Is het verdiepen van de trein niet een voor de hand liggende oplossing?

- Antw.: In dit onderzoek wordt breed naar oplossingen gezocht. Het verdiepen van het spoor is geen van de oplossingen die onderzocht worden. In een eerder uitgevoerde maatschappelijke kosten-batenanalyse van het Guiswegproject kwam deze optie er negatief uit. Wel wordt er gekeken naar een kruising van het spoor.

In 2015 is het besluit genomen door de gemeenteraad om de busbrug open te stellen. Is dit geen oplossing voor het onderzoek?

- Antw.: het door de gemeenteraad, in 2020, genomen besluit om de busbrug 24/7 open te stellen, kan nog niet uitgevoerd worden doordat de gemeente geen stikstofvergunning van de omgevingsdienst Noord-Holland Noord krijgt. Deze vergunning is nodig voor het openstellen van de busbrug in de spits(en). De gemeente is al 2,5 jaar bezig om aan te tonen dat de stikstofuitstoot als gevolg van de spits(en) openstelling geen significante nadelige effecten voor de polder Westzaan (N2000 gebied) heeft. De omgevingsdienst is het niet eens met de argumenten van de gemeente en wenst geen vergunning af te geven. De gemeente onderzoekt momenteel of er andere wegen te bewandelen zijn om alsnog een vergunning te verkrijgen.

Met de omrijdbewegingen wordt er meer stikstof uitgestoten dan wanneer de busbrug wel open is. Hoe kan de gemeente dit verklaren?

- Antw.: Autoverkeer vanaf Westerwatering naar A8 richting het noorden, rijden nu meer kilometers ten opzichte van de situatie waarin men over de busbrug zou kunnen rijden (in de spits). De hoeveelheid omrijdend autoverkeer zal per saldo dan waarschijnlijk meer stikstofdepositie op de omgeving veroorzaken dan het verkeer over de busbrug. Echter, binnen de regelgeving van de Omgevingsdienst kijkt men naar het effect van het verkeer op nabij gelegen aantal hexagonen (1 ha) in het N2000 gebied polder Westzaan. Uit de Aerius berekening is gebleken dat het verkeer over de busbrug in de spits op deze hexagonen zorgt voor een verhoogde stikstofdepositie. Het omrijdend verkeer ligt verder weg van deze hexagonen, waardoor er rekenkundig geen verhoogde depositie op deze hexagonen optreedt.

Aanpassen van de rondweg Westerkoog is niet stikstof afhankelijk. Waarom is er nog niets aan gedaan?

- Antw.: Het ontwerp voor de benodigde aanpassingen aan de rondweg ligt klaar, maar moet wel een omgevingsplanprocedure (o.a. t.b.v. bomenkap en wijziging van gebruik bestaande gronden) doorlopen om uitgevoerd te kunnen worden. Zonder natuurvergunning zal een omgevingsplanprocedure geen kans van slagen hebben. De gemeente is nu nog aan het onderzoeken of onderdelen van het ontwerp toch alvast uitgevoerd kunnen worden, zonder een benodigde omgevingsplanprocedure.

De Vincent van Goghweg kent nu al een hoge mate aan verkeer. Met een derde ontsluiting komt er meer verkeer naar de Vincent van Goghweg. Wordt hier in het onderzoek rekening mee gehouden?

- Antw.: Ja, dit wordt in de volgende fase van het onderzoek onderzocht. Hierbij wordt gekeken naar verkeerstoename van de oplossingsrichtingen. Wij brengen objectief in beeld wat de consequenties zijn en zoeken naar slimme alternatieven. In het onderzoek kijken we naar een verkeerskundig logische plek en technische beperkingen door spoor etc. Arcadis heeft de opdracht om breder dan alleen de plek ter hoogte van de Vincent van Goghweg te kijken.

Zijn de kosten van de oplossing leidend? Of welke weging van criteria vindt plaats?

- Antw.: Op dit moment zijn er nog geen oplossingsrichtingen bekend en heeft er daarom nog geen financiële raming plaatsgevonden. Dat een criteria onderaan de lijst staat betekent niet dat het minder belangrijk is. De kosten van een oplossingsrichting worden afgezet tegen het effect van de oplossing (positief en negatief). Arcadis zal in het rapport de resultaten duiden met een genuanceerd advies. Hierna is het aan politiek om hier een weging in te maken.

Worden de projecten rondom het gebied ook meegenomen? Denk hierbij aan de Guisweg of de A7/A8.

- Aanpassingen aan de Guisweg worden meegenomen als gegeven bij het beoordelen van de verschillende oplossingsrichtingen.

Verkeersmodellen hebben vaak veel input nodig. Zijn alle scenario's transparant te volgen in het

eindrapport?

- Wij werken met een gekalibreerd model, op basis van tellingen wordt hierbij gecontroleerd of het model ook telt wat het hoort te tellen. Met het model kijken wij naar varianten en combinaties hiervan. Alles wordt inzichtelijk gemaakt in het onderzoek. In het uiteindelijke rapport wordt de beoordeling op verschillende varianten, op basis van een aantal aspecten, beschreven. Arcadis zal in het rapport de resultaten duiden met een genuanceerd advies. Hierna is het aan politiek om hier een wegging in te maken.

Tijdens werkzaamheden aan de Houtveldweg in 2017 kwam er een tijdelijke opheffing en werd de Busbrug ook tijdens de spits voor een paar maanden open gesteld. Is dit ook mogelijk tijdens de werkzaamheden aan de Thorbeckeweg?

- Antw.: Het is een mogelijkheid. Maar tot nu zijn er contractuele afspraken gemaakt met de aannemer van de Thorbeckeweg, dat er altijd een rijweg van 2x2 in stand gehouden moet worden. De Thorbeckeweg blijft dus open, waardoor er momenteel geen aanleiding is om de busbrug vanuit dat oogpunt open te stellen.

Wordt er ook gekeken naar verkeersveiligheid voor auto, fiets en voetgangers?

- Antw.: Deel van het onderzoek is een ongevalanalyse, hierbij wordt ook gekeken naar de toekomst en de invloed van aanpassing op de veiligheid. Verkeersveiligheid is een van de beoordelingsaspecten in het rapport.

De situatie rondom de Busbrug is onduidelijk voor snelfietsen. Is het toegestaan om tijdens de spits met een snelfiets over de Busbrug te rijden?

- Antw.: Het onderbord met de 2 symbolen maakt duidelijk dat de tijdgebonden C1 (gesloten voor bestuurders tijdens spitsuren) niet geldt voor fietsen en bromfietsen. Dus alles, van speedpedelec tot fatbike tot bromfietser is allemaal gerechtigd om over de busbrug te gaan. Het feit dat de bromfiets niet over het fietspad mag doet daar niets aan af. Dat gaat alleen over de plek op de weg. Met fietsers en bromfiets uitgezonderd betekent dit dat ook alle motorrijtuigen geen motorvoertuigen zijnde, 24/7 over de busbrug kunnen. Zij het over de rijbaan, zij het over het fietspad. En motorvoertuigen zijn alle motorrijtuigen anders dan bromfietsen, snorfietsen, fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen