

Opinie Robert van Tellingen: Schijnkeuzes in Koog a/d Zaan



Sharon Dijkman, nieuwe burgemeester van Utrecht en scheidend voorzitter van de Vervoerregio Amsterdam, laat als erfenis iets moois achter voor inwoners van Koog aan de Zaan: ze kunnen kiezen voor een gevaarlijke situatie bij De Piramide of nog meer gevaar en overlast bij De Lindenboomschool. Want dat is wat er voorgesteld wordt: de Guisweg dicht een autotunnel ergens tussen A8 en Zaangolf in die onder het spoor doorgaat en op de Provincialeweg uitkomt. Eén variant wordt als 'onhaalbaar' beschouwd: het spoor onder de grond. Maar waarom eigenlijk?

Door Robert van Tellingen

De Vervoerregio is een meester in het verpakken van slecht nieuws in een positief sausje: meer treinen tussen Alkmaar naar Amsterdam (voor het milieu!). En voor de komende vijftig jaar is Koog aan de Zaan verzekerd van verkeers- en geluidsoverlast, stank en fijnstof.

Vice-voorzitter van de Vervoerregio is Gerard Slegers (wethouder van Zaanstad) is ook voor het verbeteren van de lokale en regionale bereikbaarheid, "de verbetering van het verkeersknelpunt bij de Guisweg is hier een prachtig voorbeeld van."

Meer treinen, meer verkeer. Wie krijgen daar last van? De Provincialeweg, de Parallelweg, de domineestuin in Zaandijk, de Indische buurt in Wormerveer, het centrum van Krommenie, Saendelft, Assendelft-zuid, en delen van Westervatering en Westerkooog. De files komen tot in je eigen straat, omdat iedereen straks door dat viaduct bij Oud-Koog moet. Het wordt een verkeersinfarct als de oprit Oud-Koog dicht gaat.

Schijnkeuzes

De gemeente, in combinatie met de NS, de Vervoersregio Amsterdam en ProRail biedt de Zaankanters een keuze uit de twee slechtste opties als alternatief voor de overgang Guisweg. Het zijn, niet toevallig, de goedkoopste opties.

Wat ze er niet bij vertellen is dat er ook een keuze is om het spoor via een tunnel te laten rijden. Dat is voor Zaanstad het beste. Als er dan toch een onderdoorgang moet komen is de Guisweg zelf meest logische plek. Dat kan, maar dan moet Olam dat verpauperde hok aan de Guisweg en een deel van hun pleintje opofferen.

Dat is alles. Er is hier niet over gesproken met Olam. Waarom is onduidelijk. Terwijl zij wellicht staan te springen om bij te dragen aan de Zaanse samenleving, nu ze zo onder vuur liggen omdat ze al jaren zonder vergunning tonnen ammoniak over Zaadijk heen storten en daar binnenkort met een biomassacentrale nog CO2 bovenop mogen uitstoten.

De hamvragen:

- Hoe komt het dat er een vermeend gevaarlijke situatie is ontstaan en wie moet die oplossen?
- Welke alternatieven zijn er eigenlijk?
- Wat zijn de gevolgen van het verplaatsen voor andere verkeersstromen?

De veroorzaker betaalt

Ik groeide op in Westerkoog. Op zondag gingen we naar de kerk in Oud-Zaadijk. Toen al was het soms aansluiten voor de spoorwegovergang. Als je pech had, kreeg je eerst de stoptrein naar Amsterdam, dan de stoptrein naar Alkmaar en daarna nog eens de sneltrein naar Amsterdam voor je kiezen. Je kon in 1986 zomaar een kwartier vast staan als je pech had.

Toen gingen er twee stoptreinen per uur naar Amsterdam en twee per uur naar Alkmaar. Die situatie is eind jaren negentig aangepakt en verbeterd. Sterker nog, nu rijdt het dubbele aantal treinen over hetzelfde tracé en de verkeersopstopping bij de Guisweg is niet erger geworden, misschien wel verbeterd. Hulde NS. Of niet?

Als in een periode het aantal treinen is verdubbeld, maar de verkeerssituatie niet verslechterd is, kan het in mijn ogen maar één ding betekenen. De spoorbomen gaan later naar beneden en eerder omhoog. Ik geef toe, het is speculatief, maar als het zo is, dat is het via een WOB op te vragen.

Sowieso heeft de NS zelf een onveilige situatie gecreëerd, door het aantal treinen te verdubbelen. Zij zijn dus niet de grote oplosser van de vermeend onveilige overgang, ze zijn de veroorzaker. De NS en de Vervoerregio zijn schatplichtig om die op te lossen in het belang van Zaanstad. Het jammerlijke is, dat de vervoerregio Amsterdam er vooral niet veel voor wil betalen, waardoor Oud-Koog in hun plannen van de regen in de drup terechtkomt.

Nog meer treinen

Binnenkort wil de NS nog verder uitbreiden. Ze noemen het zelf PHS, de [Programma Hoogfrequente Spoorverbindingen](#). Er komen in dit plan zoveel treinen langs, dat je nooit langer dan tien minuten op je trein wacht. Klinkt leuk, maar één ding staat vast: De NS is geen filantroop.

Ze hadden ook twintig jaar geleden al kunnen kiezen voor een alternatief voor de overgang, toen het aantal treinen verdubbelde. Dat had misschien wel een aantal doden en gewonden gescheeld. Ze kiezen er nu pas voor. Niet om veiligheidsmotieven, maar omdat na de geplande uitbreiding van de PHS de spoorbomen permanent dicht zouden blijven.

Ondertunnelen

Ik benadruk de eigen verantwoordelijkheid van de NS en de vervoerregio Amsterdam, omdat ze zich nu vooral profileren als de organisatie die een vermeend veiligheidsprobleem oplost. Dat ze die zelf heeft veroorzaakt, vertelt de organisatie liever niet. Nu ze dus nog meer willen uitbreiden, zijn ze verplicht te denken in oplossingen, die in het belang zijn van alle Zaanse kanters. En dat is het spoor via een tunnel te laten lopen. Maarja, dat is niet goedkoop. En de veroorzaker betaalt. En dat is de NS.

Er bestaan al plannen voor zo'n ondertunneling. Er is een keuze tussen een tunnel, die begint kort na station Koog Bloemwijk en ergens tussen Zandijk en Wormerveer er weer uitkomt. Een elegante oplossing, want de kruising Guisweg-Provincialeweg blijft dan op zijn plek en de Vervoerregio lost een probleem op dat ze zelf heeft veroorzaakt. De kosten zijn – naar schatting – tweemaal zo hoog als een onderdoorgang voor auto's bij Koog aan de Zaan maar de impact voor de inwoners van Zaanstad is tweemaal zo klein.

Er circuleert ook een plan om het tracé vanaf station Zaandam tot en met Krommenie te ondertunnelen. Dat is natuurlijk het beste plan voor Zaanstad. Zeker als de NS door wil gaan met haar PHS-plan, waarin er om de twee minuten een trein parallel aan de Provincialeweg rijdt. Zo kunnen ook eindelijk Westerkoog en Westerwatering op een fatsoenlijke manier worden verbonden met de rest van Zaanstad. Je hebt dan geen ingewikkelde busbrug-constructie nodig om wijken te ontsluiten.

Met een lange tunnel creëer je geen verkeersdrukte bij één van de twee scholen in Oud-Koog. Het is ongetwijfeld een dure oplossing, maar hij is in het belang van de wijken Oud-Koog, Oud-Zandijk, Rooswijk, Westerkoog en Westerwatering, de Indische buurt in Wormerveer, Saendelft en iedereen die aan de Provincialeweg woont. Dat zijn best veel mensen.

Guiswegtunnel

We gaan even terug naar de tekentafel. Als eerste optie lag enkele jaren na het millennium een plan voor een tunnel in het verlengde van de Guisweg op tafel. Inderdaad, op de plek waar nu de overgang is. Het bleek onmogelijk, omdat er te weinig ruimte is op de huidige kruising. Dat klopt.

Maar niemand heeft ooit aan Olam gevraagd of ze mee willen werken aan een oplossing. Op hun terrein, aan de huidige kruising, staat nu een volkomen verpauperd opslagpandje, waar de illegale cacaoboer voor de vorm een groot bedrukt zeil op heeft laten spannen. Of het gebruikt wordt, weet niemand. Erachter is een pleintje, waar het gras tussen het beton door groeit. Het wordt zelden gebruikt. Nog nooit is met Olam serieus gesproken om mee te werken aan deze variant. De gemeente is bang voor de cacaoreus. Ik hoop niet dat de angst voor die structurele natuurwetvertreders groter is dan de liefde voor haar inwoners.

Verlengstuk NS

Sinds een jaar huist op de kruising van de Guisweg en de Provincialeweg een afdeling van het vervoerregio Amsterdam, dat tientallen mensen in dienst heeft om Koog aan de Zaan een autotunnel bij Westerkoog door de strot te duwen. Ze noemen zich 'projectbureau Guisweg'. Ze organiseren braaf een inloopavond en ze hebben een klankbordgroep, waarvan niemand weet wie erin zit en waarom. Ik meldde aan voor die klankbordgroep, maar mij konden ze niet gebruiken. Af en toe stoppen ze een foldertje in de bus.

“mij konden ze niet gebruiken”

Dit projectbureau wordt betaald door de Vervoersregio Amsterdam, maar geen van de mensen die er werkt heeft liefde voor de Zaanse inwoners. Ze willen dat er zo snel mogelijk een zo goedkoop mogelijke oplossing komt, zodat NS en ProRail hun PHS-project kunnen doorvoeren. Dat is de opdracht. Laat dat helder zijn. Ze hebben hiertoe lobbyisten, communicatiebureaus en projectmanagers in dienst die inwoners en politici van Zaanstad proberen te beïnvloeden om hun opdrachtgever tevreden te stellen. Als veiligheid, of het welzijn van Zaanstad hun belangrijkste argument was, hadden ze er veel eerder mee aan de slag kunnen en moeten gaan en hadden ze de andere varianten veel serieuzer meegewogen.

Via een Twitterbericht van de gemeente Zaanstad en een zoom-meeting op 19 oktober moesten we er in Oud-Koog achter komen dat we als het aan de Vervoersregio ligt maar twee keuzes hebben. Een tunnel die dat

uitkomt bij de Piramide en kinderdagverblijf Hendrik Haan of eentje die uitkomt bij de Lindenboomschool en kinderdagverblijf De Koppoter.

Ik verplaats me in de hoofden van het bestuur van de Vervoerregio: geef de inwoners alleen deze twee keuzes. Dat is lekker goedkoop en Koog aan de Zaan is toch al een puinhoop met een snelweg, twee fabrieken, een drukke N-weg en een spoorlijn binnen de dorpsgrenzen. Dit kan er gemakkelijk bij. Dan betalen wij wel een lokaal kunstwerk ofzo. Of het verkeersdiploma van de schoolkinderen en een uitje naar het bos voor frisse lucht. (Voor de gemeenteraadsleden van Zaanstad, ik bedoel dit cynisch).

Gevolgen doorrekenen

Niemand durft door te rekenen wat de langetermijnevolgen zijn van een autotunnel die dichtbij de oprit A8 ligt. De inwoners van Oud-Koog hebben natuurlijk recht op een doorrekening van de gevolgen van alle varianten, te beginnen met die twee Kogervarianten.

Twee belangrijke vragen: Wat gebeurt er als ook de Busbrug in Westerkoog opent? Wat is de impact van het mogelijk opheffen van de oprit Oud-Koog?

Ik kan het antwoord op de laatste vraag wel geven. Het staat in de ochtend nu al vast op de A8 ter hoogte van Westerkoog, straks komen daar inwoners van Westervatering bij en alle inwoners van Oud-Koog, Oud-Zaandijk, Wormer en Wormerveer. Het leidt tot een verkeersinfarct.

Onwil

De vervoersregio heeft al eerder eens verklaard dat ze alleen de gevolgen van de twee tunnelvarianten zelf uitrekenen en niet alle andere aanvullende maatregelen. Iedereen weet dat dit te weinig is. Wellicht zijn ze bang voor de uitkomsten van een uitgebreidere rekensom. Wat je niet weet hoeft je niet op te lossen, nietwaar?

Als ze dan toch gaan rekenen, laat ze dan ook de geluids- en fijnstofoverlast voor de kinderen van De Piramide, De Lindenboomschool, De Koppoter en Hendrik Haan meenemen als de verkeersdrukke stijgt. En niet te vergeten de veiligheidssituatie, want die gaat voor al die onderwijsinstellingen – en alle ouders die hun kinderen naar school laten fietsen – zienderogen achteruit. Ik hoop dat we deze rekensommen te zien krijgen. En ik hoop ook dat ze een rekensom maken van de ondertunnelingsvarianten en de Olamvariant. De inwoners van Midden-Zaanstad hebben er recht op.

Natte droom

Ik kan wel raden welke variant er in het belang van Zaanstad is. De volledige ondertunneling natuurlijk. Goed voor de inwoners van Zaanstad en ironisch gezien ook goed voor de NS, want die kan dan eindelijk werk maken van haar eigen natte droom. [Een PHS-traject, met sneltreinen die in één streep van Alkmaar tot aan Parijs rijden](#), zonder de inwoners van Zaanstad te confronteren met de overlast van rond de 50 treinen per uur. Een tunnel. Wie wil dat nou niet!? En als je de tunnel nou begint bij Westervatering, dan is het ook in het belang van die duizenden inwoners, die anders over een busbrug moeten.

En: met een tunnel krijgen gemeente, vervoerregio en NS in de toekomst ook niet te maken met boze Kogers, die in 2020 voorspelden dat de veiligheid en leefbaarheid nog verder achteruit ging, terwijl Koog aan de Zaan – ingeklemd door fabrieken, snelwegen en een spoorlijn – juist een verbeterde leefomgeving verdient.

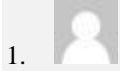
Gemeente Zaanstad, help Koog aan de Zaan met meer dan een schijnkeuze van de vervoerregio Amsterdam.

Robert van Tellingen
Inwoner van Koog aan de Zaan



[Guisweg](#), [Guiswegtunnel](#), [prorail](#), [robert van tellingen](#)

30 reacties op *Opinie Robert van Tellingen: Schijnkeuzes in Koog a/d Zaan*



1. **Corine Gorter** schreef:

[12 november 2020 om 12:23](#)

Geweldig stuk. Wanneer het spoor in een tunnel zou komen te liggen zouden er niet alleen nieuwe verbindingswegen kunnen komen, maar er ontstaan ineens grote lappen grond die kunnen worden bebouwd. Of je creëert er een groen hart, ook leuk. Grond is kostbaar, dus misschien is een tunnel voor de trein helemaal niet zo duur.

[Beantwoorden](#)



o **Corine Gorter** schreef:

[12 november 2020 om 12:59](#)

Overigens, ik nam een tijd deel aan de focusgroep. Ik kwam er pas later bij en vroeg natuurlijk meteen naar de optie voor een tunnel voor de trein. Die was er niet. Als reden werd genoemd dat de Zaanse grond ongeschikt is (te nat) voor een tunnel voor de trein. Dat vond ik raar, want waarom kan een tunnel voor het autoverkeer dan wel? En loopt er iets verderop geen tunnel onder een kanaal door? Maar goed, ik heb geen verstand verder van dat soort zaken dus dacht al snel, het zal wel.

Ik wilde me in de focusgroep hard maken voor de fietsers, en dan met name voor alle schoolgaande jeugd, die dagelijks gebruik maken van de spoorwegovergang bij de Guisweg. Vooral de aansluiting vanuit Rooswijk naar het fietspad langs de provinciale weg richting stad vond ik belangrijk. We mochten stemmen op diverse opties en uiteindelijk stemden we vrij unaniem voor een oplossing die er redelijk uitzag. Het had meer weg van een monsterlijk gedrocht, maar als een tunnel voor de trein wegvalt, wat voor opties heb je dan? Ik was dan ook zeer verbaasd om te vernemen dat men een oplossing presenteerde die wij nooit besproken hebben in de focusgroep: namelijk een fietstrap als verbinding in plaats van de fietstunnel die was beloofd. Een fietstrap, zie je het voor je? Waar elke ochtend tientallen kinderen hun fiets met loeizware rugzak omhoog mogen duwen. Dat zullen leuke fietsfiles worden daar onderin die tunnel. Elke ochtend opnieuw een fietsverkeersinfarct in Zaanse fietstunnels.

Kortom, voor mijn gevoel was die hele focusgroep slechts een wassen neus. Een farçe, een show. U hoeft dus niet teleurgesteld te zijn dat u er niet aan mocht deelnemen.

Over Olam en het verpauperde gebouw heb ik ook nog een mooi verhaal, indien gewenst. Sommige dingen in deze gemeente zijn maar moeilijk te begrijpen. Ik heb inmiddels besloten me dan maar op andere dingen te richten. Aan focusgroepen ga ik mijn tijd in ieder geval niet meer verspillen.

[Beantwoorden](#)



o **Bert Valk** schreef:

[12 november 2020 om 13:14](#)

Robert heeft groot gelijk, als je toch gaat investeren doe het dan goed.

Ik weet nog dat toen de Hemtunnel werd gebouwd en het nieuwe station van Zaandam werd gerealiseerd er een keuze lag voor een ongelijkvloerse kruising van de spoorlijnen naar Alkmaar en Enkhuizen met beide sporen omhoog of met één spoor omhoog en één spoor met een overweg in de Provincialeweg. De NS had spoortechnisch gezien voldoende aan één spoor en wilde alleen daarvoor betalen. Meerkosten voor dubbelspoor zouden voor rekening van de gemeente komen. Idem de keuze voor een autotunnel of een fietstunnel. Zaanstad had toen relatief goedkoop een autotunnel kunnen aanleggen, maar koos voor een fietstunnel. Als toen beter was nagedacht over investeringen, waren er nu in relatie met de ontsluiting van Westerwatering aanzienlijk minder verkeersknelpunten geweest. Ook was een ernstig ongeval, waarbij een dode viel, op de overweg in de Provincialeweg voorkomen, waardoor NS nu op die plek met een permanente snelheidsbeperking zit.

Ook snap ik niet waarom in de ene gemeente verkeersknelpunten wel opgelost konden worden door de aanleg van een spoortunnel en dat dit in Zaanstad niet lukt.

Ik som even gemeenten op waar de afgelopen 40 jaar een spoortunnel wel aangelegd kon worden: Rijswijk, Delft, Best, Nijverdal, Almelo. Sommige spoorlijnen mogen drukker bereden worden dan de Zaanlijn, maar als de rijksoverheid samen met NS op veel spoorlijnen hoogfrequent treinverkeer wil realiseren, dan hangt daar een prijskaartje aan. Het is verstandig om daar dan de meest toekomstbestendige oplossing voor te kiezen en niet persé de meest goedkope. Dan krijg je daar achteraf spijt van, zie de eerdere voorbeelden in Zaanstad die ik benoemde. Het rijk wil de komende jaren meer investeren in infrastructuur, dus er liggen nu juist goede mogelijkheden voor een blijvende toekomstbestendige oplossing.

Wel lijkt me dat we realistisch moeten blijven, een ondertunneling van de hele Zaanlijn zal er niet in zitten. Dat is dermate kostbaar en het echte knelpunt ligt in Koog aan de Zaan en Zaandijk.

[Beantwoorden](#)

2.  **Carmen Benjamins** schreef:

[12 november 2020 om 12:26](#)

Goed stuk! Overigens ik zat in die eerste klankbordgroep. Ik heb eventueel nog wat namen van personen/organisaties die erbij zaten.

[Beantwoorden](#)

3.  **Winnie de Wit** schreef:

[12 november 2020 om 13:47](#)

Fantastische analyse, Robert! NS en de Vervoersregio moeten de gezondheid van Zaankanters voorop stellen – niet hun eigen agenda uitvoeren en alles op de goedkoopst mogelijke manier willen oplossen.

En daarmee de gezondheid van burgers gewoon opofferen.

Sowieso moet het 'pamperen' van grote bedrijven die gewend zijn milieumaatregelen naast zich neer te leggen – denk Tata en Olam – maar eens afgelopen zijn. Want dat is een van de redenen dat het met luchtkwaliteit in ons deel van Nederland zo slecht gesteld is. Dat mag je lokale, provinciale en landelijke overheden en instanties aanrekenen. De papieren werkelijkheid – als die maar klopt, dan maakt het niet uit, hoe schadelijk de echte werkelijkheid voor burgers is.

Mensen in grote delen van Zaanstad krijgen nu al (ultra) fijnstof en andere schadelijke uitstoot van auto- en vliegverkeer voor hun kiezen. In Westerkoog wordt men al heel lang geteisterd door vliegtuigherrie en geluid van het verkeer op de A8. Zij vragen zich bovendien af, hoe het gaat wanneer de busbrug helemaal open gaat voor doorgaand verkeer: hoe komen zij tijdens de spitsuren nog op de rondweg terecht, wanneer daar een grote file staat...

En Corine kan ik helemaal begrijpen: wanneer je met nep-participatie wordt geconfronteerd, zakt de moed je gewoon in de schoenen. Binnen het akelige luchtvaart-dossier is deze nep-participatie aangekaart bij de Nationale Ombudsman. Die kondigde aan een gesprek te zullen aangaan met de verantwoordelijke minister, maar daarna werd het akelig stil.

Vanavond om 19.30 uur is er overigens een mogelijkheid deel te nemen aan een digitale burgertafel over de luchtvaart: doemeebeslismee.nl/event/burgertafel-luchtvaart/

[Beantwoorden](#)

o  **Bert Versteeg** schreef:

[12 november 2020 om 14:21](#)

Nou niet overdrijven Winnie, ik woon zelf in Westerkoog en heb nauwelijks tot geen last van het vliegverkeer of van de A8.

Bij oostenwind hoor ik soms wel eens een trein en het verkeer op de busbrug waar ik vlakbij woon hoor ik ook nauwelijks.

[Beantwoorden](#)

▪  **Winnie de Wit** schreef:

[12 november 2020 om 23:46](#)

De beschrijving die ik hier geef, is gebaseerd op wat er

via soszaanstreek@gmail.com binnenkomt aan verhalen over vliegtuigoverlast.

[Beantwoorden](#)

4.  **Peter Goldstein** schreef:

[12 november 2020 om 16:16](#)

Ik snap eigenlijk niet waarom het hele spoor vanaf het Noordzeekanaal tot aan wormerveer (of nog verder), dus inclusief het (helaas) pas vernieuwde station van Zaandam niet alláng ondergronds is gebracht. Dat had destijds al meegenomen moeten worden in de plannen van Inverdan. Daarmee

wilde men toch zo graag Oost en West verbinden? Naast alle in dit stuk genoemde voordelen hadden we dan ook niet met al die idiote “oplossingen” zoals De Slinger gezeten en een écht Stadsplein kunnen hebben.

[Beantwoorden](#)

5.  **Marcel van Kampenhout** schreef:

[12 november 2020 om 18:24](#)

Een complete ondertunneling? Ik ben vóór! En dan wel voor viersporig, net als bijvoorbeeld in Rijswijk en Delft, met ook ondergrondse stations, van Koog aan de Zaan minstens tot Wormerveer. Want momenteel zitten de intercity en de sprinter elkaar nog te vaak in de weg. Denk bijvoorbeeld aan de dienstregeling 's avonds, wanneer die vlak achter elkaar uit Amsterdam vertrekken, in plaats van elk kwartier een trein, netjes over het uur verdeeld.

NS kan ook niet tegen zijn, indien het meer treinen wil laten rijden. Nu is de Zaanlijn al praktisch vol. Kosten? Ja, maar ook de opbrengst van een paar hectare grond, waarop huizen gebouwd kunnen worden, parken, fietspaden en wegen. Zaanstad, toon meer initiatief om dit plan op tafel te krijgen. Wat betekent, dat u aanbiedt, eraan mee te betalen.

[Beantwoorden](#)

o  **Corine Gorter** schreef:

[12 november 2020 om 19:00](#)

Waarom mogen we als inwoners eigenlijk niet stemmen over iets dat zo erg belangrijk is voor de stad? Wel stemmen over wel of geen cultuurcluster, maar niet over een ondergronds spoor. Ik ben ook alvast voor.

[Beantwoorden](#)

▪  **Peter Goldstein** schreef:

[12 november 2020 om 22:22](#)

Het staat je vrij om een referendum te organiseren. Hebben we als cultuurklutser destijds ook (maar) gedaan...

[Beantwoorden](#)

6.  **anneke steemers** schreef:

[12 november 2020 om 19:12](#)

Helaas heb je gelijk Robert, oud-Koog is sinds lange tijd ‘het ondergeschoven kindje’ van Zaanstad. Ik woon hier sinds 1982 en heb het sindsdien er niet beter op zien worden, integendeel.

Ondanks aangescherpte milieuregels kan en mag er nog steeds boven de grenswaarden worden uitgestoten door de industrieën waar wij tussen gemengeld worden.

De A8 zal, als we pech hebben, ook nog doorgetrokken worden naar de A9 waardoor er zo'n 35.000 extra verkeersbewegingen per etmaal bij zullen komen. Dit met als gevolg dat de kwaliteit van wonen in oud-Koog nog verder onder druk zal komen te staan.

Tel alles eens bij elkaar op: de te hoge uitstoot door de industrie hier, maar ook aan de overkant in de Oostzijde, de A8, de Provinciale weg, het spoorverkeer, wat mij betreft is dat al te veel van het goede (?) zeg maar gerust: kwade!

Maar nee, er komt straks nog meer bij, als de tunnel bij de Verzetstraat/Boschjesstraat er gaat komen. Verkeersinfarcten zullen er gaan komen, zeker gezien al het vrachtverkeer dat de grote industrieën moet bevoorraden/afvoeren er ook nog door heen moet....

De beste oplossing is die van de ondertunneling van het spoor en dan het liefst zolang en zo snel mogelijk. Misschien kunnen Tate & Lyle en Olam hier nog een stokje voor steken? Zij hebben uit hun oogpunt gezien alle belang bij een vlotte doorstroming van het verkeer.... en op die manier doen zij

ook nog eens iets goed terug voor de buurt

[Beantwoorden](#)

o  **Adri Prins** schreef:

[13 november 2020 om 16:37](#)

Waarom gaat niemand in op mijn suggestie, verwoord in mijn ingezonden brief in de krant waarin ik pleitte voor een fly-over. Bij Pro Rail vonden ze dat een goed idee. Het kruispunt Guisweg/Prov.weg kan gewoon blijven zonder wachttijden (behalve de verkeersregeling) Er is ruimte genoeg voor de aanleg vanaf de A8 dus stijging per meter binnen de grenzen. Verder kan je een prachtig afgeschermd station op 6,50 meter hoogte creëren, waar onder heel veel commerciële mogelijkheden. De bestaande fietstunnel aanpassen voor fiets- en wandelverkeer ui oud-koog en uit noordelijke richting over het bestaande kruispunt.

[Beantwoorden](#)

7.  **kees rotteveel** schreef:

[12 november 2020 om 20:33](#)

Wat een dom stuk. Past goed in het complottenblaadje Gezond Verstand. Er staat te veel onzin in om eraan te beginnen het te ontcrachten.

[Beantwoorden](#)

o  **Marcel van Kampenhout** schreef:

[12 november 2020 om 21:18](#)

Kees, als je zegt, dat... moet je ook zeggen, wat! Dus kom op met die ontcrachting. En vermeld daarbij je functie, want dat is in deze essentieel.

[Beantwoorden](#)

o  **Peter Goldstein** schreef:

[12 november 2020 om 23:26](#)

Ah, na zo'n reactie van Kees wordt het me ineens een stuk duidelijker hoe het komt dat er hier in Zaanstad zulke rare "oplossingen" worden doorgedrukt...

[Beantwoorden](#)

o  **Robert van Tellingen** schreef:

[13 november 2020 om 20:50](#)

Dank voor je reactie Kees. Ik had deze nog niet gelezen.

Goed te weten hoe de adviseur vervoer van Zaanstad erover denkt.

Ik hoop niet dat dit exemplarisch is voor de manier waarop de gemeente in dit dossier met haar inwoners omgaat.

[Beantwoorden](#)

8.  **Bert Versteeg** schreef:

[13 november 2020 om 05:27](#)

Het is een kwestie van keuzes maken.

Het bouwen van een spoortunnel kost heel veel geld dus er moet heel goed nagedacht worden want als men in de toekomst de snelweg ook nog ondertunnelt zou worden dan is er een probleem.

Je moet een constructie bedenken dat het spoor en de A8 elkaar ondergronds kunnen kruisen.

[Beantwoorden](#)

o  **Jaap Groothoofd** schreef:

[13 november 2020 om 09:57](#)

Als je de snelweg een stukje ondertunnelt en een metro maakt in de hoogte zoals in de Bijlmer tot aan Castricum dan ben je van al het gezeur af en laat de intercity niet meer door de Zaanstreek laat die via Haarlem rijden doen ze nu ook al met werkzaamheden.

Of zoals in Amstelveen nu hoe dan ook moet de spoorlijn er helemaal uit en moet er iets van tram metro of soort RandstadRail ervoor terug komen.

En dan ben je ook meteen van de veel te machtige Nederlandse spoorwegen af die overal z'n vinger in de pap wil roeren hou je dan lekker de sprinter tussen Hoorn en Hoofddorp voor hun en maak je tussen Amsterdam Centraal en Castricum een metro/tram.

[Beantwoorden](#)

9.



Kees Rotteveel schreef:

13 november 2020 om 09:29

Korte reactie dan.

Van Tellingen kan schrijven wat ie vindt, maar hij verdraait de feiten. Dat is dom, want het verzwakt zijn opinie.

Drie voorbeelden: de Vervoerregio bepaalt niet hoeveel stoptreinen en intercity's er rijden. Dat doet NS zelf.

'De veroorzaker betaalt' gaat hier niet op. NS rijdt treinen, ProRail zorgt voor het spoor. Die verdeling bestaat al meer dan 20 jaar.

Er valt te kiezen uit twee varianten, lekker goedkoop. 130 miljoen is niet goedkoop. Wie meer wil uitgeven, mag het geld in Den Haag ophalen.

Van Tellingen geeft een paar standpunten zonder enige toelichting. Ik zie niet in waarom een ondergrondse spoorlijn aantrekkelijk is voor de reizigers, en dat moet het wel zijn als het OV-gebruik moet groeien. Er zijn behalve de waterkruisende tunnels (Hemtunnel, Velsertunnel) in Nederland maar drie spoortunnels onder land. 1 ligt bij Best, in zandgrond, kun je goed in graven. Probeer dat eens in het Zaanse veen, dat maakt het enorm duur. Die tweede tunnel is de Groene Harttunnel en boren is geen goedkope techniek. Het maken van stations in een geboorde tunnel onder veen is extra duur, heeft de Noord-Zuidtunnel bewezen. De Schipholspoortunnel ligt op klei, da's al goedkoper. (Bij Barendrecht is er geen tunnel maar een overkapping van het spoor. Scheelt veel geld.)

De beschuldigingen dat het Projectbureau of de Gemeente geen hart voor de bewoners heeft is grotesk. Als een kind gaan janken omdat je niet je zin krijgt.

@Marcel ik hoef mijn functie niet te melden, ik schrijf hier op persoonlijke titel, maar via google weet je snel waar ik werk. Dat doe ik voor de hele gemeente, niet voor een klein groepje met een grote mond.

[Beantwoorden](#)

o



Thomas Bredenbeek schreef:

13 november 2020 om 10:22

Hi Kees,

Gezien jij verkeerkundige bent binnen onze gemeente, kan jij eens uitleggen hoe jullie het volgende precies van plan zijn?

De parallelweg loopt ten zuiden van de A8, Langs de provincialeweg. Deze provincialeweg in oud koog is niet meer van de provincie maar van Zaanstad.

Officieel nu ook S152.

Waarom de gemeente het toelaat een weg te voorzien van een uitzonderingssituatie in de bebouwde kom (namelijk 70kmh ipv 50) is al bijzonder, gezien de woningen op 15m afstand

staan.

Als men in acht neemt dat de twee blackspots (kruising guisweg en kruising leliestraat) ook precies op dit 70 km/h gedeelte ligt kan je je afvragen waarom er in Zaandam zonder blackspots 50 gereden wordt, en met blackspots 70. Waarom mag je 50 zonder woningen in Zaandam en 70 met woningen in Koog aan de Zaan?

In koog aan de Zaan staan alle woningen op de saneringslijst sinds 1986, en hier is nog niks meegedaan. Waarde in 1986 was 60 dB, die is nu 68dB. Hierdoor heeft de Parallelweg al de hoogste waarde die toelaatbaar is met alle uitzonderingen en ontheffingen. We rijden vrolijk door met 70.

Nu komt er een aanpassing van de weg, wat automatisch inhoudt dat er nieuw akoestisch onderzoek moet plaatsvinden volgens de wgh. Movaris heeft 3 jaar geleden de gemeente al geadviseerd hierover, en verwacht dat dit hele project onmogelijk is, omdat de hoogst toelaatbare waarde als overschreden wordt.

Nu mijn vraag aan u, waarom is het voor de gemeente zo belangrijk aan bijvoorbeeld die 70kmph vast te houden? Het zorgt voor ons als bewoners voor heel veel overlast kwa geluid, uitstoot en veiligheid. Ja, veiligheid, er zit zelfs geen vangrail tussen, plus de twee blackspots. Zou het wellicht een in relatie staan tot elkaar?

[Beantwoorden](#)

o  **Jaap Meeuwsen** schreef:

[13 november 2020 om 10:43](#)

Nou Kees, dit hoort dan beter in het complottenblaadje Gezond Verstand thuis.

Ik kan zeker niet zeggen dat de hier geplaatste opmerkingen onzinnig zijn, gewoon goed onderbouwde meningen.

[Beantwoorden](#)

o  **Robert van Tellingen** schreef:

[13 november 2020 om 11:22](#)

Beste Kees, dank je wel voor je reactie. Graag heb ik wat meer uitleg bij je opmerking "als een kind gaan janken als je niet je zin krijgt". Ik vind het nogal een opmerking. Ik denk dat ik goed duidelijk heb gemaakt dat Koog aan de Zaan er bijzonder slecht vanaf komt bij de 2 voorgestelde varianten en dat er alternatieven zijn, die niet op de keuzetafel liggen. Ook ben ik benieuwd wie je bedoelt met het "kleine groepje met een grote mond". Ik ben benieuwd of ik daar volgens jou toe behoort. Oud-Koog is inderdaad niet groot, maar maakt zich wel zorgen.

Je hebt helemaal gelijk als je zegt dat het geldt voor de aanvaardbare alternatieven in Den Haag moet worden opgehaald. De staat is immers 100% aandeelhouder van de NS en opdrachtgever van Prorail. Het is hun wens om met PHS het aantal langsrazende treinen met 50% uit te breiden en daar is het allemaal om te doen. Ik denk dat de gemeente Zaanstad en de

Vervoerregio Amsterdam wel lijntjes hebben liggen bij het ministerie, anders help ik ze daar graag bij. Je kan bij een ingrijpende operatie als PHS niet voor een duppie op de eerste rij zitten. Als het niet op een manier kan worden uitgevoerd die voor de direct omwonenden aanvaardbaar is, moet je er misschien helemaal niet aan beginnen.

Overigens heeft scheidend voorzitter van de Vervoerregio Sharon Dijksma kennelijk wel een miljard over voor Schiphol en Hoofddorp en niet voor Zaanstad. Ook heeft ze het over 4 tot 5 miljard die ze uit het groeifond wil halen. Het geeft te denken. Wellicht moet Zaanstad haar er op wijzen dat er ook een opgave ligt binnen onze stadsgrenzen. Er zijn nu kansen, de vice-voorzitter is wethouder in onze stad.

Over de veroorzaker betaalt: De NS heeft haar dienstregeling aan het begin van het millennium verdubbeld. Toen bestond Prorail nog niet, die organisatie is in 2003 opgericht. Over de vervoerregio Amsterdam heb ik geen historische informatie, maar als jij denkt dat de verantwoordelijkheid van het veroorzaken van een vermeende onveilige situatie Guisweg daar ligt, dan moeten die het ook in die verantwoordelijkheid oppakken. In ieders belang, dus ook die van de Kogers.

Verder vind ik het heel interessant om te horen op welke ondergrond welke tunnels liggen. Ik ben benieuwd hoe duur een tunnel exact zou zijn en wanneer er voor het laatst met Olam is gesproken over medewerking voor een Guiswegtunnel. Daar heb jij vast meer informatie over. Ik ben zeer benieuwd

Nogmaals dank voor je reactie.

Robert van Tellingen

nb

Let voortaan een beetje op je taalgebruik

[Beantwoorden](#)

▪  **Thomas Bredenbeek** schreef:

[13 november 2020 om 11:39](#)

Hi Robert,

Ik heb al die cijfers voor jou. Ben vanaf het begin bij dit project aanwezig geweest. Er waren 8 voorkeursalternatieven, waarvan dit de slechte van de 8. Als ik mij niet vergis heeft Movaris hier een beslissende rol in gespeeld.

De gemeente wou het spoor onder de grond, maar had geen geld hiervoor. De NS wilt meer treinen, en Prorail wou zo min mogelijk geld uitgeven.

Prorail wilt van de spoorwegovergangen af, en is dat ook verplicht als ze PHS willen op de zaanlijn.

Prorail heeft Movaris op een lijn weten te krijgen, om voor dit goedkope alternatief te gaan. De gemeente gaf weinig weerstand, nadat een ander bedrijf een tekening had gemaakt dat je niks met de vrijgekomen grond kunt doen.

Echter was deze tekening foutief. Ze hadden de westelijke baan van de provincialeweg weggehaald en geprojecteerd dat er tussen de oostelijkebaan en het spoor geen huizen passen. Dit is correct, echter als je de oostelijke rijbaan had weggehaald hadden de huizen aangesloten kunnen worden op de parallelweg en was er ruimte zat.

Movaris had berekend dat als je de aansluiting op de A8 volledig maakt, er veel meer mensen vanuit krommenie en Alkmaar er bij koog afgaan richting het centrum ipv nu knooppunt Zaandam (waar tevens de verbinding verdwijnt om er een 50kmph weg van te maken zodat de WGH klopt voor de nieuwbouw aldaar)

Echter doordat er aantoonbaar meer verkeer over de provincialeweg gaat kwamen ze in de knel met de heersende waarde van 68dB. Kort gezegd het is juridisch onmogelijk om zonder aanpassingen deze onderdoorgang bij de guisweg te maken.

Tot de dag van vandaag heeft de vervoersregio hier nog geen antwoord op.

Misschien even contacten Robert?

[Beantwoorden](#)

10.  **Kees Rotteveel** schreef:

13 november 2020 om 12:37

@Thomas, geen idee waarom de Provincialeweg 70 km/u is, daar ga ik niet over.

@Robert, ik weet nog niet of Oud-Koog meer last krijgt van de oplossing dan er nu is, dat hangt van de gekozen variant af. Wel is het duidelijk dat de Provincialeweg meer overlast veroorzaakt dan het spoor, dus als er iets onder grond zou moeten...

Er is geen plan voor een ondergronds spoor Zaandam-Krommenie. Een wens is nog geen plan. Er is dus ook geen kostenraming.

De bijdrage van de Vervoerregio aan het doortrekken van de NoordZuidLijn is 525 miljoen, geen miljard.

ProRail is de opvolger van de Taakorganisatie Railinfrabeheer die in 1995 is opgericht.

De zogenaamde verdubbeling van de dienstregeling is een hogere frequentie van de stoptrein sinds 1997 en van de sneltrein sinds eind 2003. Niet de gehele dag rijden er meer treinen, maar wel op de drukste tijden.

Het verkeer is als geheel drukker geworden, niet alleen treinen, maar ook auto's en fietsers. Dat maakt het onveiliger. Dat is niet de schuld van de Vervoerregio of de gemeente, het is het gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen. Daarom werken Vervoerregio, Zaanstad, ProRail, Rijkswaterstraat en het ministerie samen aan een oplossing en betalen ze allemaal mee.

Er is al eerder gekeken naar varianten onder de grond tussen stations, onder de grond bij station Zaanwijk, boven de grond. Die varianten kosten aanmerkelijk meer dan wat er nu wordt uitgewerkt. Je kunt wel zeggen dat alle denkbare varianten moeten worden uitgerekend, maar dat is een nutteloze werkwijze als het zeker is dat die meer kosten dan het budget.

Als je dan blijft vragen om een peperdure oplossing, sta je los van de realiteit. Van een jankend kind kan ik dat wel begrijpen, van een volwassene niet.

[Beantwoorden](#)

o  **Thomas Bredenbeek** schreef:

13 november 2020 om 12:45

Hi Kees,

Dat is dus nu precies het pijnpunt, op de korte termijn kost het minder. op de lange termijn meer. Er is nooit doorgerekend wat de vrijgekomen grond had opgeleverd mbt woningbouw. Als je dit laatste van de kosten had afgetrokken kwam je in de plus uit namelijk op de midden, lange termijn.

Ook een optie was een gat te graven met een 1x1 provincialeweg (in oud-koog zijn er maar 16.000 mvt per dag, ongeveer het zelfde als wormerveer/wandelweg)

gat 3 meter diep, weg erin, en op het landnivo kruisingen maken naar oost, op verdieptnivo naar west. Probleem opgelost voor minder dan die 130 miljoen.

[Beantwoorden](#)

o  **Robert van Tellingen** schreef:

13 november 2020 om 21:04

Beste Kees

Ik laat me niet voor jankend kind uitmaken.

Jammer dat je je taalgebruik kennelijk niet in de hand hebt. Ik vraag me af of je de gemeente Zaanstad ook op die manier adviseert.

Dank voor je historische verhandeling. En ook dank dat je het juiste bedrag hebt weergegeven dat de vervoerregio uittrekt voor de verlenging van de noordzuidlijn.

Wellicht is het budget voor de aanpassing van het PHS-traject Amsterdam-Alkmaar niet toereikend en moet het plan in de ijskast. Of wellicht kan er geld gevonden worden in het groeifonds.

[Beantwoorden](#)

11.  **Will Evers** schreef:

[13 november 2020 om 17:12](#)

Inderdaad is Zaanstad door de Stadsregio Amsterdam wat betreft dit grote project aan de kant geschoven. Met als gevolg dat voorgeschiedenis en vooral voorgaande niet haalbare voorstellen uit het oog zijn verloren. Het huidige plan om de Provincialeweg onder het spoor door op de Verlengde Guisweg aan te laten sluiten is absurd. Dit plan is in 2010 ook al afgeschoten. Wie bedenkt een z.g. switch en en 90 graden bocht onder de grond. Op de kermis zijn botsautootjes leuk, maar in de grote wereld maakt Zaanstad zich daarmee belachelijk. De politiek in Zaanstad zal het initiatief weer terug moeten pakken.

[Beantwoorden](#)

12.  **Agnes Nobel** schreef:

[13 november 2020 om 19:17](#)

Ook ik zat in de focusgroep en herken de plannen niet zoals deze nu voorliggen. Dat fietsers hun fiets omhoog moeten duwen is nooit besproken. We vonden unaniem dat de op- en afrit van de A-8 naar Oud-Koog moest blijven omdat Oud-Koog anders veel sluipverkeer zou krijgen.

Burgerparticipatie lijkt leuk, maar mijn ervaring is dat dat in Zaanstad geen zin heeft. Ook in het geval van de busbrugplannen hebben ruim 40 bewoners 3 avonden besteed om te participeren maar zonder het gewenste resultaat.

Alles wordt in Zaanstad opgehakt in kleine stukjes. Het ontbreekt aan een langetermijnvisie voor de stad; voor we het weten zitten we in 2050.

[Beantwoorden](#)

13.  **hans valk** schreef:

[13 november 2020 om 22:16](#)

ooit van Hart voor Stad gehoord?

jaren geleden hebben we concrete plannen gemaakt en in de openbaarheid gebracht.

waar waren al die schrijvers van nu, toen we om versterking vroegen.

hadden jullie toen maar gereageerd, dan had die tunnel er lang al geweest