

Informatieavond bereikbaarheid Westerwatering

19 november 2024

Ongeveer 65 aanwezigen

De procesmanager van de gemeente geeft een korte terugblik op de aanleiding van de avond en het proces tot nu toe. De projectleider van Arcadis legt uit hoe het onderzoek is opgebouwd: van probleemanalyse naar mogelijke oplossingen en de beoordeling van de effecten. Het vormgeven van mogelijke oplossingsrichtingen en de beoordeling van de effecten is gestart in de zomer, onder andere met behulp van focusgroepen.

In de probleemanalyse is gekeken naar de situatie tot 2040, inclusief alle (woningbouw) ontwikkelingen. Het belangrijkste geconstateerde probleem is het omrijden van autoverkeer vanuit Westerwatering richting het noorden, vooral tijdens de spits, wanneer de Busbrug gesloten is. Er is geen probleem geconstateerd met betrekking tot de doorstroming van verkeer.

Er wordt uitgelegd waar in de omgeving naar oplossingen is gezocht en welke 7 oplossingsvarianten in de focusgroepen zijn besproken. Uiteindelijk zijn 3 varianten verder onderzocht. Voor deze 3 varianten is gekeken naar de situatie waarin de Busbrug 24/7 open is én het project Guisweg gerealiseerd is. De varianten worden op basis van een aantal effecten toegelicht.

Het rapport wordt afgerond tegen het einde van het jaar. Het besluitvormingsproces begint in januari, zodat over het voorstel eind februari of eind maart in de gemeenteraad een besluit genomen kan worden over het eventuele vervolg.

Vragen naar aanleiding van de presentatie

Wat wordt er vergeleken op sheet 20?

- Antwoord: De percentages in de cellen hebben betrekking op de verandering van intensiteiten ten opzichte van de autonome situatie in 2040.

Is er gekeken naar de gevolgen voor verkeerstromen door de wijk, zoals sluiproutes?

- Antwoord: Ja, er is gekeken naar alle wegen, ook binnen de wijk. Daar is een toename van verkeer te zien. In het geval van het openstellen van de busbrug en de realisatie van project Guisweg neemt verkeer het meeste toe op en rondom de Hensbroekstraat. Bij aanleg van een derde ontsluiting neemt het verkeer met name toe rondom de Langeweide

Hoe is de Busbrug meegenomen in de autonome situatie?

- Antwoord: Nee, in de autonome situatie voor 2040 is de Busbrug slechts 20 uur per dag open. In variant 1, 2, 3 en 4 wordt wel rekening gehouden met een 24/7 geopende busbrug en project Guisweg.

Is er rekening gehouden met de investering van €65 miljoen in de meerjarige begroting? Is dit bedrag realistisch?

- Antwoord: Er is geen rekening gehouden met deze investering in de begroting van de gemeente. Wel is geld beschikbaar voor dit onderzoek. Het bedrag van €65 miljoen geeft een idee van wat het zou kosten en we zijn momenteel nog bezig met de definitieve kostenraming. Het is uiteindelijk aan de raad om hierover een beslissing te nemen.

Is de route via Nauerna meegenomen? Er lijken dan veel stoplichten te ontbreken.

- Antwoord: Deze route is meegenomen in de analyses. De impact op verkeer op deze route is echter beperkt in vergelijking met andere wegvakken.

Is er gedacht aan de gevolgen voor stikstof?

- Antwoord: Dat is een belangrijke vraag. Het gaat erom hoe je het verkeer verdeelt en wat dat betekent voor stikstofuitstoot en depositie. De gevolgen zullen in een eventueel vervolg op dit onderzoek verder onderzocht en beoordeeld moeten worden.

Wat betekent variant 3 in vergelijking met variant D en de autonome situatie?

- Antwoord: Variant 3 betekent niet dat de helft van het gemotoriseerde verkeer verdwijnt, maar dat alles via de noordkant gaat. Het gaat vooral om gemotoriseerd verkeer dat binnen Zaandam blijft en richting het oosten rijdt.

Welke oplossing is het beste?

- Antwoord: In de studie worden de effecten zo objectief mogelijk in beeld gebracht. Verschillende belanghebbenden hebben vaak andere voorkeuren. Dit is een belangenafweging en bij uitstek een politiek dossier. Er is dus geen oplossingsvariant die eruit springt ten opzichte van de andere varianten.

Er wordt gesproken over een derde ontsluiting, maar er is geen tweede ontsluiting. Waarom duurt dit zo lang?

- Antwoord: Er zijn met uitzondering van de spitstijden twee ontsluitingen voor Westerwatering. Het onderzoek naar de bereikbaarheid van Westerwatering gaat niet over het volledig openstellen van de Busbrug. Dat is een apart project. De beleidsbeslissingen voor openstelling Busbrug en aanleg Guisweg zijn genomen. Dit betekent dat ze als vaststaand uitgangspunt worden meegenomen in voorliggend onderzoek. De noodzakelijke bindende en voor bezwaar/beroep openstaande vervolgbesluiten moeten nog plaats vinden. Denk bij de Busbrug bijvoorbeeld aan een te publiceren van het verkeersbesluit. Guisweg heeft net de planstudiefase afgerond. Ook hier moeten dus nog een aantal stappen genomen worden. In de studie wordt daarom ook onderzocht wat het betekent als een of beiden onverwacht toch niet uitgevoerd wordt in de toekomst. Zo kunnen we kijken hoe een openstelling van de Busbrug en een aangelegde Guisweg invloed hebben op de verschillende oplossingen voor de nieuwe ontsluiting Westerwatering.

Waarom zoveel geld uitgeven aan een oplossing voor een probleem dat slechts 4 uur per dag speelt, terwijl dit overlast in andere delen veroorzaakt?

- Antwoord: Met het model kunnen we laten zien dat er een toename van verkeer is in veel omliggende straten. Daarnaast zorgt een derde ontsluiting voor meer autoverkeer in het algemeen, vergeleken met voetgangers en fietsers. De politiek maakt hierin een afweging.

Wordt de congestie in de omliggende wegen niet zo groot dat de omrijfactor (het probleem) niet wordt opgelost?

- Antwoord: Nee. De congestie in het gehele netwerk blijft ongeveer gelijk. Als gevolg van een oplossingsrichting treedt er wel een verschuiving op van locaties waar de vertraging het grootst is. Als gevolg van de derde ontsluiting neemt de vertraging op de Provincialeweg bijvoorbeeld af, maar neemt deze toe bij het Prins Bernhardplein.

Waarom is er geen spoorondertunneling overwogen, en waarom niet via ProRail gefinancierd?

- Antwoord: Het is door de raad besloten dat ondertunneling geen optie is. De huidige ligging van het spoor is uitgangspunt bij dit onderzoek en het zoeken naar oplossingen. Voor het verdiepte spoor is een maatschappelijke kostenbatenanalyse uitgevoerd en deze viel negatief uit. Hiernaast is er in relatie tot de Guisweg een besluit genomen en is er geen ruimte meer voor een verdiept spoor. Ook de Westerkoogweg is ruimtelijk gezien niet meer mogelijk

Waar komt de +/- 40% speling vandaan? Kan in het rapport worden toegelicht welke factoren het bedrag groter of kleiner maken?

- Antwoord: Het ontwerp is nog heel grof (schetsontwerp) en er wordt nog overlegd met o.a. het Hoogheemraadschap over waterbeheer. Bij een definitief ontwerp ligt de onzekerheid op ongeveer 10%. De huidige bandbreedte komt doordat het ontwerp nog niet ver is uitgewerkt. Dit volgt een landelijke systematiek en wordt in het rapport toegelicht.

Is de volgorde niet verkeerd: eerst een wijk bouwen en daarna pas naar ontsluiting kijken?

- Antwoord: Bij alle nieuwe ontwikkeling wordt ook gekeken naar de aansluiting daarvan op de omgeving. Dit geldt ook voor de ontwikkelingen in Westerwatering rondom het station. Hierbij

is beoordeeld wat de gevolgen hiervan zijn voor de Houtveldweg. Tot nu toe gebleken dat deze weg de extra verkeersbewegingen nog steeds aan kan.

Nu is er geen doorstroomprobleem. Zijn in de toekomstplannen voor nieuwe woningen deze verkeersstromen meegenomen?

- Antwoord: In de berekeningen voor 2040 zijn alle (vastgestelde) plannen voor woningbouw meegenomen. Zelfs met extra verkeer is er op basis van doorstroom geen probleem.

Er is €65 miljoen euro nodig voor de nieuwe ontsluiting. In de wijk wordt op dit moment betaald parkeren ingevoerd. Is het een idee om de opbrengsten hiervan op termijn te gebruiken voor de financiering van de 3^e ontsluiting?

- Antwoord: Er wordt op dit moment gewerkt aan nieuw parkeerbeleid. Mocht er een optie zijn voor deze suggestie in de toekomst, dan zal dan de afweging hierover plaatsvinden.

Zijn er 2 opties mogelijk: de Busbrug én een derde ontsluiting?

- Antwoord: Ja, alle cijfers voor de varianten 2, 3 en 4 zijn beschikbaar, zowel met als zonder volledig opengestelde Busbrug.

Uit de probleemanalyse blijkt dat het probleem vooral ligt bij verkeer vanuit Westerwatering dat naar het noorden wil, hoe groot is de groep mensen die het probleem ervaren?

- Antwoord: Er is een grote omrijbeweging zichtbaar in de spits. Uit een enquête eerder dit jaar blijkt dat mensen dit als een probleem ervaren. Op basis van het zichtjaar 2040 is de verwachting dat er vanuit Westerwatering ongeveer 2000 voertuigen per dag via de A7 richting het noorden rijden. De verwachting is dat ongeveer 1200 voertuigen per etmaal via de Provincialeweg naar een bestemming ten noorden van de A8 rijden.

Is het mogelijk om in de toekomst een ontsluiting langs het Westzijderveld te bouwen vanwege de woningbouwopgave?

- Antwoord: De Polder Westzaan is aangewezen als een Natura 2000-gebied. Dit betekent dat het een beschermd natuurgebied. Aanpassingen in zulke gebieden zijn niet zomaar toegestaan vanwege de strenge regels. Het aanleggen van een weg door dit natuurgebied is daarom geen haalbare optie, omdat dit de natuur ernstig zou kunnen verstoren en in strijd is met wet- en regelgeving.

Wat zijn de gevolgen van funderingsproblemen bij woningen uit de jaren 30 als de verdieping hier doorgaat?

- Antwoord: Dit moet later nog beken worden en is een van de redenen voor de 40% bandbreedte in de kostenraming.

Is in het model meegenomen dat de Rondweg Westerkoog naar GOW 30 wordt?

- Antwoord: In de modelberekeningen van deze studie is rekening gehouden met een maximumsnelheid van 50 km/u. Vanuit het project Busbrug heeft wel een doorrekening met GOW30 plaatsgevonden. Hierop is te zien dat het aantal voertuigen op de rondweg Westerkoog bij 30km/u enigszins lager ligt dan bij 50 km/u. GOW30 heeft geen effect op de capaciteit van een weg.