



Planstudie Guisweg

Reactienota

18 oktober 2019

COLOFON

Datum	18 oktober 2019
Kenmerk	INT/2019/6191
Opgesteld door	Kernteam Guisweg
Vastgesteld door	Bestuurlijk Overleg Guisweg
Versie	Definitief

Inleiding

Verkenning Guisweg

De kruising van de Guisweg in Zaandijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor zowel fietsers als autoverkeer. De kruising is onoverzichtelijk en zorgt voor veiligheidsrisico's. Het grote aantal treinen op het traject Amsterdam – Alkmaar zorgt nu al voor lange wachttijden voor fietsers en automobilisten. Het aantal reizigers neemt hier de komende jaren toe, waardoor er nog meer treinen op het traject gaan rijden. Daarnaast is het gebied slecht bereikbaar met de auto en is de ruimtelijke kwaliteit rondom het station matig.

Om deze knelpunten op te lossen is in de periode maart 2018 tot en met maart 2019, op initiatief van de Vervoerregio Amsterdam, verkend wat de mogelijkheden zijn voor de herinrichting van het gebied. Tijdens deze verkenning zijn een aantal oplossingsrichtingen onderzocht voor een mogelijke nieuwe verkeersstructuur in het gebied.

Het vervolg hierop is de planstudie, waarin we kansrijke oplossingen uitgebreider onderzoeken. Er wordt gekeken naar wat de effecten van oplossingen zijn voor autoverkeer, fietsers, maar ook voor het milieu. De impact van maatregelen op omliggende woonwijken Rooswijk, Westerkooog, Oud-Koog en Oud-Zaandijk nemen we in alle ontwerpen en verkeersberekeningen van het gebied expliciet mee.

Startnotitie Planstudie Guisweg

Als start van de planstudie heeft het kernteam Guisweg (bestaande uit medewerkers van de betrokken projectpartners) op 3 juni 2019 de Startnotitie Planstudie Guisweg gepubliceerd. De startnotitie beschrijft het voorgestelde onderzoek voor de planstudie. Het beschrijft onder andere de problematiek in het gebied, de verschillende oplossingsrichtingen, het voorgestelde milieuonderzoek en een toelichting op de participatie van bewoners en belanghebbenden.

Reacties

Bewoners en belanghebbenden konden van 3 juni tot en met 14 juli 2019 reageren op de startnotitie. Uiteindelijk zijn er 69 reacties ingediend. Daarvan is een deel van de inspraakreacties zeer uitvoerig in documentatie en argumentatie. Daaruit blijkt de betrokkenheid van omwonenden en belanghebbenden bij dit project. Het kernteam Planstudie Guisweg en betrokken partners danken alle indieners voor hun reactie. Deze reacties dragen bij aan een optimaal onderzoek om te komen tot een oplossing voor de situatie rondom de kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg.

Leeswijzer

Dit document geeft een antwoord op de reacties uit de omgeving. Uit de reacties blijkt dat enkele onderwerpen vaak zijn genoemd. Deze inleiding geeft dan ook een korte reactie op deze hoofdthema's. Vervolgens is een overzicht opgenomen van de wijzigingen die worden aangebracht in de Startnotitie naar aanleiding van alle binnengekomen reacties, voortschrijdend inzicht en het advies van de Commissie m.e.r. Ten slotte zijn alle ingediende inspraakreacties en de antwoorden daarop vanuit het kernteam Guisweg weergegeven. De inspraakreacties zijn voor het overzicht regelmatig opgeknipt in meerdere onderdelen.

Enkele opmerkingen hierover:

- In deze reactienota zijn de origineel ingediende inspraakreacties gebruikt. Deze zijn niet samengevat of ingekort. Wel is een enkele keer bij het overnemen van de tekst de interpunctie of lay-out iets gewijzigd om de leesbaarheid van dit document te bevorderen;
- Alle inspraakreacties zijn geanonimiseerd. De indieners ontvangen een persoonlijk bericht waarin staat vermeld onder welk nummer zij hun ingediende inspraakreactie kunnen terugvinden;
- Het komt voor dat meerdere personen exact dezelfde inspraakreactie hebben ingediend. Om het volume van dit document te beperken wordt in dat geval verwezen naar eerder uitgeschreven antwoorden.

In gesprek

Mocht u naar aanleiding van deze reactienota of op een ander moment tijdens de planstudie behoefte hebben aan achtergrondinformatie of een toelichting, dan horen wij graag van u. Wij gaan graag met u in gesprek.

Voor vragen kunt u mailen naar guisweg@vervoerregio.nl of terecht op guisweg.zaanstad.nl.

Commissie m.e.r.

Parallel aan de reactietermijn hebben we ook de onafhankelijke Commissie m.e.r. gevraagd advies te geven over het in de startnotitie voorgestelde onderzoek. De Commissie m.e.r. is bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER (Milieueffectrapportage). De commissie stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. De adviezen van de commissie nemen we ook mee in de definitieve versie van de startnotitie of tijdens het uitvoeren van de MER. Het advies van de commissie is gepubliceerd op 29 augustus 2019 op www.commissiemer.nl onder het projectnummer 3214. Het advies is tevens terug te vinden op de webpagina guisweg.zaanstad.nl.

Hoofdthema's

Enkele onderwerpen kwamen vaak terug in de binnengekomen reacties of in het advies van de Commissie m.e.r. Deze paragraaf behandelt de meest voorkomende thema's en beantwoording.

Onderscheid hoofd- en neven doelen

Met name naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. maken we in de definitieve startnotitie een duidelijk onderscheid in de hoofd- en neven doelen. Dit onderscheid is belangrijk om overwegingen tegenover elkaar af te kunnen zetten, en het helpt in het maken van keuzes. Dat ziet er dan als volgt uit:

Hoofddoel

Verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg.

Nevendoelen

- Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- Verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zandijk Zaanse Schans en de directe omgeving.

- Verbeteren van de A8-aansluitingen 2 en 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel en tevens het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Daarnaast zijn er gerelateerde ambities – zijnde de frequentieverhoging ihkv. PHS op het traject Amsterdam-Alkmaar en de woningbouwopgave binnen de gemeente Zaanstad. Deze ambities zijn geen doel binnen de planstudie Guisweg, maar vormen aanvullende aanleiding tot het succesvol uitvoeren van deze planstudie.

Overwegingen gekozen oplossingsrichting

Een groot aantal reacties gaan over andere oplossingsrichtingen en de onderbouwing voor het afvallen daarvan (waaronder de 0+ oplossingsrichting of het verdiepen van het spoor).

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg concluderen wij dat de gestelde doelen van het project Guisweg gerealiseerd kunnen worden met de gekozen oplossingsrichting. De veiligheid en bereikbaarheid kunnen sterk verbeteren door de voorgenomen maatregelen, zowel voor het autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt. Andere oplossingsrichtingen blijken niet voldoende oplossend vermogen te hebben of zijn niet realistisch.

Oplossingsrichting 1, 2A, 2B en 3 hebben een vergelijkbaar of minder oplossend vermogen dan oplossingsrichting 4, zijn financieel niet realistisch of hebben drastische invloed op bijvoorbeeld de structuur van het oppervlaktewater. Oplossingsrichting 0+ is financieel haalbaar, maar heeft niet voldoende oplossend vermogen.

De belangrijkste redenen om oplossingsrichting 0+ niet mee te nemen in de planstudie Guisweg, zijn de volgende:

- De afwikkeling op kruispunt Guisweg-Provincialeweg blijft in oplossingsrichting 0+ voor autoverkeer onvoldoende;
- In oplossingsrichting 0+ blijft het voor langzaam verkeer mogelijk om (illegaal) de spoorlijn over te steken, wat leidt tot veiligheidsrisico's;
- Met deze oplossing kan de frequentieverhoging op het spoor niet gerealiseerd worden.

Op basis van reacties uit de omgeving zullen we de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschrijven in de startnotitie.

Ook gingen veel vragen over verschillende varianten van een verdiepte ligging van het spoor. Uit de verkenning Guisweg is gebleken dat een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. De best betaalbare variant van een verdiept spoor (enkel tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans), is nog altijd financieel niet haalbaar. Deze variant met een “korte” verdiepte ligging heeft bovendien niet of nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van de nu gekozen oplossingsrichting. Varianten van een verdiept spoor waarbij ook het station verdiept wordt aangelegd en/of waarbij het spoor over een langere afstand wordt verdiept, hebben wel toegevoegde waarde, maar zijn financieel onhaalbaar en bovendien lastiger te realiseren.

Voor alle varianten van een verdiept spoor geldt, dat sprake zal zijn van een ingewikkelde bouwfasering waarin gebruik gemaakt moet worden van een tijdelijk station en een tijdelijk hulpspoor. Daarbij komt dat een eventuele capaciteitsuitbreiding van het spoor in de (verre) toekomst, met een verdiept spoor, veel kostbaarder wordt. Daarnaast betekent het verdiepen van het spoor dat oppervlaktewaterverbindingen verbroken worden waardoor de waterveiligheid in Oud-Koog niet meer gegarandeerd kan worden en de recreatieve vaarverbinding vanuit Oud-Koog niet kan blijven bestaan. Het verdiept aanleggen van het spoor onderzoeken we dan ook niet verder in de planstudie.

Grondwaterpeil en funderingen

Er zijn vanuit de omgeving veel vragen over het grondwaterpeil en de funderingen van huizen in de buurt. We herkennen deze zorgen en de problematiek in het gebied. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting nog schetsmatig en we kunnen nog niks zeggen over de gevolgen van de maatregelen op het grondwaterpeil. Daarom onderzoeken we tijdens de planstudie gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit hebben dus onze aandacht.

Mede naar aanleiding van de vele reacties op dit onderwerp besteden we tijdens de planstudie aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht.

Woningbouw

Er zijn eveneens veel vragen en opmerkingen over de mogelijke woningbouw in het gebied en in de regio. De ontwikkelingen van verkeersinfrastructuur staan los van de mogelijke plannen voor woningbouw in de regio. In de huidige situatie vormt de kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg dé aanleiding om te onderzoeken hoe we de verkeersstructuur kunnen verbeteren. Die noodzaak voor het aanpakken van die situatie is er, hoe dan ook.

Ook zijn het verbeteren van de infrastructuur en de eventuele woningbouw financieel onafhankelijk. Met andere woorden: de keuze voor een oplossingsrichting binnen de planstudie staat ook financieel volledig los van het al dan niet ontwikkelen van woningen.

Er is overigens wel – in het algemeen – een relatie tussen de verkeersinfrastructuur en de woningbouw. Dat we in de verkenning Guisweg ook hebben gekeken naar woningbouw roept misschien vragen op. Maar om toekomstvast te kunnen werken moeten dergelijke ontwikkelingen binnen een gebied integraal worden bekeken. Daarom is in de verkenning Guisweg juist de samenhang met mogelijke woningbouw onderzocht. We hebben onder andere gekeken wat de mogelijkheden zijn voor woningbouw binnen de verschillende oplossingsrichtingen. Daardoor kunnen we inschatten tot in hoeverre de ontwikkeling van de infrastructuur de woningbouw juist (on)mogelijk maakt.

Op dit moment voert de gemeente Zaanstad een verkenning uit naar de mogelijkheden van gebiedsontwikkeling. Op het moment dat daar meer duidelijkheid over is zal de omgeving hierbij betrokken worden. De woningbouw valt dus niet binnen de scope van de planstudie Guisweg. Wel houden we tijdens de planstudie de samenhang met mogelijke woningbouw in de gaten.

Samenhang met projecten in regio

Tot slot zijn er vragen en opmerkingen over projecten in de buurt, waar het project Guisweg (mogelijk) verband mee houdt. Projecten die vaker terugkeren zijn bijvoorbeeld Coenbrug, Verbinding A8-A9, Busbrug de Binding en de verkenning naar de mogelijkheden voor woningbouw. Voor dit type projecten geldt dat ze buiten de scope van het project Guisweg vallen, maar dat we ze wel meenemen als 'raakvlakproject'. Dat betekent dat we in de planstudie Guisweg rekening met verschillende scenario's, en de keuzes die binnen die projecten gemaakt worden. We nemen de impact van mogelijke keuzes of maatregelen mee in de onderzoeken en berekeningen in de planstudie.

Aanpassingen Startnotitie

Op basis van de binnengekomen inspraakreacties, de opmerkingen vanuit de Commissie m.e.r. en nieuwe eigen inzichten van het kernteam Guisweg worden wijzigingen aangebracht in de startnotitie. In onderstaande tabel staat per onderwerp vermeld wat er gewijzigd is. Wijzigingen in lay-out, interpuncties, ed. zijn niet opgenomen in onderstaande tabel

Aanpassingen:	
1.	De projectdoelen worden explicieter uitgewerkt en onderverdeeld in hoofd- en neven-doelen. Dit wordt op enkele plekken in de startnotitie aangepast. Dit onderscheid maakt het makkelijker om alternatieven te kunnen beoordelen.
2.	Het blijkt mogelijk om slimmer en handiger in deze fase de m.e.r. procedure te benutten als directe basis voor de bestemmingsplanprocedure. De onderzoeken moeten geschikt zijn voor de zogenoemde plan-mer en project-mer. Dit voornemen is verwerkt in de startnotitie op verschillende plekken in de tekst.
3.	Op verschillende plekken in de startnotitie zijn teksten over grondwatersysteem en bodem zijn aangevuld en aangescherpt. Belangrijke aanvulling is onder andere dat we tijdens de planstudie – anders dan gebruikelijk – aandacht besteden aan mogelijke bouwmethoden in relatie tot grondwaterpeil.
4.	<i>Duurzaamheid en klimaat</i> is op verschillende plekken beter uitgewerkt, zodat de thema's, energie, circulaire economie, materialen en grondstoffen en klimaat nu benoemd zijn. Ook klimaatadaptatie en hittestress zijn thema's die nu terugkomen in de startnotitie als onderdelen van het MER.
5.	In paragraaf 1.2 wordt het verschil tussen plangebied en studiegebied wordt beter in beeld gebracht en beter omschreven in de nieuwe versie van de startnotitie. Afbeelding 1 van het plangebied wordt aangepast met een exacte afbakening van het plangebied.
6.	In paragraaf 1.3.1 wordt NS toegevoegd als (agenda)lid van de begeleidingsgroep
7.	Afbeelding 2 in paragraaf 1.3.3 (een overzicht van de planning) wordt iets gewijzigd.
8.	In paragraaf 2.5 worden twee projecten worden toegevoegd als raakvlakproject, te weten: - Busbrug 'de Binding' - Coenbrug De twee projecten worden toegevoegd aan de bijbehorende afbeelding 4.
9.	In paragraaf 3.2 wordt voor verschillende onderdelen van de Ladder van Verdaas een nadere onderbouwing gegeven waarom deze aspecten niet voldoende zijn voor het oplossen van de problematiek.
10.	De reden voor het niet verder onderzoeken van het 0+ alternatief wordt uitgebreider onderbouwd in paragraaf 3.3.1.
11.	In paragraaf 3.3.2 is opgenomen dat een uitwerking van de aansluiting van het noord-zuid en oost-west fietsverkeer expliciet onderdeel is van de planstudie.
12.	In paragraaf 3.3.2 is bij de bouwsteen die betrekking heeft op de ligging van de nieuwe verbindingsweg opgenomen dat het uitgangspunt is dat de topsporthal blijft bestaan.
13.	De bouwsteen <i>verdiepte T-aansluiting</i> is breder omschreven in paragraaf 3.3.2. Zo kan een langere

	verdieping van de Provincialeweg onderzocht worden.
14.	De term 'snelfietspad' werd in paragraaf 4.2.1 onterecht toegepast en wordt vervangen door <i>noordzuidfietspad tussen Provincialeweg en Spoorlijn</i> .
15.	Afbeelding 8 in paragraaf 4.2.1 was niet correct: in de opmaak van de afbeelding waren intensiteiten versprongen bij de bijbehorende wegvakken. De nieuwe afbeelding 8 geeft de correcte plek van de metingen. Afbeelding 11 en 12 bij paragraaf 4.2.1 zijn licht gewijzigd. Voor afbeelding 11 is de afbeelding ingevoegd die de exacte ligging van de Natura 2000-gebieden weergeeft (in plaats van bij benadering). In afbeelding 12 is de schets voor een nieuwe aansluiting 3 verwijderd, waardoor deze afbeelding nu het NNN gebied en het Weidevogelleefgebied binnen de huidige situatie weergeeft.
16.	In paragraaf 4.3.3. worden de uitgangspunten van de 5-puntsschaal nader gespecificeerd.
17.	Tabel 1 in paragraaf 4.3.3 is aangescherpt. Belangrijke wijzigingen zijn: - Het onderscheid in hoofd- en nevendoelen is ook verwerkt in de tabel. De bijbehorende criteria en indicatoren zijn opgenomen in de tabel. - Het woord 'milieuaspecten' wordt vervangen door 'omgevingsaspecten', omdat een analyse van de effecten op de omgeving breder is dan alleen 'milieu'. - Diverse wijzigingen onder 'Landschap, natuur en cultuurhistorie'. Zo is onder andere de ruimtelijke kwaliteit van het landschap opgenomen als indicator, waarbij we kijken naar belevings-, gebruiks- en toekomstwaarde. - Sociale thema's zijn explicieter opgenomen zowel als bijvoorbeeld sociale veiligheid, de effecten op de gezondheid en het bevorderen daarvan en voorzieningen. - Langzaam verkeer wordt op diverse plekken gesplitst in voetgangers en fietsers. - Klimaat en duurzaamheid is verder uitgewerkt.
18.	In paragraaf 4.3.4 voegen we toe dat we gebruik maken van meetgegevens van fietsverkeer in het gebied.
19.	Voor de meeste kwantitatieve onderdelen uit tabel 1 is in paragraaf 4.3.5 in de toelichtende teksten aangegeven hoe het aspect gemeten gaat worden. Hierin zijn diverse aanscherpingen in de inhoud gedaan. In de aangepaste versie van de startnotitie volgen de toelichtende teksten in hoofdstuk de volgorde van de aspecten uit de nieuwe tabel.
20.	Aan hoofdstuk 5 is een alinea toegevoegd over (het proces rondom) de reactieperiode.

Vervolg

In de planstudie Guisweg doen we de nodige onderzoeken om te komen tot een voorkeursalternatief. De planstudie bestaat uit twee fases. In fase 1 (tot voorjaar 2020) werken we bouwstenen uit en maken we schetsen voor mogelijke alternatieven. In fase 2 (voorjaar 2020 tot medio 2021) werken we de alternatieven verder uit en onderzoeken de impact op en inpassing in de omgeving, om uiteindelijk een voorkeursalternatief te kunnen kiezen. Naast diverse momenten en manieren waarop we de omgeving vragen mee te denken, volgt aan het eind van de planstudie een consultatieperiode. In die periode vragen we de hele omgeving te reageren op de resultaten uit de planstudie en het voorkeursalternatief. De planstudie Guisweg duurt naar verwachting tot de zomer 2021.

Inspraakreactie 1

Onderdeel 1.1

De Startnotitie is uitsluitend gericht op “Oplossingsrichting 4”

De Gemeente Zaanstad Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Pro Rail, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en Vervoersregio Amsterdam, kozen de oplossingsrichting 4 als voorkeursalternatief. De andere alternatieve oplossingsrichtingen in het eindrapport Snelkookpan Guisweg en de Verkenning Guisweg hebben de partijen afgewezen zonder dat die goed zijn onderzocht en dus ook zonder grondige motivering.

Antwoord 1.1

In de verkenning Guisweg is uitgebreid onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om de problematiek in het gebied ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken en de aanwezige kansen te benutten. Daarbij zijn verschillende oplossingsrichtingen met elkaar vergeleken ten aanzien van de effecten op de bereikbaarheid, maar bijvoorbeeld ook op geluidsoverlast, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. In het eindrapport van de verkenning Guisweg en in de startnotitie van de planstudie Guisweg is gemotiveerd waarom wij, op basis van de verkenning Guisweg, tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken en dat de andere oplossingsrichtingen niet voldoende oplossend vermogen hebben of niet realistisch zijn.

Oplossingsrichting 1, 2A, 2B en 3 hebben een vergelijkbaar of minder oplossend vermogen dan oplossingsrichting 4, zijn financieel niet realistisch of hebben drastische invloed op bijvoorbeeld de structuur van het oppervlaktewater. Oplossingsrichting 0+ is financieel haalbaar, maar heeft niet voldoende oplossend vermogen.

Overigens – vooruitlopend op antwoord 1.26 – zijn wij het met u eens, dat de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschreven moet worden in de startnotitie. Op basis van uw reactie zullen wij dit in de startnotitie dan ook aanpassen. Dit punt lichten we verder toe in antwoord 1.26.

Onderdeel 1.2

De keuze is gemaakt door de partijen die als doel, ambitie& belangen stellen in het eindrapport Snelkookpan Guisweg en de Verkenning Guisweg
functiewijziging gebied sport/recreatie naar woongebied
verbeteren bereikbaarheid Zaanstad Zaanse Schans en regio aanpassing A8 en lokale wegen
frequentie verhoging op het spoor bij introductie PHS is bij ongelijkvloerse kruising Guisweg realiseerbaar
ontstaan van/bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving rond de Guisweg, Provincialeweg en A8
(geluid, lucht, sociale veiligheid ruimtelijke kwaliteit en beleving)

Antwoord 1.2

Uw opsomming geeft een beeld van de ambities in het gebied. Deze ambities hebben mede aanleiding

gegeven tot de verkenning Guisweg en we hebben er tijdens de verkenning rekening mee gehouden. De reactietermijn en het advies van de Commissie m.e.r. hebben geleid tot een aanscherping van de doelen. We maken in de definitieve doelen onderscheid tussen hoofd- en nevendoele. Die zijn als volgt geformuleerd:

Hoofddoel

Het hoofddoel van de planstudie is het verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg.

Nevendoel

Nevendoelen van de planstudie Guisweg zijn:

- Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- Verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zandijk Zaanse Schans en de directe omgeving.
- Verbeteren van de A8-aansluitingen 2 en 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel en tevens het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Twee onderwerpen werden in de verkenning (in het rapport van de Snelkookpan en het eindrapport van de verkenning) genoemd in relatie tot ambities of doelstellingen. Ten eerste het faciliteren van de woningbouwopgave en knooppuntontwikkeling. Hierover hebben we in onze inleiding toegelicht dat de ontwikkeling van woningbouw géén onderdeel is van de planstudie en de twee ontwikkelingen financieel onafhankelijk van elkaar zijn. De verkenning naar de mogelijkheden voor woningbouw gebeurt in een apart traject door de gemeente Zaanstad. Beide trajecten worden wel in samenhang en overleg uitgevoerd. Ten tweede het mogelijk maken van een frequentieverhoging op de Zaanlijn. Deze ambitie is wel een aanleiding, maar vormt geen doel op zich binnen de planstudie Guisweg. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.3

Het voorkeursalternatief 4 heeft veel zeer ingrijpende gevolgen voor de omgeving, natuur, gebruikers en omwonenden in en rond het gebied.

Antwoord 1.3

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, verwachten wij dat het project een positieve impact zal hebben op de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit voor het hele gebied. Uiteraard zien wij dat er ook negatieve effecten kunnen optreden, mogelijk voor geluid, waterhuishouding en natuur. In de planstudie Guisweg, waarin we oplossingsrichting 4 uit de verkenning verder uitwerken, zullen we alle effecten meer gedetailleerd in beeld brengen. Mede op basis van uw reactie nemen we sociale aspecten

expliciet mee in de effectonderzoeken. Dit deel van uw reactie leidt dan ook tot een wijziging van de startnotitie.

Tijdens de planstudiefase een milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.). Zo kunnen de milieuaspecten en -effecten volwaardig worden meegewogen bij de te maken keuzes. Onderdeel van de m.e.r. is ook het bepalen van compenserende of mitigerende maatregelen. Deze m.e.r.-studie zal ook ter inzage worden gelegd, om een zo transparant mogelijk proces te doorlopen. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.4

In de Startnotitie staat vermeld dat achtergrondinformatie wordt uitgewerkt. Het voorkeursalternatief is dus gebaseerd op onvoldoende en onvolledige achtergrondinformatie. Aangekondigd wordt dat er onderzoek zal worden gedaan naar: een verkeerskundige analyse, kosten overzicht, effectenbeoordeling, en samenwerkingsovereenkomst. Die ontbreken dus nu nog.

Antwoord 1.4

In de verkenning Guisweg zijn de diverse analyses, kostenberekeningen en beoordelingen opgesteld/uitgevoerd voor de verschillende (uiteenlopende) oplossingsrichtingen. Daar is de keuze voor oplossingsrichting 4 op gebaseerd. In de planstudie Guisweg worden deze zaken uit zorgvuldigheidsoverwegingen gedetailleerder en uitgebreider opgesteld/uitgevoerd. In de planstudiefase worden meer details bekend over de alternatieven binnen de oplossingsrichting, welke moeten helpen bij het kiezen tussen deze alternatieven. Een dergelijk traject is gebruikelijk bij verkenningen en planstudies: per projectfase worden deze analyses uitgevoerd op een bij die fase passend detailniveau, waarin elke fase steeds een stap gedetailleerder wordt.

De startnotitie geeft aan dat in de planstudie wordt toegewerkt naar een voorkeursalternatief. Het uiteindelijke besluit voor dit voorkeursalternatief wordt ondersteund met de benodigde achtergrondinformatie. We willen u er op wijzen dat er op dit moment nog geen keuze is gemaakt voor een voorkeursalternatief, maar dat een voorkeursalternatief juist het eindresultaat zal zijn van de planstudie. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.5

Aan belangrijke onderzoeken wordt voorbijgegaan voor bewoners en huidige gebruikers van het gebied en het milieu.

Antwoord 1.5

Wij zijn van mening dat alle gangbare onderzoeken voor een verkenning zijn uitgevoerd, inclusief de impact van de maatregelen op de omgeving (bewoners, bedrijven, sportverenigingen en natuur). Het is ons niet duidelijk, welke onderzoeken u hier bedoelt. Mocht u belangrijke onderzoeken missen, dan horen we graag om welke het volgens u gaat. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.6

In het eindrapport en de verkenning worden voor de oplossingsrichtingen 2 tot en met 4 genoemd het realiseren van een wijziging van het gebied recreatie en sport naar wonen met 3 tot 6 bouwlagen voor circa 1200 woningen 300 hotelkamers en 200 tijdelijke woningen. Maar zijn de kosten van eventueel verplaatsen huidige clubs sport, moskee etc. er in betrokken??

Antwoord 1.6

In de verkenning Guisweg is nagegaan of het mogelijk is om het gebied tussen de spoorlijn, A8 en de Guisweg te ontwikkelen en welke functies en aantallen woningen dan mogelijk zouden zijn. In de kostenberekeningen voor deze woningbouw is rekening gehouden met kosten voor het (indien nodig) verplaatsen van de huidige functies. De gemeente Zaanstad is een verkenning gestart om de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling nader te onderzoeken. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

Tijdens de planstudie Guisweg staan de ontwikkelingen van verkeersinfrastructuur los van de mogelijke plannen voor woningbouw in de regio. Ook zijn het verbeteren van de infrastructuur en de eventuele woningbouw financieel onafhankelijk. Met andere woorden: de keuze voor een oplossingsrichting binnen de planstudie staat ook financieel volledig los van het al dan niet ontwikkelen van woningen. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.7

Een verandering van de functie wordt ook in de Startnotitie genoemd, maar wordt daarin niet uitgewerkt. Tijdens de inloopavond is over een wijziging van de gebiedsfunctie gezegd dat een wijziging daar niet aan de orde was. Er werd ook geen inhoudelijke informatie gegeven, ondanks vragen. Dat is onzorgvuldig en niet transparant.

Antwoord 1.7

De mogelijke gebiedsontwikkeling met woningbouw valt niet in de scope van de planstudie Guisweg. Deze keuze is gemaakt omdat infrastructuurmaatregelen (zoals verkeer) en gebiedsontwikkelingen (woningbouw) een heel ander planproces en besluitvormingstraject kennen. Er is – in het algemeen – wel een relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Binnen een gebied moeten dergelijke ontwikkelingen integraal worden bekeken. Daarom is in de verkenning Guisweg juist de samenhang met mogelijke woningbouw onderzocht.

De woningbouw bevindt zich nog in de verkennende fase. Dit traject wordt door de gemeente Zaanstad uitgevoerd. Het is een raakvlakproject binnen de planstudie Guisweg, wat betekent dat we in de planvorming voor de verkeersinfrastructuur rekening houden met de eventuele woningbouw in de regio en de impact daarvan op verkeersintensiteiten. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.8

In de Snelkookpan wordt een rapport genoemd van een ingenieursbureau dat berekende dat de opbrengsten uit de woningbouwontwikkeling ongeveer 20 miljoen kunnen zijn. Het rapport is niet bijgevoegd en niet aangeboden ter inzage en of beoordeling.

Antwoord 1.8

Het rapport dat u noemt, betreft de business case die ten behoeve van de verkenning Guisweg is opgesteld. Hierin is in een vroeg stadium een indicatie gegeven van de mogelijke grondexploitatie als het gebied ontwikkeld zou worden. Deze business case wordt vanwege toekomstige zakelijke besprekingen hierover niet naar buiten gebracht. In het algemeen geldt dat het gebruikelijk is om dergelijke kostenramingen niet openbaar te publiceren, omdat deze vaak bedrijfsgevoelige informatie of kengetallen bevat. Overigens willen we nogmaals benadrukken dat er financieel **geen** relatie is tussen eventuele opbrengsten uit de woningbouw en de kosten van de infrastructuurmaatregelen. Inhoudelijk houden de projecten rekening met elkaar, financieel zijn deze onafhankelijk.

Onderdeel 1.9

De invloed van bouwwerkzaamheden en hoogbouw op het terrein op de huidige (oudere) woningen ontbreekt. Een onderzoek van de invloed van de bouwwerkzaamheden en of de aanwezigheid van gebouwen (met parkeergarages?) ontbreekt. De invloed van trillingen, invloed op grondwaterpeil en of valtrekwinden voor de huidige woningen ontbreekt. Een windtunnel onderzoek is noodzakelijk. Op dit moment is er bij wind al ernstige overlast van val- en trekwind.

Antwoord 1.9

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie, dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Onderdeel 1.10

Oplossingsrichting 4 heeft zeer ingrijpende gevolgen. Zowel voor milieu als gebruikers en omwonenden van het gebied.

Voor een grondig oordeel en een correcte keuze behoren en behoorden alle oplossingsrichtingen uitgebreid te worden onderzocht en moeten vóór een keuze de nodige onderzoeken gedaan zijn. Een eventuele tijdsdruk is geen reden om een onvolledige variantenstudie te doen. Een voorkeursalternatief kiezen op basis van veronderstellingen en doelstellingen en dan in een planstudie onderzoeken doen is onzorgvuldig en strijdig met de normen en regels die in acht genomen moeten worden. De partijen “schatten” zonder enige onderbouwing dat het voor oplossingsrichting 4 om een kostenpost van 130 miljoen gaat.

Antwoord 1.10

Zoals hierboven vermeld, hebben wij in de verkenning Guisweg uitgebreid onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om de problematiek in het gebied ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken en de aanwezige kansen te benutten. Daarbij zijn verschillende oplossingsrichtingen met elkaar vergeleken ten aanzien van de effecten op de bereikbaarheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit, natuur, externe veiligheid, bodem, water, cultuurhistorie, archeologie, ruimtelijke kwaliteit, mogelijke gebiedsontwikkelingen en kosten. Voor alle oplossingsrichtingen zijn gedetailleerde kostenramingen opgesteld, waar ook de €130 miljoen van oplossingsrichting 4 op gebaseerd is. Kostenramingen kunnen omwille van gevoelige informatie niet openbaar worden gemaakt.

In het eindrapport van de verkenning Guisweg en in de startnotitie van de planstudie Guisweg is gemotiveerd waarom wij, op basis van de verkenning Guisweg, tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken. De andere oplossingsrichtingen hebben niet voldoende oplossend vermogen of zijn niet realistisch. Dit is nader toegelicht in antwoord 1.28. We hebben haalbare en reële oplossingsrichtingen, die bijdragen aan het oplossen van het probleem, hiermee gefilterd. Het is niet zinvol om oplossingsrichtingen, waarvan we op basis van de verkenning kunnen zeggen dat die onvoldoende oplossend vermogen hebben en/of financieel niet haalbaar zijn, verder te onderzoeken. Binnen de milieuregelgeving (m.e.r.) is het zeer gebruikelijk cq gewenst om alleen reële alternatieven te onderzoeken.

Onderdeel 1.11

De partijen stellen onvoldoende duidelijk en niet onderbouwd dat het verkeer in een tunnel sneller gaat. Het verkeer zal in die oplossing langzamer rijden en veel stilstaan in en rond een tunnel onder het spoor dan over de huidige spoorwegovergang en uitgaande van het verkeer uit Rooswijk (oude en nieuw) en Westerkoog van en naar de Provincialeweg.

Antwoord 1.11

Uit de verkenning blijkt dat er door de onderdoorgang voor het wegverkeer onder de spoorlijn een aanzienlijke verbetering van de reistijden te verwachten is. Dat heeft er mee te maken dat er geen wachttijden voor de spoorwegovergang meer zijn. In de planstudie Guisweg zal dit nader onderzocht worden op basis van de meer gedetailleerde uitwerkingen die in deze fase worden opgesteld. In de

ontwerpen van de alternatieven wordt gebruikt gemaakt van de verwachte verkeersintensiteiten om goed in te kunnen schatten of de exacte maatregelen het juiste oplossend vermogen hebben. In de planstudiefase zullen we daarvoor een dynamisch simulatiemodel gebruiken. In de planstudie onderzoeken we de bereikbaarheid van het heel gebied, inclusief de betreffende wijken in het gebied (waaronder Rooswijk en Westerkoog). We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.12

Pro Rail is van oordeel dat de introductie van de PHS met de huidige spoorwegovergang gewoon mogelijk is.

Antwoord 1.12

Op basis van diverse onderzoeken naar de veiligheid op de spoorwegovergang, die begin 2018 zijn uitgevoerd, concluderen zowel ProRail als de Inspectie Leefomgeving en Transport dat een frequentieverhoging van de treinen op dit baanvak niet kan worden doorgevoerd, zolang de overweg niet volledig is opgeheven. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.13

Een tunnel in oplossingsfase 4 zal gebruikt moeten gaan worden door iedereen die nu de spoorwegovergang gebruikt, verkeer uit Oud en Nieuw Rooswijk en WesterKoog en de 1200 extra woningen, 200 tijdelijke woningen en 300 tot 600 hotelgasten. Maar ook door de tunnel moet al het verkeer van Koog aan de Zaan en Oud Zandijk en Wormerveer inclusief al het vrachtverkeer van Olam, Duyvis, Tate & Lyle, Sonneborn, AAK dat na sluiting van de aansluiting 2 door de tunnel moet. En ook al het verkeer naar Koog aan de Zaan en Oud Zandijk Wormerveer inclusief alle het vrachtverkeer van Olam, Duyvis, Tate & Lyle, Sonneborn, AAK na sluiting van de afrit 2.

Antwoord 1.13

In de verkeersberekeningen uit de verkenning hebben we rekening gehouden met de door u genoemde ruimtelijke ontwikkelingen. Daaruit blijkt dat de nieuwe verbindingsweg (van A8-aansluiting 3 naar de Provincialeweg) inderdaad veel verkeer aantrekt, maar dat verkeer goed kan verwerken. In de planstudie Guisweg zal dit nader onderzocht worden op basis van de meer gedetailleerde uitwerkingen die in deze fase worden opgesteld. Daarin wordt wederom rekening gehouden met de diverse ontwikkelingen in het gebied. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.14

Vervolg bezwaren tegen de oplossingsvariant 4

Rondom ongelijke kruisingen is er meer uitstoot van o.a. meer fijnstof en stikstof en meer vertraging door remmen en optrekken dan wachten voor het spoor.

Antwoord 1.14

In de planstudie worden effecten van de alternatieven en impact op de omgeving gedetailleerder uitgewerkt. Bij de beoordeling van de alternatieven komt de luchtkwaliteit uitgebreid aan de orde. Indien nodig, nemen wij daarbij ook de effecten ten gevolge van de hellingen bij de ongelijkvloerse kruising mee. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.15

Hinder en onveiligheid op de A8 worden vermeld als reden voor afsluiting voor afrit 2 en aansluiting 2. Hoe ernstig de hinder en onveiligheid is, wordt niet vermeld en niet/onvoldoende toegelicht. Verbetering van de luchtkwaliteit en of ruimtelijke kwaliteit is uitgesloten als het verkeer in plaats van afrit en aansluiting 2 even verderop de afrit en aansluiting 3 gebruikt.

Antwoord 1.15

In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2 op de A8. Eén van de aanleidingen hiervoor is dat de invoegstrook van de toerit erg kort is, en voor file en gevaarlijke situaties kan zorgen op de A8. We nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving in mee. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en er is dan ook geen aanleiding om op basis van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.16

Een toekomstige versmalling van de Provincialeweg rond station Zaandam geeft ernstig verkeersoponhoud. De Provincialeweg tussen Krommenie en Zaandam verbindt Wormerveer Zaandijk, Koog aan de Zaan en Zaandam met elkaar. Wormerveer, Zaandijk en Koog aan de Zaan maken gebruik van de aansluiting 2 en afrit 2. Als de aansluiting 2 en afrit 2 worden afgesloten dan geeft de versmalling ernstige vertraging. Het verkeer van de plaatsen Wormer, Wormerveer Zaandijk deel Koog aan de Zaan dat gebruik zou moeten maken de ongelijkvloerse kruising over de versmalde Provincialeweg moet over de versmalling. Een versmalling is misschien een optie in Nulplus als de huidige spoorwegovergang en Guisweg in gebruik blijven, er geen tunnel komt en de huidige afritten en aansluitingen behouden blijven. Zeker niet in oplossingsrichting 4.

Antwoord 1.16

Wij herkennen uw zorgen met betrekking tot de doorstroming van het verkeer op de Provincialeweg. In de planstudie onderzoeken wij de mogelijkheid om de Provincialeweg direct ten zuiden van de Guisweg te versmallen naar een rijstrook per richting. Wij brengen de mogelijke gevolgen hiervan in beeld en vinden dat een versmalling alleen kan plaatsvinden als de verkeersintensiteiten dat toelaten. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en er is dan ook geen aanleiding om op basis van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.17

In de Startnotitie wordt genoemd een huidige versmalling van de Guisweg. Onduidelijk is waarom die wordt

genoemd.

Die versmalling is er sinds kort en alleen voor verkeer naar Nieuw Rooswijk en Westerkoog. De Guisweg heeft nu 3 banen voor de ontsluiting van Oud en Nieuw Rooswijk en Westerkoog om op de Provincialeweg te komen en 2 rijstroken vanaf de Provincialeweg naar die wijken. In oplossingsrichting 4 krijgt de ongelijkvloerse kruising 1 baan naar de Provincialeweg en 1 baan rechtdoor voor de ontsluiting voor veel meer verkeer en dat geldt ook omgekeerd voor de toegang ook omdat die wijken en de genoemde nieuwbouw en Koog aan de Zaan en Oud Zaandijk en Wormerveer. De Guisweg met 5 banen over het spoor biedt een ruimere ontsluiting en toegang alleen voor verkeer van en naar Oud en Nieuw Rooswijk en Westerkoog.

Antwoord 1.17

In de gekozen oplossingsrichting rijdt het doorgaande verkeer via een nieuwe verbindingsweg vanaf A8-aansluiting 3 naar de Provincialeweg. Dat betekent dat er minder verkeer over de Guisweg ten westen van de spoorlijn zal rijden. Het verkeer op dat deel van de Guisweg is geen doorgaand (regionaal) verkeer meer, maar enkel bestemmingsverkeer. Op basis van de verkeersanalyses van de verkenning Guisweg, concluderen wij dat de nieuwe verbindingsweg vrijwel dezelfde wegcapaciteit krijgt als de Guisweg. Het uitgangspunt is dat er twee rijstroken per richting moeten worden gerealiseerd. In de planstudie Guisweg zal dit nader onderzocht worden op basis van de meer gedetailleerde uitwerkingen die in deze fase worden opgesteld, mede op basis van het dynamisch simulatiemodel. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.18

Tijdens de inloopavond en in de Startnotitie is gemeld dat een budget van 130 miljoen beschikbaar is voor oplossingsfase 4. Geheel ontbreekt een structurele en concrete onderbouwing van de opbouw en de toereikendheid van het budget.

Antwoord 1.18

Zoals reeds hierboven vermeld, hebben wij in de verkenning Guisweg voor alle oplossingsrichtingen gedetailleerde kostenramingen opgesteld. Daar is ook de €130 miljoen van oplossingsrichting 4 op gebaseerd. Kostenramingen kunnen omwille van gevoelige informatie niet openbaar worden gemaakt. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.19

In hoeverre in dit budget de gestelde mogelijke opbrengst van 20 miljoen voor woningbouw is opgenomen is onvoldoende transparant en inzichtelijk.

Antwoord 1.19

Financieel is er geen relatie tussen eventuele opbrengsten uit de woningbouw en de kosten voor de verkeersmaatregelen. De dekking van de kosten voor de gekozen oplossingsrichting is niet afhankelijk van

een bijdrage uit de grondexploitatie van de eventuele gebiedsontwikkeling. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.20

Ook ontbreekt welke partij(en) aan tekorten moeten gaan betalen als het budget wordt overschreden. En het is inmiddels een feit van algemene bekendheid dat alle grote infrastructurele projecten enorme overschrijdingen hebben!

Antwoord 1.20

Als onderdeel van de verkenning zijn met de bestuurders van de samenwerkende partners afspraken gemaakt over de financiering van de uitvoering van het project. Een voortgang van het project was alleen zinvol en dus mogelijk met zicht op financiering. Daarnaast maken momenteel met betrokken partners nadere afspraken over het opvangen mogelijke budgetoverschrijdingen. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.21

Ook ontbreekt of en zo ja in hoeverre maatregelen en of kosten ramingen / vergoedingen onderdeel zijn van het budget wat betreft schade aan betrokkenen, gebruikers en bewoners.

Antwoord 1.21

In de kostenramingen van de planstudie wordt globaal rekening gehouden met eventuele planschade als gevolg van de maatregelen. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.22

Een aantrekkelijke leefomgeving is uitgesloten. Er is ernstige vertraging te verwachten in het verkeer. In oplossingsfase 4 zijn er veel verkeersbewegingen in en rond een toekomstige tunnel. Meer fijnstof en stikstof.

Antwoord 1.22

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, verwachten wij dat het project een positieve impact zal hebben op de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit voor het hele gebied. Uiteraard zien wij dat er ook negatieve effecten kunnen optreden (geluid, waterhuishouding en natuur). In de planstudie Guisweg, waarin we oplossingsrichting 4 uit de verkenning verder uitwerken, zullen we alle effecten meer gedetailleerd in beeld brengen. Daarbij doorlopen we, zoals toegelicht in antwoord 1.3 een vrijwillige m.e.r.

Onderdeel 1.23

De huidige leefbaarheid vermindert ook erg als recreatie en sport worden vervangen door een dichte woonfunctie op een zeer klein gebied, paar sportvelden, 1200 woningen 300 hotelkamer en 200 tijdelijke

woningen op recreatie en sportterrein, van een zeer beperkte omvang,

Antwoord 1.23

Zoals toegelicht in onder andere antwoord 1.6 en 1.7 is de gemeente Zaanstad onlangs een project gestart om te onderzoeken welke gebiedsontwikkelingen en mogelijk zijn en wat de effecten voor de omgeving zullen zijn. Daarbij houdt de gemeente ook rekening met de behoefte vanuit de omgeving aan recreatieve voorzieningen en sportmogelijkheden.

Onderdeel 1.24

Pro Rail is van oordeel dat de introductie van de PHS met de huidige spoorwegovergang gewoon mogelijk is.

Antwoord 1.24

Op basis van diverse onderzoeken naar de veiligheid op de spoorwegovergang, die begin 2018 zijn uitgevoerd, concluderen zowel ProRail als de Inspectie Leefomgeving en Transport dat een frequentieverhoging van de treinen op dit baanvak niet kan worden doorgevoerd, zolang de overweg niet volledig is opgeheven.

Onderdeel 1.25

De ladder van Verdaas is onjuist toegepast zoals die wordt betrokken voor de beoordeling voor een eventuele noodzaak voor het effectief en duurzaam inzetten van financiële middelen en een oplossing van problematiek rond de spoorwegovergang.

Antwoord 1.25

De Ladder van Verdaas is toegepast om na te gaan of de problematiek kan worden opgelost zonder kostbare infrastructurele maatregelen. Door deze 'ladder' toe te passen kunnen we afwegen of er ook andere mogelijkheden zijn om het probleem op te lossen. Daarvoor is gekeken naar ruimtelijke ordening, prijsbeleid, OV, mobiliteitsmanagement, benutting, aanpassing aan de bestaande infrastructuur en tot slot nieuwe infrastructuur. De manier waarop we de Ladder van Verdaas hebben toegepast is toegelicht in de startnotitie en volgens ons correct. Het is ons zonder toelichting niet duidelijk waarom u van mening bent dat de Ladder van Verdaas onjuist is toegepast. Voor de volledigheid geven we voor de verschillende onderdelen van de Ladder van Verdaas een nadere onderbouwing waarom deze aspecten niet voldoende zijn voor het oplossen van de problematiek. Dit deel van uw reactie leidt dan ook tot een toevoeging aan de startnotitie. Indien u dit onderwerp na onze beantwoording nog steeds een aandachtspunt vindt dan spreken wij hierover graag met u.

Onderdeel 1.26

De optie Nulplus wordt afgewezen met een enkele mededeling dat de doelen onvoldoende tot realisatie komen, maar zonder duidelijke motivatie!

Antwoord 1.26

Zoals in antwoord 1.1 aangegeven zijn wij het met u eens, dat de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschreven moet worden in de startnotitie. Op basis van uw reactie zullen wij dit in de startnotitie dan ook aanpassen. De belangrijkste redenen om oplossingsrichting 0+ niet mee te nemen in de planstudie Guisweg, zijn de volgende:

- De afwikkeling op kruispunt Guisweg-Provincialeweg blijft in oplossingsrichting 0+ voor autoverkeer onvoldoende;
- In oplossingsrichting 0+ blijft het voor langzaam verkeer mogelijk om (illegaal) de spoorlijn over te steken, wat leidt tot veiligheidsrisico's;
- Met deze oplossing kan de frequentieverhoging op het spoor niet gerealiseerd worden.

Onderdeel 1.27

Verder blijkt uit de Startnotitie dat de doelen niet bereikt worden dan wel geheel onduidelijk of de doelen bereikt worden. De doelen in de startnotitie zijn vermeld als

1 Verbeteren veiligheid langzaam verkeer o.a. ongelijkvloers maken

2 Verbeteren van de bereikbaarheid voor autoverkeer openbaar en langzaam verkeer

3 Bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving waarbij onder andere gekeken naar geluids, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid barrière verwerking, sociale veiligheid ruimtelijke kwaliteit en beleving

Antwoord 1.27

De reactietermijn en het advies van de Commissie m.e.r. hebben geleid tot een aanscherping van de doelen. We maken in de definitieve doelen onderscheid tussen hoofd- en nevendoele. Die zijn als volgt geformuleerd:

Hoofddoel

Het hoofddoel van de planstudie is het verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg.

Nevendoel

Nevendoelen van de planstudie Guisweg zijn:

- Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- Verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zandijk Zaanse Schans en de directe omgeving.
- Verbeteren van de A8-aansluitingen 2 en 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel en tevens het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, kunnen we aannemen dat deze doelen met

oplossingsrichting 4 gerealiseerd kunnen worden. De veiligheid en bereikbaarheid zullen door de voorgenomen maatregelen sterk verbeteren, zowel voor het autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 1.28

De Startnotitie is alleen gericht op de oplossingsfase 4. De conclusie is dat :

- de zorgvuldigheid ontbreekt voor de keuze van het voorkeursalternatief in de Startnotitie Planstudie Guisweg
- deze Startnotitie strijdig is met de normen en regels die gehanteerd dienen te worden genomen
- deze Startnotitie in strijd is met de belangen van betrokkenen anders dan de samenwerkende partijen
- de genoemde doelen zijn en kunnen niet worden behaald.

Conclusie : De oplossingsrichting 4 is ten onrechte gekozen als uitgangspunt voor de Planstudie. Nulplus dient de oplossingsrichting te zijn. Nulplus is de meest geschikte oplossingsrichting en ten onrechte en op onjuiste gronden uitgesloten.

Antwoord 1.28

In de verkenning Guisweg is uitgebreid onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om de problematiek in het gebied ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken en de aanwezige kansen te benutten. Dit proces is ons inziens zorgvuldig verlopen. De keuze voor oplossingsrichting 4 is toegelicht in het rapport van de Snelkookpan, het eindrapport van de verkenning en in de startnotitie. In de documenten motiveren wij waarom wij tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken en dat de andere oplossingsrichtingen niet voldoende oplossend vermogen hebben of niet realistisch zijn. Oplossingsrichting 1, 2A, 2B en 3 hebben een vergelijkbaar of minder oplossend vermogen dan oplossingsrichting 4, zijn financieel niet realistisch of hebben drastische invloed op bijvoorbeeld de structuur van het oppervlaktewater. Oplossingsrichting 0+ is financieel haalbaar, maar heeft niet voldoende oplossend vermogen: de afwikkeling van het autoverkeer op het kruispunt is onvoldoende en langzaam verkeer kan nog steeds de spoorlijn oversteken wat leidt tot veiligheidsrisico's. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

De startnotitie dient als basis voor de planstudie. Door te werken met de startnotitie leggen we op voorhand vast wat de kaders zijn voor het onderzoek. Het opstellen van een startnotitie en de reactie van de omgeving hierop betreft in deze fase een vrijwillige procedure. Het voorleggen van deze startnotitie aan de gehele omgeving en alle belanghebbenden, dient juist tot doel om te komen tot een onderzoek welke zoveel mogelijk belangen met zich verenigd – niet enkel de belangen van samenwerkende partijen. Wij zien geen reden om aan te nemen dat de startnotitie strijdig is met normen en regels. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, kunnen we aannemen dat deze doelen met oplossingsrichting 4 gerealiseerd kunnen worden. De veiligheid en bereikbaarheid zullen door de

voorgenomen maatregelen sterk verbeteren, zowel voor het autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Zoals eerder aangegeven zijn wij het met u eens, dat de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschreven moet worden in de startnotitie. Op basis van uw reactie zullen wij dit in de startnotitie dan ook aanpassen.

Inspraakreactie 2

Onderdeel 2.1

Op 4 april jl. heb ik gesproken met de heer Chris Engelsman, projectleider Vervoerregio Amsterdam, die mij heeft uitgelegd dat een verdiepte ligging van het spoor ter hoogte van de Guisweg om verschillende redenen niet (goed) mogelijk is, met als voornaamste reden: onbetaalbaar. Of dit zo is of niet laat ik in het midden.

Antwoord 2.1

Uit de verkenning Guisweg is gebleken dat een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. De best betaalbare variant van een verdiept spoor (enkel tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans), is nog altijd financieel niet haalbaar. Deze variant met een “korte” verdiepte ligging heeft bovendien niet of nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van de nu gekozen oplossingsrichting. Varianten van een verdiept spoor waarbij ook het station verdiept wordt aangelegd en/of waarbij het spoor over een langere afstand wordt verdiept, hebben wel toegevoegde waarde, maar zijn financieel onhaalbaar en bovendien lastiger te realiseren. Een verdiept station is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid overigens niet wenselijk.

Voor alle varianten van een verdiept spoor geldt, dat sprake zal zijn van een ingewikkelde bouwfasering waarin gebruik gemaakt moet worden van een tijdelijk station en een tijdelijk hulpspoor. Daarbij komt dat een eventuele capaciteitsuitbreiding van het spoor in de (verre) toekomst, met een verdiept spoor, veel kostbaarder wordt.

Daarnaast betekent het verdiepen van het spoor dat oppervlaktewaterverbindingen verbroken worden waardoor de waterveiligheid in Oud-Koog niet meer gegarandeerd kan worden en de recreatieve vaarverbinding vanuit Oud-Koog niet kan blijven bestaan.

We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 2.2

Inmiddels is in mei jl. door de betrokken partijen besloten dat er een planstudie zal worden gedaan om tot een oplossing te komen, maar dat dit moet gebeuren in samenhang met de Corridorstudie Amsterdam-

Hoorn. Deze planstudie zou pas medio 2021 gereed kunnen zijn.

Gezien de urgentie om snel tot een oplossing te komen ben ik er - en met mij vele honderden Zaankanters - voorstander van dit project uit die Corridorstudie te lichten om separaat en snel tot besluitvorming en uitvoering te komen.

Want uit uw zeer recente 'A4 Memo voorstel regionale verkenning Guisweg' blijkt dat er eigenlijk geen planstudie meer noodzakelijk is en wel vanwege het volgende citaat:

"Zaanstad studeert al jaren op een oplossing voor het knelpunt bij de spoorwegovergang bij de Guisweg. Diverse varianten hebben de revue gepasseerd, over en onder het spoor en ook een verdieping van het spoor. Tot voor kort is er nooit een variant naar voren gekomen die inhoudelijk goed is en betaalbaar is. Inmiddels lijkt dat wel het geval. Gewijzigde inzichten in benodigde hellingpercentages maken dat een korte verdiepte ligging van het spoor een inhoudelijk en financieel kansrijke optie is"

Want bekijken we wat er al gezegd is in het 'Achtergronddocument Ontwerp en Kosten', projectnummer 0410260.00, d.d. 14 maart 2017, dan is de oplossing, nu een korte verdiepte ligging van het spoor een kansrijke optie is, al geheel uitgewerkt! Zie hierna punt 5.7 uit dit document.



Figuur 16: principeoplossing maatregel 121B

Antwoord 2.2

De problematiek bij de kruising van de Guisweg met de spoorlijn en de Provincialeweg is in de afgelopen jaren al vaker onderzocht. Tot nu toe is daar - om verschillende redenen - nog geen oplossing uit voort gekomen. In 2018 zijn daarom verschillende oplossingsrichtingen met een uitgebreide bandbreedte

onderzocht. Daarbij hebben we ook in meer detail gekeken naar de mogelijkheid om tussen de stations Koog aan de Zaan en Zandijk Zaanse Schans een verdiepte ligging van het spoor te realiseren. Daaruit is gebleken dat deze oplossing erg kostbaar is. De conclusies uit de eerdere onderzoeken, waar u naar verwijst, blijken daarover te optimistisch te zijn geweest.

De Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (CAH) levert een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheidsopgaven in de regio. De CAH geeft richting én een impuls aan het project Guisweg. Het project Guisweg is dan ook onderdeel van het totale pakket aan maatregelen in de regio, die zijn immers niet los van elkaar te zien. Wel wordt het project zelfstandig aangestuurd en uitgevoerd, om te veel afhankelijkheden in bijvoorbeeld planning te voorkomen. Los van de uiteindelijke oplossingsrichting en de relatie met de CAH, er zal altijd voldoende tijd nodig zijn voor een zorgvuldige uitwerking en afstemming met de projectpartners en de omgeving. Daarom is het niet mogelijk om al voor 2021 een gedragen en goed uitgewerkt voorkeursalternatief vast te stellen. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 2.3

5.7 Maatregel 121B: Aansluiting A8 Zaanstad-Westerkoog 3, tweezijdig maken via nieuwe verbinding aan noordzijde A8

Deze maatregel is een verzameling van de maatregelen 121 en 122, 124, 128 en 129. Van deze maatregel zijn twee varianten opgesteld als oplossing voor een zelfde knelpunt, waarvan deze maatregel er één is. De andere variant betreft maatregel 121A.

Omschrijving

- Bestaande aansluiting Zaanstad-Westerkoog 3 tweezijdig maken, middels:
- Zuidelijke aansluiting Klaverblad.
- Noordelijke aansluiting Haarlemmermeer (afwijking van MONA).
- Verbinden Guisweg – Provinciale Weg middels nieuwe verbinding aan noordzijde A8.

Uitgangspunten

- MONA ontwerp module 17, variant 3.
 - Nieuwe Ontwerprichtlijn Autosnelwegen (NOA):
 - hoofdrijbaan A8: 120 km/u.
 - topboog zuidelijke afrit aansluiting Zaanstad-Westerkoog 3, gedimensioneerd op stopzicht bij 80km/u.
 - ASVV 2012.
 - onderliggend wegennet 50 km/u.
 - Vervallen halve aansluiting Zaanstad-Koog 2, aan oostzijde S152.
 - Zo direct mogelijk aansluiten A8 op S153.
 - Ongelijkvloerse kruising met het spoor door middel van verdiepte ligging van het spoor.
- Een verdiepte ligging van het spoor tussen station Koog-Zandijk (nu: Zandijk-Zaanse Schans) en station Koog-Bloemwijk (nu: Koog aan de Zaan) is mogelijk, maar omwille van de nabijheid van het station is de spoorlijn ter hoogte van de A8 pas volledig verdiept. Het kruispunt van de nieuwe verbindingsweg met de S152 is net aan de noordzijde van de A8 ingepast.
- De gelijkvloerse spoorwegovergang in de Guisweg komt te vervallen.

De Guisweg wordt afgewaardeerd en opnieuw ingericht.

Antwoord 2.3

Uit de verkenning blijkt dat - zoals hierboven omschreven - een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. Dit nemen we dan ook niet mee in de startnotitie. De door u genoemde aanpassingen aan de huidige Guisweg zijn deels al uitgevoerd. Overige voorgestelde maatregelen vallen binnen de scope van de planstudie en het onderzoek. We zien op basis hiervan geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 2.4

Conclusie:

- gelet op het feit dat door gewijzigde inzichten t.a.v. hellingpercentages een korte verdiepte ligging van het spoor mogelijk en betaalbaar is en
- gelet op artikel 5.7, maatregel 121B, in het betreffende achtergronddocument d.d.14 maart 2017

is het m.i. niet noodzakelijk alsnog een planstudie uit te voeren, maar direct tot uitwerking van het plan bedoeld in artikel 5.7 over te gaan. Dit om tijd en (gemeenschaps)geld te besparen!

Ik hoop met deze zienswijze een constructief aandeel te hebben geleverd aan de (super)snelle oplossing van een al te veel jaren knellend (en kostbaar) probleem. Daarom, geen aanvullende studies meer maar direct de mouwen opgestroopt en de spade in de grond!

Succes en wijsheid gewenst!

Antwoord 2.4

Uit de verkenning is gebleken dat de door u genoemde verdiepte ligging van het spoor financieel niet haalbaar is en geen meerwaarde heeft ten opzichte van andere oplossingsrichtingen. Daarbij is het in dergelijke onderzoekstrajecten niet mogelijk om direct over te gaan tot het uitvoeren van de voorkeursvariant, zonder de nauwkeurige onderzoeken uit de planstudie te doorlopen. De alternatieven en relevante milieu- en omgevingsaspecten zullen zorgvuldig afgewogen moeten worden. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 3

Onderdeel 3.1

Graag zou ik willen weten wat voor gevolgen het heeft als er een tunnel wordt gegraven i.v.m. grondwaterpeil in de dr J Mulderstraat Wij hebben oudere huizen waarvan sommige al funderingsherstel hebben. Wij hoeven nog niet maar ben wel bezorgd met de plannen.

Antwoord 3.1

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het

gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie, dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Inspiraakreactie 4

Onderdeel 4.1

Ik wonen zelf vanaf mijn geboorte 50 jaar geleden op deze straat die grenst aan de Guisweg/Mulderstraat. Ik vind het wachten echt een drama.

Antwoord 4.1

Onze inzet is inderdaad om een einde te maken aan de door u genoemde wachtrijen ter hoogte van de spoorwegovergang Guisweg.

Onderdeel 4.2

Maar maak mij ook zorgen wat de impact zal zijn op onze huizen fundering en verzakking grondwater bij maken damwanden enz. Ik hoop dat bij de huizen van 1936 dit ook mee genomen wordt.

Antwoord 4.2

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie,

dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Onderdeel 4.3

Ik zou heel graag als er een bewoners commissie komt hierin deelnemen. Hoor graag van u. Ben echt heel positief en wil dit echt graag maar wil ook graag meedenken in de positieve vorm.

Antwoord 4.3

Wij hebben u genoteerd als belangstellende voor de focusgroep met bewoners en belanghebbenden uit de omgeving. Uw interesse wordt meegenomen in de samenstelling van de focusgroep, maar vormt geen garantie op deelname. Ten tijde van het publiceren van deze reactienota heeft de samenstelling inmiddels plaatsgevonden.

Inspiraakreactie 5

Onderdeel 5.1

Misschien dat deze website iets voor jullie is. De verbouwing van station Driebergen-Zeist, met daarbij de ondertunneling van het autoverkeer.

https://infraconsult.baminfra.nl/projecten/stationsgebied-driebergen-zeist-compacte-ov-knoop-met-goede-doorstroming?gclid=Cj0KCQjwitPnBRCQARIsAA5n84k2mrX6qY-C9yBp3opE_sRvhu_gh72RdaolDz3vI6Vsaqfhxm8zuyYaAuk9EALw_wcB

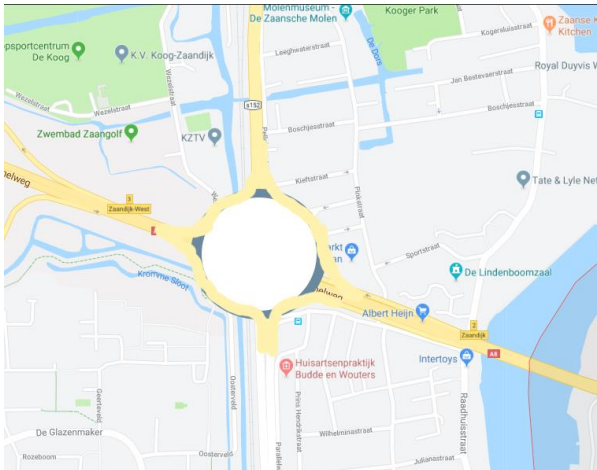
Antwoord 5.1

In de planstudiefase wordt zeker gebruik gemaakt van goede referenties. De door u genoemde locatie in Driebergen-Zeist is bij ons bekend en vinden wij inderdaad ook een goed voorbeeld. Uw reactie leidt niet tot een wijziging van de startnotitie, maar we nemen deze referentie wel mee tijdens de planstudie.

Inspiraakreactie 6

Onderdeel 6.1

Misschien een idee om een rotonde onder de grond te maken op deze plek en de Guisweg af te sluiten.



Antwoord 6.1

In het gebied is sprake van drukke verkeersstromen die niet op een rotonde verwerkt kunnen worden. De inpassing van een ongelijkvloers kruispunt (geregeld met verkeerslichten) is ruimtelijk makkelijker te organiseren en levert een betere oplossing voor het doorstromen van het verkeer. Uw suggestie vormt geen oplossing voor de problematiek in het gebied. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 7

Onderdeel 7.1

Kijk eens in Helmond, daar is ook een tunnelbak gemaakt die beetje zelfde situatie heeft als bij station Zaanse schans , echter in ander volume, maar de manier van bouw kan op de zelfde manier, echter zit je met omwonenden en riviertjes te kijken, maar het is mogelijk, eventueel wil ik wel een maquette bouwen als voorbeeld op schaal 1:87, zodat je een mooi voorbeeld hebt.

Antwoord 7.1

In de planstudiefase wordt zeker gebruik gemaakt van goede referenties. De door u genoemde locatie in Helmond is bij ons bekend en vinden wij inderdaad ook een goed voorbeeld. Uw reactie leidt niet tot een wijziging van de startnotitie, maar we nemen deze referentie wel mee tijdens de planstudie.

Inspraakreactie 8

Onderdeel 8.1

Zou een mooie oplossing zijn. Had al veel eerder gemoeten. Krommenie-Assendelft was zelfs eerder.

Antwoord 8.1

We gaan er alles aan doen om zo snel mogelijk een goede en gedragen oplossing te realiseren.

Inspiraakreactie 9

Onderdeel 9.1

Onze wensen zouden zijn:

Een onderdoorgang ter hoogte A8. Voor verkeer.

Treinen op straatniveau laten.

Afwaarden Guisweg naar beide zijde 1 baan.

Afwaarden gehele prov.weg naar beide zijde 1 baan.

Verbreden fietspad langs Prov.weg.

Afsluiten afslag Guisweg Wezelstraat voor auto's. Alleen voor voetgangers en fietsverkeer een doorgang.

Extra groene buffer naar huizen/cq sportvelden. Geluidsremmende maatregelen.

Groenebuffer/ geluidswal naar spoorlijn tussen wezelstraat en spoorlijn.

Vermindering van nachtverlichting (openbare straatverlichting).

Extra maatregelen om de fijnstof a8 en spoor te verminderen.

Op de Guisweg rotonde- richting Wezelstraat een vrijliggend fietspad richting ondertunneling station Zaandijk Zaanse schans.(fietstunnel).

Veel succes en wijsheid.

Graag met respect voor het karakter van onze jaren 1930 huizen.

Antwoord 9.1

In de planstudiefase komt het merendeel van de door u ingebrachte wensen terug om nader te onderzoeken. Wij hebben dit als bouwstenen benoemd, die tijdens de planstudie uitgebreid uitgewerkt gaan worden. Onderdeel van de planstudie is ook dat we een beeldkwaliteitsplan opstellen, dat een idee geeft hoe het gebied er uit zal komen te zien met de nieuwe maatregelen. In de planstudie brengen we de effecten van de verschillende alternatieven in beeld. Eventuele noodzakelijke maatregelen - voor bijvoorbeeld geluidsoverlast of luchtkwaliteit - worden onderdeel van het project. Uw wensen zijn onderdeel van de onderzoeken in de planstudie Guisweg. Uw reactie vormt voor ons dan ook geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Inspiraakreactie 10

Onderdeel 10.1

Gezien mijn onmiddellijke nabijheid van de betreffende kruising zou een onderdoorgang verderop (waar nu bv fietstunnel bevindt) mijn voorkeur hebben.

Antwoord 10.1

In de planstudie bepalen we de exacte locatie van de onderdoorgang onder het spoor en de betreffende T-aansluiting. Hiervoor verkennen we meerdere opties en de effecten (kosten, technische haalbaarheid, inpassing) worden hiervan beoordeeld. Daarbij moeten wij rekening houden met de aansluitingen met de

wijken en de ontwerprichtlijnen van de hellingen voor het autoverkeer, waardoor het aantal locaties waar een onderdoorgang gerealiseerd kan worden beperkt is. Een kruising buiten het plangebied is geen optie, omdat het geen oplossing vormt voor de problematiek in het gebied en nemen wij niet mee in deze planstudie. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 11

Onderdeel 11.1

Is ooit overwogen de tunnel naar het noorden te schuiven voor de ontsluiting van Rooswijk?

Antwoord 11.1

De grootste verkeersstroom die nu gebruik maakt van de Guisweg gaat naar het zuiden op de Provincialeweg. Het is een belangrijke ontsluitingsweg voor heel Zaanstad en niet alleen voor Rooswijk. Door de nieuwe ontsluitingsweg meer naar het zuiden te leggen hebben de omliggende wijken minder last van de grote verkeersstroom, verminderd de barrièrewerking naar de sportvelden en kunnen we voor autoverkeer een inpasbare T-aansluiting maken. Uw voorstel - het verschuiven van de tunnel naar het noorden - vormt geen oplossing voor de problematiek in het gebied. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 11.2

Als de busbrug open gaat kan het bestemmingsverkeer vanuit Westzaan via Westerwatering worden afgewikkeld.

Antwoord 11.2

De busbrug vormt geen onderdeel van de scope van planstudie Guisweg. Wel houden we in de onderzoeken van de planstudie rekening met de verschillende scenario's in het project Busbrug de Binding. Op basis van uw reactie zal project Busbrug de Binding dan ook worden toegevoegd als raakvlakproject, wat leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Onderdeel 11.3

Een rotonde op de provinciale weg om ook Zaandijk beter te ontsluiten (zoals in Wormerveer is gedaan). En meer ruimte tussen spoor en Provinciale weg voor de tunnel.

Antwoord 11.3

Het belangrijkste projectdoel is het verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg. Dit kan alleen door de huidige Guisweg ongelijkvloers te maken. De beschikbare ruimte is te klein om op het huidige locatie Guisweg - Provincialeweg een ongelijkvloerse kruising aan te leggen. De kruising vervangen door een rotonde, die dan dus ook ongelijkvloers het spoor

moet kruisen, is een technisch lastig te realiseren oplossing, is ruimtelijk niet inpasbaar en financieel zeer kostbaar. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 12

Onderdeel 12.1

Wellicht kan, vooruitlopend op dit toch weer vrij langdurige proces, nogmaals gekeken worden naar de slechtfunctionerende verkeerslichten. Door verbeterde automatisering zou hier een heleboel ergernis bespaard kunnen worden.

Antwoord 12.1

Uw reactie is geen onderdeel van de scope van de planstudie, en vormt geen aanleiding tot een aanpassing van de startnotitie. Uw reactie is wel doorgegeven aan de betreffende afdeling van de gemeente Zaanstad.

Inspraakreactie 13

Onderdeel 13.1

Voor de zéér lange termijn is er m.i. maar één oplossing en dat is ondergronds. Dit is natuurlijk vanwege de kosten al direct tot de onmogelijkheden bestempeld. Alle andere oplossingen worden van die "May-Weggen-mislukkingen". Tevens ondergronds doortrekken vanaf station Wormerveer tot na de Nauernasche Vaart, m.b.t. het kruispunt Krommenie-Assendelft. En als je dan toch bezig bent meteen vanaf Zaandam naar Hoorn ook ondergronds en onder de Zaan door; ben je meteen van die vervelende spoorbrug af. Vooraf al onhaalbaar geacht, maar ik ben benieuwd hoe men er over ca. 50 jaar over denkt.

Antwoord 13.1

Zoals u aangeeft in uw reactie, is een deel van uw voorstel in de verkenning al onderzocht. Uit de verkenning Guisweg is gebleken dat een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. De best betaalbare variant van een verdiept spoor (enkel tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans), is nog altijd financieel niet haalbaar. Deze variant met een "korte" verdiepte ligging heeft bovendien niet of nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van de nu gekozen oplossingsrichting. Varianten van een verdiept spoor waarbij ook het station verdiept wordt aangelegd en/of waarbij het spoor over een langere afstand wordt verdiept, hebben wel toegevoegde waarde, maar zijn financieel onhaalbaar en bovendien lastiger te realiseren. Een verdiept station is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid overigens niet wenselijk.

Voor alle varianten van een verdiept spoor geldt, dat sprake zal zijn van een ingewikkelde bouwfasering waarin gebruik gemaakt moet worden van een tijdelijk station en een tijdelijk hulpspoor. Daarbij komt dat een eventuele capaciteitsuitbreiding van het spoor in de (verre) toekomst, met een verdiept spoor, veel kostbaarder wordt.

Daarnaast betekent het verdiepen van het spoor dat oppervlaktewaterverbindingen verbroken worden waardoor de waterveiligheid in Oud-Koog niet meer gegarandeerd kan worden en de recreatieve vaarverbinding vanuit Oud-Koog niet kan blijven bestaan. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 14

Onderdeel 14.1

In het vaststellen van het plangebied is onvoldoende rekening gehouden met de mogelijkheid om het NS-station Zaandijk te verplaatsen naar het noorden (meer centraal voor de woonwijken). Hierdoor ontstaan ook meer mogelijkheden voor het project.

Antwoord 14.1

Het verplaatsen van NS-station Zaandijk Zaanse Schans maakt geen onderdeel uit van de scope van de planstudie Guisweg. Dat heeft er mee te maken dat het verplaatsen van het station geen bijdrage levert aan de projectdoelen, dat het verplaatsen een grote impact op de aansluitende verbindingen in de omgeving heeft en dat het verplaatsen bijzonder kostbaar is. Het huidige station voorziet een bepaald verzorgingsgebied (waaronder Zaanse Schans) en er zijn voor de toekomst mogelijkheden om het gebied rondom het station te ontwikkelen om de huidige locatie te optimaliseren. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 14.2

Ik wil graag op de hoogte blijven bij de planvorming.

Antwoord 14.2

Wij hebben genoteerd dat u op de hoogte wil blijven en zullen u in ieder geval persoonlijk uitnodigen voor openbare bijeenkomsten over de planstudie Guisweg.

Inspraakreactie 15

Onderdeel 15.1

Graag ondersteun ik het idee voor een weg onder het spoor om het knelpunt bij de kruising van de Guisweg met de spoorlijn en de Provincialeweg op te lossen. Wij wonen in een prachtige wijk, maar woongeluk daalt steeds verder met stip door ellelang wachten voor het spoor. Hartelijk dank voor de genomen en te nemen acties.

Antwoord 15.1

We gaan er alles aan doen om zo snel mogelijk een goede en gedragen oplossing te realiseren.

Inspraakreactie 16

Onderdeel 16.1

Waarom wordt er niet aan een auto vrije doorgang gewerkt in de Wezelstraat onder de A8 door? Dat geeft kinderen en scholen een autovrijere doorgang naar het zwembad, topsportcentrum en tennisbaan langs het spoor. Volgens mij is dat voor autoverkeer geen punt om via de Guisweg naar de parkeerterreinen voor deze accommodaties te rijden (en bevordert het fietsen hier).

Antwoord 16.1

Wij vinden uw suggestie om een autovrije doorgang via de Wezelstraat te realiseren tussen de wijk en de sportvelden logisch. Door de aanleg van de verdiepte ligging van de nieuwe ontsluitingsweg bij de Provincialeweg, is het in stand houden van de autoverbinding via de Wezelstraat wellicht niet meer mogelijk. Dit onderzoeken we uitgebreid tijdens de planstudie. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 16.2

Daarnaast verbaasd de plaats van de ondertunneling voor het autoverkeer mij. Bij de geplande locatie in de buurt van de A8 moet er veel groen weg, komen er meer knelpunten voor fietsers en is er weinig ruimte meer dan op de huidige plek van de overweg. Probleem blijft de aansluiting op de provinciale weg in een t-kruising. Gezien de politie bureau plaats en de overlast op de huidige plek lijkt mij de overweg guisweg vervangen door een tunnel op die plaats een betere locatie voor de tunnel.

Antwoord 16.2

Ter hoogte van de bestaande spoorwegovergang Guisweg is - gezien de bebouwing - geen ruimte voor een ongelijkvloerse kruising. Ook omdat hier een volledig verdiept kruispunt op -1 niveau gemaakt zou moeten worden (een T-aansluiting werkt niet). In de bouwstenen van de oplossingsrichting die we in de planstudie onderzoeken, is de onderdoorgang (met T-aansluiting op de Provincialeweg) direct ten noorden van de A8 alléén voor het autoverkeer. Voor fietsers en voetgangers zoeken we naar de geschikte plek voor een aparte onderdoorgang - vermoedelijk nabij station Zandijk Zaanse Schans. De exacte locaties van zowel van de onderdoorgang voor autoverkeer (net ten noorden van de A8) en de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers, moeten dus nog worden onderzocht. Een verdiepte halve aansluiting (T-kruising) neemt in ieder geval relatief weinig ruimte in beslag. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 16.3

Als een paal staat boven water dat er aan de huidige situatie iets moet veranderen. Bovendien de Guisweg net aangepakt met nieuwe inrichting en asfalt... Het plan voor de betere ondertunneling van beide stations lijkt mij heel goed. Soms levensgevaarlijk onder Koog aan de Zaan op de zig zag baan.

Antwoord 16.3

We herkennen de door u genoemde noodzaak iets te doen aan de huidige situatie. Het verbeteren van de onderdoorgang bij station Zaandijk Zaanse Schans is inderdaad een belangrijk onderdeel van de voorgenomen maatregelen. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek. Echter, aanpassingen aan station Koog aan de Zaan zijn geen onderdeel van deze planstudie. Uw reactie vormt voor ons geen aanleiding tot wijziging van de startnotitie.

Onderdeel 16.4

Ook de oprit naar A8 vanaf de Provincialeweg is een gevaar voor verkeer op en naar de A8. Laten vervallen met een route via de Guisweg en als alternatief via de van Goghweg.

Antwoord 16.4

In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2 op de A8. Eén van de aanleidingen hiervoor is dat de invoegstrook van de toerit erg kort is, en voor file en gevaarlijke situaties kan zorgen op de A8. We nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving in mee. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 16.5

Ik blijf graag op de hoogte van de ontwikkelingen.

Antwoord 16.5

Wij hebben genoteerd dat u op de hoogte wil blijven en zullen u in ieder geval persoonlijk uitnodigen voor openbare bijeenkomsten over de planstudie Guisweg.

Inspiraakreactie 17

Onderdeel 17.1

Het kruispunt Guisweg/Provincialeweg in Zaandijk is niet het enige knelpunt waar het spoor op deze lijn mee te maken heeft. De spoorlijn is ook een belemmering voor de ontsluiting aan de noordelijke kant van wijk Westerwating in Zaandam. Met betrekking tot deze studie is het mijns inziens aan te raden niet alleen te kijken naar oplossingen voor de korte termijn maar ook meer toekomstgericht.

Antwoord 17.1

De ontsluiting van Westerwating is geen onderdeel van de scope van de planstudie Guisweg. Eventuele aanpassingen aan de ontsluiting zal in een separaat project door de gemeente Zaanstad worden gepland en gerealiseerd. De visie van de gemeente op mobiliteitsbeleid is vastgelegd in het Zaans Verkeer en Vervoerplan uit 2009 (ZVVP). Indien nodig houden wij in de planstudie Guisweg rekening met verschillende toekomstige ontsluitingsvarianten van Westerwating. Ook houden we in de onderzoeken van de planstudie rekening met de verschillende scenario's in het project Busbrug de Binding (welke ook relatie heeft met de ontsluiting van Westerwating). Op basis van uw reactie zal project Busbrug de Binding dan

ook worden toegevoegd als raakvlakproject, wat leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Onderdeel 17.2

In dat verband is het zeker het overwegen waard om de spoorlijn te laten verzinken in een betonnen bak direct vanuit station Zaandam, zoals ook gebruikt bij de spoorlijn naar Utrecht ten zuiden van Abcoude. Pas vlak voor Wormerveer kan het spoor weer naar boven komen. Voordeel voor het hele gebied is dan minder geluidsoverlast, ruimte voor het (vracht)verkeer en de mogelijkheid de eerder genoemde ontsluiting voor Westerwatering te realiseren zonder dat dit een probleem gaat opleveren met betrekking tot de steeds intensiever gebruikte spoorlijn. Met het realiseren van deze betonnen bak, komen er zelfs mogelijkheden voor meer verbindingen in de Oost-West richting. Natuurlijk is dit niet de meest goedkope oplossing. Het zal duur zijn zelfs, maar wel uiterst toekomst gericht en vele andere voordelen voor de ontwikkeling van het stadsgebied Zaanstad.

Antwoord 17.2

In uw reactie geeft u al aan dat uw voorstel zeer kostbaar is. Uit de verkenning Guisweg is inderdaad gebleken dat een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. De best betaalbare variant van een verdiept spoor (enkel tussen de stations Koog aan de Zaan en Zandijk Zaanse Schans), is nog altijd financieel niet haalbaar. Deze variant met een “korte” verdiepte ligging heeft bovendien niet of nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van de nu gekozen oplossingsrichting. Varianten van een verdiept spoor waarbij ook het station verdiept wordt aangelegd en/of waarbij het spoor over een langere afstand wordt verdiept, hebben wel toegevoegde waarde, maar zijn financieel onhaalbaar en bovendien lastiger te realiseren. Een verdiept station is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid overigens niet wenselijk.

Voor alle varianten van een verdiept spoor geldt, dat sprake zal zijn van een ingewikkelde bouwfasering waarin gebruik gemaakt moet worden van een tijdelijk station en een tijdelijk hulpspoor. Daarbij komt dat een eventuele capaciteitsuitbreiding van het spoor in de (verre) toekomst, met een verdiept spoor, veel kostbaarder wordt.

Daarnaast betekent het verdiepen van het spoor dat oppervlaktewaterverbindingen verbroken worden waardoor de waterveiligheid in Oud-Koog niet meer gegarandeerd kan worden en de recreatieve vaarverbinding vanuit Oud-Koog niet kan blijven bestaan.

We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspiraakreactie 18

Onderdeel 18.1

Hierbij wil ik aangeven dat [wij] graag betrokken willen worden bij het projectgroepen rondom de Guisweg.

Antwoord 18.1

Wij hebben u genoteerd als belangstellende voor de focusgroep met bewoners en belanghebbenden uit de omgeving. Uw interesse wordt meegenomen in de samenstelling van de focusgroep, maar vormt geen garantie op deelname. We zorgen ervoor dat natuurorganisaties op een manier vertegenwoordigd zullen zijn in de focusgroepen. Ten tijde van het publiceren van deze reactienota heeft de samenstelling inmiddels plaatsgevonden. We zullen u in ieder geval persoonlijk uitnodigen voor openbare bijeenkomsten over de planstudie Guisweg.

Onderdeel 18.2

Ook willen wij aangeven om zoveel rekening te houden met het bestaande groen rondom deze nieuwe onderbetunnelingen en ook de impact op mogelijke vleermuisfoerageer-routes te beperken. Dit zou meegenomen moeten worden in de besluitvoering.

Antwoord 18.2

Een goede inpassing van deze nieuwe ontsluitingsweg en onderdoorgang in de omgeving, is een belangrijk ontwerpuitgangspunt tijdens de planstudie. Een goede groen- en waterstructuur is voor dit gebied belangrijk en wordt zorgvuldig uitgewerkt. De impact van dit project op de leefomgeving van vleermuizen en vogels is onderdeel van de effectbeoordeling in het natuuronderzoek (flora en fauna). In de effectbeoordeling zal dit een plek krijgen. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 18.3

Wij willen graag hier invloed ook op hebben.

Antwoord 18.3

De beantwoording van dit onderdeel is behandeld in Antwoord 18.1.

Inspraakreactie 19

Onderdeel 19.1

Hierbij wil ik aangeven dat [wij] graag betrokken willen worden bij het projectgroepen rondom de Guisweg.

Antwoord 19.1

Wij hebben u genoteerd als belangstellende voor de focusgroep met bewoners en belanghebbenden uit de omgeving. Uw interesse wordt meegenomen in de samenstelling van de focusgroep, maar vormt geen garantie op deelname. We zorgen ervoor dat natuurorganisaties op een manier vertegenwoordigd zullen zijn in de focusgroepen. Ten tijde van het publiceren van deze reactienota heeft de samenstelling inmiddels plaatsgevonden. We zullen u in ieder geval persoonlijk uitnodigen voor openbare bijeenkomsten over de planstudie Guisweg.

Onderdeel 19.2

Ook willen wij aangeven om zoveel rekening te houden met het bestaande groen rondom deze nieuwe onderbetunnelingen en ook de impact op mogelijke vleermuisfoerageer-routes te beperken. Dit zou meegenomen moeten worden in de besluitvoering.

Antwoord 19.2

Een goede inpassing van deze nieuwe ontsluitingsweg en onderdoorgang in de omgeving, is een belangrijk ontwerpuitgangspunt tijdens de planstudie. Een goede groen- en waterstructuur is voor dit gebied belangrijk en wordt zorgvuldig uitgewerkt. De impact van dit project op de leefomgeving van vleermuizen en vogels is onderdeel van de effectbeoordeling in het natuuronderzoek (flora en fauna). In de effectbeoordeling zal dit een plek krijgen. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 19.3

Wij willen graag hier invloed ook op hebben.

Antwoord 19.1

De beantwoording van dit onderdeel is behandeld in Antwoord 19.1.

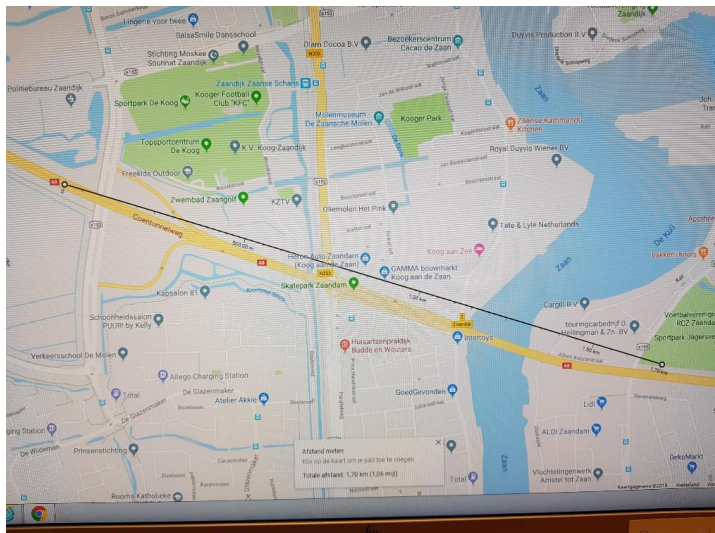
Inspiraakreactie 20

Onderdeel 20.1

Ik weet dat het wellicht niet past maar het lijkt mij met oog op de toekomst zeker een overweging waard. Als de doortrekking van de A8 naar de A9 gaat plaatsvinden is de brug over de Zaan ook een knelpunt.

Wat nou als er een tunnel aangelegd wordt van 1,7 km vanaf de sportvelden naast de A8 bij het kalf tot voorbij de brug met de Guisweg.

Hierdoor kan de brug over het spoor gebruikt worden voor verkeer vanaf de provinciale weg om over het spoor te komen dmv een rotonde boven de Albert Heijn in Koog aan de Zaan. De brug over de Zaan kan dan gebruikt worden om op de A8 te komen waar de tunnel start bij de sportvelden.



Antwoord 20.1

De oplossing die u schetst is dusdanig kostbaar dat dit geen reële oplossing is voor de problematiek van de doorstroming en veiligheid rondom de kruising Guisweg - Provincialeweg. Een eventuele verdiepte A8 - zoals u voorstelt - is dan ook geen onderdeel van de scope van deze planstudie. Overigens is Verbinding A8-A9 een raakvlakproject en we houden in de planstudie Guisweg rekening met verschillende scenario's binnen dit project. De mogelijke knelpunten op de Zaanbrug ten gevolge van een eventuele doortrekking van de A8-A9 vallen echter buiten de scope van de planstudie Guisweg. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 21

Onderdeel 21.1

We hebben kennis genomen van de startnotitie planstudie Guisweg. Tijdens de informatieavonden op 6 februari en 18 juni hebben we ons laten voorlichten over de plannen, die nu onderzocht gaan worden op hun haalbaarheid.

De tekeningen laten ons zien dat sporthal en sportvelden hun ruimte behouden en dat er geen wegen worden gepland bij en langs de sportvelden waar onze vereniging voor zijn trainingen en wedstrijden gebruik van maakt. Omdat veiligheid en bereikbaarheid (voor fietsers, automobilisten, ambulance enz.) voor ons belangrijke aandachtspunten zijn, hebben we met name daarnaar gekeken. Er ontstaat geen extra verkeer naar en van de toegang naar het zwembad, de sportvelden van KZ, de tennisvelden en het jeu-de-boules-terrein. Wij zijn er blij mee, dat ook u de toegankelijkheid en verkeersveiligheid van de terreinen aan de Wezelstraat respecteert. Wij hopen dat dat voor u ook uitgangspunt zal zijn voor de aanleg van het fietspad dat eventueel gepland wordt vanaf de omgelegde Guisweg naar het station van Zaandijk.

We wensen u veel succes met het verdere onderzoek naar de oplossing voor het knelpunt spoorlijn/Provincialeweg – Guisweg en blijven graag op de hoogte van de verdere uitwerking van de plannen.

Antwoord 21.1

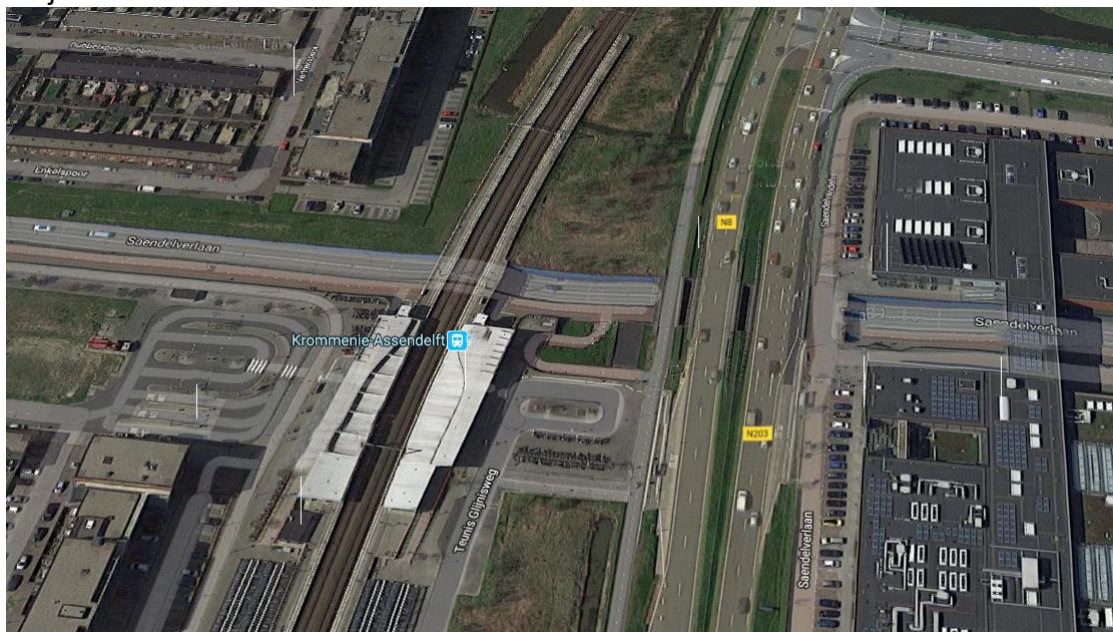
Naar aanleiding van uw reactie, bevestigen wij hierbij dat wij er naar streven om de toegankelijkheid en verkeersveiligheid van de diverse voorzieningen in het gebied rondom het project Guisweg te handhaven en (indien mogelijk) te verbeteren. Wel willen we u er bewust van maken dat de oplossingsrichting zoals die er nu ligt schetsmatig is, we kunnen dan ook nog geen uitspraken doen over mogelijke impact of overlast (tijdens de bouw of als resultaat van de maatregelen). In elk geval zijn de verkeersveiligheid, toegankelijkheid (ook van hulpdiensten) en bereikbaarheid (expliciet voor fietsers van en naar de sportvelden) belangrijk onderdeel van de onderzoeken tijdens de planstudie. Wij hebben genoteerd dat u op de hoogte wil blijven en zullen u in ieder geval uitnodigen voor openbare bijeenkomsten over de planstudie Guisweg.

Inspiraakreactie 22

Onderdeel 22.1

Hierbij mijn reactie op het voornemen om de kruising Provincialeweg/Guisweg te herinrichten: Goed plan, maar laat het geen verkeerskundig gedrocht worden, zoals recente herinrichtingen van kruisingen met de Provincialeweg. Met name de fietser lijkt in die gevallen de laatste verkeersdeelnemer die er nog even geflanst moest worden.

De meest recente voorbeelden daarvan zijn de kruisingen met dezelfde Provincialeweg:
- bij station Krommenie-Assendelft:



Met voor de fietser onduidelijke onlogische afslagen (die moet je echt zoeken), fietspad in een helling met 2 scherpe bochten achter elkaar (ik zie mensen daar zelfs afstappen), ruimtelijke en functioneel een dikke onvoldoende.

- met kruising Den Uylweg:



Met voor de fietser zeer onduidelijke routing (hoe moet je van de brug af naar de pont en vice versa? zelfs de bebording schiet tekort) en met een bijzonder gevaarlijke kruising/aantakking op het doorgaande fietsverkeer (geen uitzicht aan het eind van een helling).

Ik pleit er dan ook voor om in het verdere traject als uitgangspunten voor de fietser uit te gaan van

- helder en overzichtelijk;
- veilig;
- bij voorkeur zonder hellingbanen, bijv. door instandhouding van de fietsoversteek Guisweg;
- laat vooral naast verkeersontwerpers, landschapsarchitecten en stedenbouwkundigen meedenken;
- aandacht voor schoonheid/uiserlijk, niet (alleen) een verkeerskundig uiterlijk.

Ik ga er van uit dat in het vervolg ontwerptraject overleg momenten met de gebruikers ingepland worden

Antwoord 22.1

Wij herkennen de uitgangspunten die u noemt voor de inrichting van de fietsinfrastructuur en zullen daar in het ontwerpproces zo goed mogelijk rekening mee houden. Dat sluit ook aan bij de projectdoelen van het project Guisweg, waarbij zowel veiligheid, bereikbaarheid als een aantrekkelijke leefomgeving (onder andere ruimtelijke kwaliteit en beleving) voor fietsverkeer worden benoemd. Mede op basis van uw reactie is ruimtelijke kwaliteit explicieter opgenomen in het overzicht van beoordelingscriteria, wat leidt tot een wijziging van de startnotitie.

In het vervolgtraject worden overlegmomenten met de gebruikers ingepland. Daarnaast wordt een focusgroep ingesteld om tijdens de planstudie mee te denken in de onderzoeken en ontwerpen.

Inspraakreactie 23

Onderdeel 23.1

Mijns inziens moet er in deze planstudie ook rekening worden gehouden met de bereikbaarheid van station Zaandijk Zaanse Schans en de westkant van Oud Koog (Basisschool De Piramide & Albert Heijn Verzetstraat) voor langzaam verkeer vanuit de wijk Oud Zaandijk. Er wordt momenteel zeer intensief gebruik gemaakt van het voetpad aan de oostzijde van de N203 (langs het pand van Olam Cocoa), ook door fietsers en scooters. Dit levert veel gevaarlijke situaties op.

Antwoord 23.1

De scope van de planstudie omhelst ook de door u genoemde locaties in en rond Oud-Koog. De door u gesignaleerde problemen met betrekking tot het voetpad, vallen binnen de onderzoeken tijdens de planstudie. De bereikbaarheid van het station en andere voorzieningen voor voetgangers en fietsers, vormt een belangrijk onderdeel van de onderzoeken tijdens de planstudie. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 24

Onderdeel 24.1

Graag wil ik weten of u bij het aanpassen van de Guisweg ook rekening houdt met de ontsluiting van de wijk Westerwating. Momenteel is er eigenlijk maar 1 ontsluiting voor de gehele wijk via de “den Uijlbrug” en een halve ontsluiting via een woonwijk. Kunnen in de plannen rond de Guisweg ook een ontsluiting voor deze grote wijk meegenomen worden?

Antwoord 24.1

De ontsluiting van Westerwating is geen onderdeel van de scope van de planstudie Guisweg. Eventuele aanpassingen aan de ontsluiting zal in een separaat project door de gemeente Zaanstad worden gepland en gerealiseerd. De visie van de gemeente op mobiliteitsbeleid is vastgelegd in het Zaans Verkeer en Vervoerplan uit 2009 (ZVVP).

Indien nodig houden wij in de planstudie Guisweg wél rekening met verschillende toekomstige ontsluitingsvarianten van Westerwating. Ook houden we in de onderzoeken van de planstudie rekening met de verschillende scenario's in het project Busbrug de Binding (welke ook relatie heeft met de ontsluiting van Westerwating). Op basis van uw reactie zal project Busbrug de Binding dan ook worden toegevoegd als raakvlakproject, wat leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Inspraakreactie 25

Onderdeel 25.1

1. Onterecht wordt de indruk gewekt dat de milieusituatie door het voornemen verbetert.

De ontwikkelingen die worden geschetst in de startnotitie hebben als doel om de doorstroming van het verkeer te bevorderen en tevens het gebruik van OV (trein) te bevorderen. Het gaat daarbij om de doorstroming in een veel groter gebied dan het gebied waarop de planstudie betrekking heeft. Ter illustratie: de Hoogfrequent spoor heeft als doel in het gebied Amsterdam-Alkmaar meer personen in de trein te krijgen. Dit zal in het gebied tussen Alkmaar en Amsterdam hopelijk leiden tot een geringe groei (van de milieulast) van het autoverkeer. Maar het treinverkeer dat hiervoor moet worden ingezet rijdt allemaal door Zaandijk, Koog aan de Zaan en Zaandam. En, het is de verwachting dat de milieulast ten gevolge van dit treinverkeer in de Zaanstreek zal toenemen. Evenzo zal de autonome groei van het verkeer op de A8 en de groei van het autoverkeer ten gevolge van een eventuele verbinding tussen A8 en de A9 leiden tot meer milieulast in de Zaanse woonwijken ter weerszijden van de weg. Het voornemen om bij station Zaanse Schans woningbouw te realiseren en een P+R mogelijkheid te realiseren zal ook leiden tot meer verkeer en een verhoging van de milieulast. Nergens in de planstudie wordt gerefereerd naar een toename van de verkeershinder in de genoemde Zaanse woonwijken. Eén van de doelen die genoemd wordt in de startnotitie is het verbeteren van de milieusituatie (in het plangebied). Dit is niet realistisch. Het zou beter zijn om eerlijk te melden dat *de in de startnotitie genoemde ontwikkelingen zullen leiden tot meer spoor- en autoverkeer in het studiegebied en dat in de planstudie onderzocht wordt welke invloed dit heeft op de milieulast in dit gebied. Daarbij is het doel om via een meest milieu vriendelijk alternatief de milieulast zo mogelijk te stabiliseren of te verminderen.*

Antwoord 25.1

Binnen de planstudie Guisweg proberen we zo veel mogelijk een bijdrage te leveren aan een aantrekkelijke leefomgeving, waarbij onder andere gekeken wordt naar geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, barrièrewerking, sociale veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en beleving. De verwachting is dat met de gekozen oplossingsrichting vooral ten aanzien van verkeersveiligheid, sociale veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en beleving een positief resultaat kan worden behaald. Zoals ook blijkt uit de resultaten van de verkenning, zijn er voor een aantal andere omgevingsaspecten neutrale en/of negatieve effecten te verwachten. Het is dus niet onze bedoeling om de indruk te wekken, dat de door u genoemde milieusituatie in het plangebied door het voornemen zonder meer verbetert. Overigens noemt u in uw reactie ook de mogelijke effecten van woningbouwontwikkelingen, die buiten de scope van het project Guisweg vallen.

In de planstudie werken we de bouwstenen van de gekozen oplossingsrichting uit om te komen tot verschillende alternatieven. De effecten van de alternatieven op het milieu en de omgeving onderzoeken we in deze fase nog gedetailleerder door middel van een vrijwillige milieueffectrapportage (hierna: mer). Daarbij onderzoeken we ook wat het te verwachten effect van de mogelijke maatregelen is, zowel in het gebied als in de omliggende woonwijken. Binnen de maatregelen proberen we dus zo veel mogelijk bij te dragen aan een aantrekkelijke leefomgeving. Het bepalen van mitigerende of compenserende maatregelen is onderdeel van de vrijwillige mer, en wordt dus meegenomen in de planstudie. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 25.2

2. De motivering van de voorgenomen ontwikkelingen wordt niet correct omschreven.

Ter illustratie: de tekst van de startnotitie geeft de indruk dat aansluiting 2 op rijksweg A8 gesloten zou moeten worden om de milieulast in Zaandijk te verminderen en de veiligheid op de A8 te verbeteren omdat deze aansluiting leidt tot filevorming. De werkelijkheid is dat het sluiten van aansluiting 2 past bij het beleid van de Rijksoverheid en dat deze sluiting één van de redenen is voor het Rijk om te participeren (ook financieel) in de ontwikkelingen die beschreven worden in de startnotitie. Tevens wordt niet vermeld dat een betere doorstroming op de A8 en een verbinding tussen de A8 en de A9 zal leiden tot een grotere groei van het autoverkeer op de A8 en daarmee een grotere milieulast in Zaandijk. Het zou beter zijn om eerlijk te melden dat: *De Rijksoverheid is bereid (financieel) te participeren in de voorgenomen ontwikkeling indien de aansluiting 2 op de A8 gesloten wordt. De geluidsbelasting in Zaandijk ten gevolge van het verkeer op deze aansluiting zal hierdoor weggenomen worden.* Ik woon al ruim 40 jaar in de wijk Westerkoog en heb zeer regelmatig (in- en buiten de spits) gebruik gemaakt van de A8 naar- en van Amsterdam. De files die ter hoogte van aansluiting 2 optreden worden in vrijwel alle gevallen veroorzaakt door het openen van de brug over de Zaan. Nergens in de startnotitie wordt gemeld dat de brug over de Zaan in de A8 leidt tot een slechte doorstroming en dat het wenselijk is de A8 ter hoogte van de Zaan en Zaandijk door een tunnel te laten lopen. Dat zou pas leiden tot een verbeterde doorstroming en een vermindering van de milieulast in Zaandijk!

Antwoord 25.2

De verkenning Guisweg geeft een onderbouwing voor de keuze voor de oplossingsrichting waar we in de planstudie mee gaan werken.

Het optimaliseren van de A8-aansluitingen 2 en 3 een reden is voor het Rijk om te participeren in het project Guisweg. Het al dan niet afsluiten van A8-aansluiting 2 is daarbij voor het Rijk echter geen harde voorwaarde. In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2 op de A8. Eén van de aanleidingen hiervoor is dat de invoegstrook van de toerit erg kort is, en voor file en gevaarlijke situaties kan zorgen op de A8. De voor- en nadelen van de mogelijkheden wegen we zorgvuldig af en we nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving mee. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Voor wat betreft de Verbinding A8-A9: dit project behoort niet tot de scope van de planstudie Guisweg, maar is wel een raakvlakproject. Dat betekent dat in de onderzoeken van de planstudie rekening met de verschillende scenario's binnen deze ontwikkeling om te zien wat de mogelijke effecten zijn binnen de maatregelen van de planstudie Guisweg. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

We zijn bekend met de problematiek op en rond de Coenbrug. We nemen het project Coenbrug op als raakvlakproject en nemen het functioneren van de brug mee tijdens de planstudie Guisweg. Dit deel van uw reactie leidt dan ook tot een wijziging van de startnotitie. Ondertunneling van de A8 maakt hier geen onderdeel van uit, omdat daar geen sprake van is bij het Rijk.

Onderdeel 25.3

3. Ten onrechte worden “dure” alternatieven terzijde geschoven.

Alternatieven 1, 2A en 2B (trein rijdt in een verdiepte bak) worden opzij geschoven omdat deze te duur zijn. Dat bevreemdt mij ten zeerste. In de startnotitie wordt gemeld dat het traject van de milieu effect rapportage gevolgd wordt. Het zou de Vervoerregio sieren indien zij meest milieuvriendelijke alternatieven meenemen in de m.e.r. en deze thans nog niet terzijde schuiven vanwege de kosten. Indien het vanwege rijks- en regionaal belang gewenst is om de toekomstige groei van het trein- en autoverkeer door de woonwijken van Zaanstad af te wikkelen dan zouden kosten om dit op een meest milieuvriendelijke wijze te doen geen probleem mogen zijn. Het valt te verwachten dat de benodigde financiële middelen niet op korte termijn beschikbaar zijn op de begroting van het rijk en de regionale- en lokale overheden, maar er kan een voorbeeld genomen worden aan de aanleg van de Tweede Coentunnel. Ook daarvoor waren de financiële middelen niet aanwezig. Toch is de tunnel aangelegd waarbij de aannemerscombinatie de tunnel gefinancierd heeft en gedurende een lange reeks van jaren zal onderhouden en de rijksoverheid elke maand een bedrag betaalt gedurende die lange reeks van jaren (zogenaamd DBFM contract). In het milieuvriendelijke alternatief zou ook een ondertunneling van de rijksweg A8 ter hoogte van de rivier de Zaan kunnen worden meegenomen.

Antwoord 25.3

Uit de verkenning Guisweg is gebleken dat een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. De best betaalbare variant van een verdiept spoor (enkel tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans), is nog altijd financieel niet haalbaar. Deze variant met een “korte” verdiepte ligging heeft bovendien niet of nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van de nu gekozen oplossingsrichting. Varianten van een verdiept spoor waarbij ook het station verdiept wordt aangelegd en/of waarbij het spoor over een langere afstand wordt verdiept, hebben wel toegevoegde waarde, maar zijn financieel onhaalbaar en bovendien lastiger te realiseren. Een verdiept station is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid overigens niet wenselijk.

Voor alle varianten van een verdiept spoor geldt, dat sprake zal zijn van een ingewikkelde bouwfaserings waarin gebruik gemaakt moet worden van een tijdelijk station en een tijdelijk hulpspoor. Daarbij komt dat een eventuele capaciteitsuitbreiding van het spoor in de (verre) toekomst, met een verdiept spoor, veel kostbaarder wordt.

Daarnaast betekent het verdiepen van het spoor dat oppervlaktewaterverbindingen verbroken worden waardoor de waterveiligheid in Oud-Koog niet meer gegarandeerd kan worden en de recreatieve vaarverbinding vanuit Oud-Koog niet kan blijven bestaan.

We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 25.4

4. Het studiegebied is te klein om een integrale benadering van de problematiek en de kansen te kunnen realiseren.

Op pagina 6 staat “De verkeersstromen binnen Zaanstad klappen door het volledig maken van aansluiting 3 op de A8 als het ware deels om van het oosten naar het westen. De impact hiervan moet onderzocht worden voor onder meer geluid en luchtkwaliteit”. Je zou dit kunnen lezen als: “Thans loopt het regionale verkeer in noord-zuid richting ten oosten van de spoorlijn (via de N203). In de toekomst zal een deel van dit noord-zuid verkeer ten westen van de spoorlijn plaatsvinden”. De vraag is via welke lokale wegen dit verkeer ten westen van de spoorlijn zal plaatsvinden. De startnotitie rept daar geen woord over. Er zijn plannen van de gemeente Zaanstad om de woonwijken Westerwatering en Westerkoog via een weg met elkaar te verbinden. Dat zou er toe kunnen leiden dat het noord-zuidverkeer door deze woonwijken haar weg zal vinden. Dat zou wel een heel slechte oplossing zijn. De weg door deze twee woonwijken zal zich dan ontwikkelen tot een soort provinciale weg die midden door twee woonwijken loopt. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. Het zou veel beter zijn om de bestaande provinciale weg (N246), die thans van West-Knollendam, via Krommenie en Westzaan naar Nauerna loopt, te reconstrueren en te ontwikkelen tot een tweede noord-zuidverbinding ten westen van Zaanstad. De A8 sluit reeds op deze N246 aan (aan het huidige westelijke eind van de A8). Het zou wenselijk zijn om het studiegebied voor de planstudie aan de westelijke zijde uit te breiden zodat de N246 binnen het studiegebied valt.

Antwoord 25.4

Het plangebied van de planstudie Guisweg geeft aan waar wij verwachten dat de maatregelen om het project te realiseren genomen zullen worden. Het studiegebied is het gebied waar effecten kunnen optreden. Ten onrechte staat in de startnotitie niet duidelijk het verschil tussen het studiegebied en het plangebied omschreven. Op basis van dit deel van uw reactie zullen wij de startnotitie op dit punt aanpassen.

In de planstudie onderzoeken we nauwkeurig de verwachte impact van de maatregelen op het verkeer in het gebied. De verbindingsweg tussen Westerwatering en Westerkoog maakt geen onderdeel uit van de planstudie Guisweg, net als een eventuele alternatieve oplossing via de N246. De verbindingsweg tussen de twee wijken valt binnen het project Busbrug de Binding. Wel houden we in de onderzoeken van de planstudie rekening met de verschillende scenario's in het project Busbrug de Binding. Op basis van uw reactie zal project Busbrug de Binding dan ook worden toegevoegd als raakvlakproject, wat leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Onderdeel 25.5

Evenzo zou het studiegebied aan de zuidzijde uitgebreid moeten worden tot en met de Vincent van Goghweg in Zaandam. De gemeente Zaanstad zou graag de woonwijk Westerwatering aan de noordzijde willen ontsluiten. Het zou wenselijk zijn om het verkeer uit deze wijk ter hoogte van de Vincent van Goghweg richting de N203 te leiden via een kruising met de spoorlijn. Dat zou een tweede ongelijkvloerse kruising betekenen of (toch) de spoorlijn in de verdiepte bak. Misschien dat uit het onderzoek naar het meest milieuvriendelijke alternatief blijkt dat een verdiepte bak wenselijk (nodig?) is voor de afwikkeling van het regionale verkeer door Zaanstad op een wijze die milieu hygiënisch aanvaardbaar is.

Antwoord 25.5

Het studiegebied is groter dan het plangebied (zie ook antwoord 25.4). Het studiegebied betreft het gebied waar relevante effecten of knelpunten zich voordoen, die te maken hebben met de maatregelen binnen het project Guisweg. Per onderzoeksthema kan de afbakening van het studiegebied verschillen. Het studiegebied wordt in ieder geval dusdanig afgebakend, dat aandacht wordt besteed aan o.a. positieve en negatieve effecten op en rond het onderliggend wegennet in en het hoofdwegennet rondom Zaanstad. Daarnaast zal het studiegebied waarschijnlijk een aantal nabijgelegen natuurgebieden omvatten. Gedurende de planstudie wordt het studiegebied per onderzoeksthema vastgesteld.

De ontsluiting van Westerwating is geen onderdeel van de scope van de planstudie Guisweg. Eventuele aanpassingen aan de ontsluiting zal in een separaat project door de gemeente Zaanstad worden gepland en gerealiseerd. De visie van de gemeente op mobiliteitsbeleid is vastgelegd in het Zaans Verkeer en Vervoerplan uit 2009 (ZVVP). Indien nodig houden wij in de planstudie Guisweg rekening met verschillende toekomstige ontsluitingsvarianten van Westerwating. De startnotitie wordt op basis van dit deel van uw reactie dan ook niet aangepast.

Inspiraakreactie 26

Onderdeel 26.1

Hierbij teken ik bezwaar aan tegen de gemaakte plannen betreft afsluiting Guisweg.

Het gaat ten koste van het woongenot en mogelijke schade aan mijn woning door verlaging grondwater.

Antwoord 26.1

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie, dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Inspraakreactie 27

Onderdeel 27.1

Naar aanleiding van de publicatie “Startnotitie Planstudie Guisweg” wil ik bezwaar maken tegen de gevolgde procedures en uitkomsten en wel hierom:

Het rapport en de brongegevens vermelden het volgende:

1) In het rapport MAAK.Zaanstad (visie 2040) wordt uitgegaan van een ondergronds traject van station Zaanstad tot voorbij station Koog-Zaandijk (het huidige station Zaandijk Zaanse Schans). Waarom is hier niets van overgebleven? Is het soms uit de duim gezogen zonder diepgaande studie vooraf?

Antwoord 27.1

Naar aanleiding van de onderzoeken uit de verkenning Guisweg, heeft de gemeente Zaanstad met de andere betrokken partners overleg gevoerd over de genoemde ambities uit MAAK.Zaanstad. In het overleg is duidelijk geworden dat er bij de partners geen draagvlak is voor een ondertunneling of verdiepte ligging van het spoor en dat daarvoor geen budget beschikbaar zal komen. Uit de verkenning Guisweg is gebleken dat een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. De best betaalbare variant van een verdiept spoor (enkel tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans), is nog altijd financieel niet haalbaar. Deze variant met een “korte” verdiepte ligging heeft bovendien niet of nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van de nu gekozen oplossingsrichting. Varianten van een verdiept spoor waarbij ook het station verdiept wordt aangelegd en/of waarbij het spoor over een langere afstand wordt verdiept, hebben wel toegevoegde waarde, maar zijn financieel onhaalbaar en bovendien lastiger te realiseren. Een verdiept station is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid overigens niet wenselijk.

Voor alle varianten van een verdiept spoor geldt, dat sprake zal zijn van een ingewikkelde bouwfasering waarin gebruik gemaakt moet worden van een tijdelijk station en een tijdelijk hulpspoor. Daarbij komt dat een eventuele capaciteitsuitbreiding van het spoor in de (verre) toekomst, met een verdiept spoor, veel kostbaarder wordt.

Daarnaast betekent het verdiepen van het spoor dat oppervlaktewaterverbindingen verbroken worden waardoor de waterveiligheid in Oud-Koog niet meer gegarandeerd kan worden en de recreatieve vaarverbinding vanuit Oud-Koog niet kan blijven bestaan.

Daarom heeft de gemeente Zaanstad er mee ingestemd een onderdoorgang van de weg als vervanging van de spoorwegovergang in de Guisweg verder uit te werken (zoals omschreven in de startnotitie). We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

We willen u er wel op wijzen dat in deze fase geen formeel bezwaar mogelijk is. Formeel bezwaar en beroep zijn pas mogelijk als er in de volgende fase een wijziging van het bestemmingsplan wordt voorgesteld.

Onderdeel 27.2

2) Bij de aanleg van de ongelijkvloerse kruising zal drooglegging (op diepte) moeten plaatsvinden. Hiervan kan het effect tot 1 km gemeten worden.

Daar de Gemeente Zaanstad de inwoner verantwoordelijk stelt voor het grondwater peil onder zijn woning. Daar de bewoner bij bronbemaling geen invloed kan uitoefenen zal deze clausule moeten vervallen en dient de Gemeente / resp. de verantwoordelijken op te draaien voor eventuele schade aan de woningen.

Antwoord 27.2

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie, dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Onderdeel 27.3

3) In alle 4 van de geopperde plannen is er sprake van woningbouw, hotel en containerwoningen. De besluitvorming is gebaseerd op het huidige treinverkeer met uitbreiding in de toekomst. Is het eigenlijk niet zo dat door een eventuele woningbouw de capaciteit van de spoorovergang niet meer toereikend is? Ergo: Geen woningbouw – geen probleem! Zie opmerking ProRail over PHS

Antwoord 27.3

Het opheffen van de spoorwegovergang Guisweg is in alle scenario's noodzakelijk om het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Alkmaar - Amsterdam te kunnen realiseren. Het realiseren van een frequentieverhoging op het spoor staat los van het al dan niet realiseren van woningbouw in het gebied. De woningbouw bevindt zich nog in de verkennende fase. Dit traject wordt door de gemeente Zaanstad uitgevoerd. Het is een raakvlakproject binnen de planstudie Guisweg, wat betekent dat we in de planvorming voor de verkeersinfrastructuur rekening houden met de eventuele woningbouw in de regio en de impact daarvan op verkeersintensiteiten. Mocht uit die verkennende fase blijken dat woningbouw mogelijk is zal hierover worden gecommuniceerd en belanghebbenden worden betrokken. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden

om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 27.4

4) Optie 4 kan op papier werken maar se stijging vanuit de tunnel / resp. open bak is dusdanig dat zwaar verkeer flink gas moet zetten om het maaiveld te bereiken. Een eventueel ongeluk of lekkage van een tankwagen kan er voor zorgen dat de hulpdiensten onnodige kilometers maken om aan de andere kant te komen. Men denke dan vooral aan de politie en ambulance diensten. Als oplossing hiervoor kan het openhouden van de overgang Guisweg een oplossing bieden.

Antwoord 27.4

Wij hebben op basis van de onderzoeken uit de verkenning Guisweg geconcludeerd, dat een onderdoorgang voor het wegverkeer onder de spoorlijn technisch mogelijk is en aan de ontwerprijtlijnen voldoet. In de planstudie Guisweg zullen we de haalbaarheid in meer detail onderzoeken. Daarbij komen ook de aandachtspunten ten aanzien van externe veiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten, die u in uw reactie noemt, aan de orde. Het betrekken van de hulpdiensten gebeurt tijdens de planstudie. Het openhouden van de spoorwegovergang is niet wenselijk, omdat daarmee de veiligheid op de spoorwegovergang een probleem blijft. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 27.5

5) Wat betreft de opmerkingen in het rapport dat de afrit en oprit 2 op de A8 file veroorzaakt is compleet uit de lucht gegrepen. Stagnatie van de Brug resp. het aanbod vanuit Purmerend (A7) alsmede frequente ongelukken in Zaandam-Zuid zijn de boosdoeners.

Antwoord 27.5

Het klopt inderdaad dat niet alleen de op- en afritten op de A8 leiden tot filevorming, maar de huidige situatie leidt wel degelijk tot extra vertraging door de korte onderlinge afstand tussen de aansluitingen en de korte oprit en invoegstrook. In de planstudie wordt gezocht naar een optimalisatie van de aansluitingen en de effecten van maatregelen worden in beeld gebracht. In de onderzoeken houden we rekening met de maatregelen tbv de aansluiting van de A7 en de A8 (wat wordt uitgewerkt in de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn). Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

We zijn bekend met de problematiek op en rond de Coenbrug. We nemen het project Coenbrug op als raakvlakproject en nemen het functioneren van de brug mee tijdens de planstudie Guisweg. Dit deel van uw reactie leidt dan ook tot een wijziging van de startnotitie.

Onderdeel 27.6

6) Wat blijft er tevens over van het gestelde dat de verdieping rekening moet houden met het eventueel omlaag brengen van de A8. (zie de situatie in grotere steden alsmede in Franeker waar de wegen zich grotendeels onder het maaiveld bevinden.

Antwoord 27.6

Het verlagen van de A8 valt buiten de scope van de planstudie Guisweg. Wel is bekend dat het technisch nog altijd mogelijk is om in de toekomst eventueel de A8 te verdiepen. We zien op basis van deze overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspiraakreactie 28

Onderdeel 28.1

Hierbij mijn reactie op deze plannen als bewoner van Oud Koog. Hoe veel verontreiniging denken jullie dat het gaat opleveren als straks 5 wijken plus 1200 nieuwe bewoners dezelfde afslag op de snelweg moeten nemen. Ik voorzie file's die er nu niet zijn omdat de afslagen van de A8 nog gesplitst zijn. De bewoners van de oude buurten, moeten eerst hun huis voorbij rijden om vervolgens al file rijdend over de provincialeweg weer terug in de wijk te rijden alwaar wij dus voor de tweede onnodige keer uitlaatgassen afgeven aan onze eigen wijk, de waardes van luchtverontreiniging stijgen nu al de pan uit. Tevens zullen de wegen binnendoor dichtslibben waardoor toegang van ambulance en brandweer moeizaam wordt als deze moeten aanrijden zowel binnen door als over de A8. Kan de brug over de Zaan deze extra ballast wel aan of is daar ook nog niet over nagedacht? Om over het aanpassen van het grondwater nog maar te zwijgen erg ondoordacht allemaal weer.

Antwoord 28.1

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. We hebben tijdens de verkenning al een analyse uitgevoerd van omgevingsaspecten en verkeersintensiteiten van de verschillende oplossingsrichtingen. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting nog schetsmatig en kunnen we nog geen harde uitspraken doen over de gevolgen van de verkeersmaatregelen op de omgeving. Alle door u genoemde mogelijke gevolgen van het project en de effecten zullen in deze planstudiefase in beeld worden gebracht en beoordeeld. Onderdeel van de planstudie is een verkeersanalyse en verkeersonderzoek, zodat ook hiervan alle gegevens beschikbaar zijn om eventuele knelpunten op te lossen. Daar waar nodig worden maatregelen getroffen om de ongewenste situatie te voorkomen en op te lossen. In de planstudie denken ook de hulpdiensten (zoals ambulance en brandweer) mee over de bereikbaarheid van het gebied tijdens de bouw en nadat alle maatregelen zijn gerealiseerd. Uw suggesties vallen dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormen voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie,

dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Tot slot: De woningbouw bevindt zich nog in de verkennende fase. Dit traject wordt door de gemeente Zaanstad uitgevoerd en vallen buiten de scope van planstudie Guisweg. Het is een raakvlakproject binnen de planstudie Guisweg, wat betekent dat we in de planvorming voor de verkeersinfrastructuur rekening houden met de eventuele woningbouw in de regio en de impact daarvan op verkeersintensiteiten. Hetzelfde geldt voor de Coenbrug over de Zaan. De Coenbrug is geen onderdeel van de scope van de planstudie. Wel zijn we bekend met de problematiek op en rond de Coenbrug. We nemen het project Coenbrug op als raakvlakproject en nemen het functioneren van de brug mee tijdens de planstudie Guisweg. Dit deel van uw reactie leidt dan ook tot een wijziging van de startnotitie.

Onderdeel 28.2

Hoop dat jullie snel tot inkeer komen en een ander plan op tafel leggen, een die ook denkt aan de huidige bewoners en niet alleen aan de nieuwe bewoners.

Antwoord 28.2

Onze ambitie is om in de planstudie Guisweg te komen tot een goed functionerende oplossing voor de huidige problematiek, waarbij de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt en de verkeerssituatie uiteindelijk verbeter. Wij zullen daarbij de belangen van de huidige bewoners in het gebied zeker zwaar meewegen. Om u goed op de hoogte te houden, zullen we u op een aantal momenten gedurende de planstudie uitnodigen voor bewonersbijeenkomsten. Ook werken we tijdens de planstudie met een focusgroep, bestaande uit mensen uit de directe omgeving. De focusgroep denkt tijdens de planstudie mee in het onderzoek en over ontwerpen. Zo proberen we de belangen van de omgeving zo veel mogelijk mee te nemen in de plannen.

Inspraakreactie 29

Onderdeel 29.1

De Startnotitie is uitsluitend gericht op “Oplossingsrichting 4”

De Gemeente Zaanstad Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Pro Rail, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en Vervoersregio Amsterdam, kozen de oplossingsrichting 4 als voorkeursalternatief. De andere alternatieve oplossingsrichtingen in het eindrapport Snelkookpan Guisweg en de Verkenning Guisweg hebben de partijen afgewezen zonder dat die goed zijn onderzocht en dus ook zonder grondige motivering.

Antwoord 29.1

In de verkenning Guisweg is uitgebreid onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om de

problematiek in het gebied ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken en de aanwezige kansen te benutten. Daarbij zijn verschillende oplossingsrichtingen met elkaar vergeleken ten aanzien van de effecten op de bereikbaarheid, maar bijvoorbeeld ook op geluidsoverlast, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. In het eindrapport van de verkenning Guisweg en in de startnotitie van de planstudie Guisweg is gemotiveerd waarom wij, op basis van de verkenning Guisweg, tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken en dat de andere oplossingsrichtingen niet voldoende oplossend vermogen hebben of niet realistisch zijn.

Oplossingsrichting 1, 2A, 2B en 3 hebben een vergelijkbaar of minder oplossend vermogen dan oplossingsrichting 4, zijn financieel niet realistisch of hebben drastische invloed op bijvoorbeeld de structuur van het oppervlaktewater. Oplossingsrichting 0+ is financieel haalbaar, maar heeft niet voldoende oplossend vermogen.

Overigens – vooruitlopend op antwoord 29.24 – zijn wij het met u eens, dat de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschreven moet worden in de startnotitie. Op basis van uw reactie zullen wij dit in de startnotitie dan ook aanpassen. Dit punt lichten we verder toe in antwoord 29.24.

Onderdeel 29.2

De keuze is gemaakt door de partijen die als doel, ambitie& belangen stellen in het eindrapport Snelkookpan Guisweg en de Verkenning Guisweg
functiewijziging gebied sport/recreatie naar woongebied
verbeteren bereikbaarheid Zaanstad Zaanse Schans en regio aanpassing A8 en lokale wegen
frequentie verhoging op het spoor bij introductie PHS is bij ongelijkvloerse kruising Guisweg realiseerbaar
ontstaan van/bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving rond de Guisweg, Provincialeweg en A8
(geluid, lucht, sociale veiligheid ruimtelijke kwaliteit en beleving)

Antwoord 29.2

Uw opsomming geeft een beeld van de ambities in het gebied. Deze ambities hebben mede aanleiding gegeven tot de verkenning Guisweg en we hebben er tijdens de verkenning rekening mee gehouden. De reactietermijn en het advies van de Commissie m.e.r. hebben geleid tot een aanscherping van de doelen. We maken in de definitieve doelen onderscheid tussen hoofd- en nevendoelen. Die zijn als volgt geformuleerd:

Hoofddoel

Het hoofddoel van de planstudie is het verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg.

Nevendoel

Nevendoelen van de planstudie Guisweg zijn:

- Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising van de Guisweg in Zaandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg, waarbij onder meer gekeken wordt

- naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- Verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zandijk Zaanse Schans en de directe omgeving.
- Verbeteren van de A8-aansluitingen 2 en 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel en tevens het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Twee onderwerpen werden in de verkenning (in het rapport van de Snelkookpan en het eindrapport van de verkenning) genoemd in relatie tot ambities of doelstellingen. Ten eerste het faciliteren van de woningbouwopgave en knooppuntontwikkeling. Hierover hebben we in onze inleiding toegelicht dat de ontwikkeling van woningbouw géén onderdeel is van de planstudie en de twee ontwikkelingen financieel onafhankelijk van elkaar zijn. De verkenning naar de mogelijkheden voor woningbouw gebeurt in een apart traject door de gemeente Zaanstad. Beide trajecten worden wel in samenhang en overleg uitgevoerd. Ten tweede het mogelijk maken van een frequentieverhoging op de Zaanlijn. Deze ambitie is wel een aanleiding, maar vormt geen doel op zich binnen de planstudie Guisweg. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.3

Het voorkeursalternatief 4 heeft veel zeer ingrijpende gevolgen voor de omgeving, natuur, gebruikers en omwonenden in en rond het gebied.

Antwoord 29.3

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, verwachten wij dat het project een positieve impact zal hebben op de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit voor het hele gebied. Uiteraard zien wij dat er ook negatieve effecten kunnen optreden, mogelijk voor geluid, waterhuishouding en natuur. In de planstudie Guisweg, waarin we oplossingsrichting 4 uit de verkenning verder uitwerken, zullen we alle effecten meer gedetailleerd in beeld brengen. Mede op basis van uw reactie nemen we sociale aspecten explicieter mee in de effectonderzoeken. Dit deel van uw reactie leidt dan ook tot een wijziging van de startnotitie.

Tijdens de planstudiefase een milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.). Zo kunnen de milieuaspecten en -effecten volwaardig worden meegewogen bij de te maken keuzes. Onderdeel van de m.e.r. is ook het bepalen van compenserende of mitigerende maatregelen. Deze m.e.r.-studie zal ook ter inzage worden gelegd, om een zo transparant mogelijk proces te doorlopen. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.4

In de Startnotitie staat vermeld dat achtergrondinformatie wordt uitgewerkt. Het voorkeursalternatief is dus gebaseerd op onvoldoende en onvolledige achtergrondinformatie.

Aangekondigd wordt dat er onderzoek zal worden gedaan naar: een verkeerskundige analyse, kosten overzicht, effectenbeoordeling, en samenwerkingsovereenkomst. Die ontbreken dus nu nog.

Antwoord 29.4

In de verkenning Guisweg zijn de diverse analyses, kostenberekeningen en beoordelingen opgesteld/uitgevoerd voor de verschillende (uiteenlopende) oplossingsrichtingen. Daar is de keuze voor oplossingsrichting 4 op gebaseerd. In de planstudie Guisweg worden deze zaken uit zorgvuldigheidsoverwegingen gedetailleerder en uitgebreider opgesteld/uitgevoerd. In de planstudiefase worden meer details bekend over de alternatieven binnen de oplossingsrichting, welke moeten helpen bij het kiezen tussen deze alternatieven. Een dergelijk traject is gebruikelijk bij verkenningen en planstudies: per projectfase worden deze analyses uitgevoerd op een bij die fase passend detailniveau, waarin elke fase steeds een stap gedetailleerder wordt.

De startnotitie geeft aan dat in de planstudie wordt toegewerkt naar een voorkeursalternatief. Het uiteindelijke besluit voor dit voorkeursalternatief wordt ondersteund met de benodigde achtergrondinformatie. We willen u er op wijzen dat er op dit moment nog geen keuze is gemaakt voor een voorkeursalternatief, maar dat een voorkeursalternatief juist het eindresultaat zal zijn van de planstudie. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.5

Aan belangrijke onderzoeken wordt voorbijgegaan voor bewoners en huidige gebruikers van het gebied en het milieu.

Antwoord 29.5

Wij zijn van mening dat alle gangbare onderzoeken voor een verkenning zijn uitgevoerd, inclusief de impact van de maatregelen op de omgeving (bewoners, bedrijven, sportverenigingen en natuur). Het is ons niet duidelijk, welke onderzoeken u hier bedoelt. Mocht u belangrijke onderzoeken missen, dan horen we graag om welke het volgens u gaat. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.6

In het eindrapport en de verkenning worden voor de oplossingsrichtingen 2 tot en met 4 genoemd het realiseren van een wijziging van het gebied recreatie en sport naar wonen met 3 tot 6 bouwlagen voor circa 1200 woningen 300 hotelkamers en 200 tijdelijke woningen. Maar zijn de kosten van eventueel verplaatsen huidige clubs sport, moskee etc. er in betrokken??

Antwoord 29.6

In de verkenning Guisweg is nagegaan of het mogelijk is om het gebied tussen de spoorlijn, A8 en de Guisweg te ontwikkelen en welke functies en aantallen woningen dan mogelijk zouden zijn. In de kostenberekeningen voor deze woningbouw is rekening gehouden met kosten voor het (indien nodig)

verplaatsen van de huidige functies. De gemeente Zaanstad is een verkenning gestart om de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling nader te onderzoeken. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

Tijdens de planstudie Guisweg staan de ontwikkelingen van verkeersinfrastructuur los van de mogelijke plannen voor woningbouw in de regio. Ook zijn het verbeteren van de infrastructuur en de eventuele woningbouw financieel onafhankelijk. Met andere woorden: de keuze voor een oplossingsrichting binnen de planstudie staat ook financieel volledig los van het al dan niet ontwikkelen van woningen. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.7

Een verandering van de functie wordt ook in de Startnotitie genoemd, maar wordt daarin niet uitgewerkt. Tijdens de inloopavond is over een wijziging van de gebiedsfunctie gezegd dat een wijziging daar niet aan de orde was. Er werd ook geen inhoudelijke informatie gegeven, ondanks vragen. Dat is onzorgvuldig en niet transparant.

Antwoord 29.7

De mogelijke gebiedsontwikkeling met woningbouw valt niet in de scope van de planstudie Guisweg. Deze keuze is gemaakt omdat infrastructuurmaatregelen (zoals verkeer) en gebiedsontwikkelingen (woningbouw) een heel ander planproces en besluitvormingstraject kennen. Er is – in het algemeen – wel een relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Binnen een gebied moeten dergelijke ontwikkelingen integraal worden bekeken. Daarom is in de verkenning Guisweg juist de samenhang met mogelijke woningbouw onderzocht.

De woningbouw bevindt zich nog in de verkennende fase. Dit traject wordt door de gemeente Zaanstad uitgevoerd. Het is een raakvlakproject binnen de planstudie Guisweg, wat betekent dat we in de planvorming voor de verkeersinfrastructuur rekening houden met de eventuele woningbouw in de regio en de impact daarvan op verkeersintensiteiten. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.8

In de Snelkookpan wordt een rapport genoemd van een ingenieursbureau dat berekende dat de opbrengsten uit de woningbouwontwikkeling ongeveer 20 miljoen kunnen zijn. Het rapport is niet bijgevoegd en niet aangeboden ter inzage en of beoordeling.

Antwoord 29.8

Het rapport dat u noemt, betreft de business case die ten behoeve van de verkenning Guisweg is opgesteld. Hierin is in een vroeg stadium een indicatie gegeven van de mogelijke grondexploitatie als het gebied ontwikkeld zou worden. Deze business case wordt vanwege toekomstige zakelijke besprekingen hierover niet naar buiten gebracht. In het algemeen geldt dat het gebruikelijk is om dergelijke kostenramingen niet openbaar te publiceren, omdat deze vaak bedrijfsgevoelige informatie of kengetallen bevat. Overigens willen we nogmaals benadrukken dat er financieel **geen** relatie is tussen eventuele opbrengsten uit de

woningbouw en de kosten van de infrastructuurmaatregelen. Inhoudelijk houden de projecten rekening met elkaar, financieel zijn deze onafhankelijk.

Onderdeel 29.9

De invloed van bouwwerkzaamheden en hoogbouw op het terrein op de huidige (oudere) woningen ontbreekt. Een onderzoek van de invloed van de bouwwerkzaamheden en of de aanwezigheid van gebouwen (met parkeergarages?) ontbreekt. De invloed van trillingen, invloed op grondwaterpeil en of valtrekwinden voor de huidige woningen ontbreekt. Een windtunnel onderzoek is noodzakelijk. Op dit moment is er bij wind al ernstige overlast van val- en trekwind.

Antwoord 29.9

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar t onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie, dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Onderdeel 29.10

Oplossingsrichting 4 heeft zeer ingrijpende gevolgen. Voor een grondig oordeel en een correcte keuze behoren en behoorden alle varianten uitgebreid te worden onderzocht en dienen vóór de keuze de nodige onderzoeken te zijn gedaan. Een eventuele tijdsdruk is geen reden om een onvolledige variantenstudie te doen. Een voorkeursalternatief kiezen op basis van veronderstellingen en doelstellingen en dan in een planstudie onderzoeken doen is onzorgvuldig en strijdig met de normen en regels die in acht genomen moeten worden. De partijen schatten voor oplossingsrichting 4 een kostenpost van 130 miljoen gaat. ng is groot, zowel voor milieu als gebruikers en omwonenden van het gebied.

Antwoord 29.10

Zoals hierboven vermeld, hebben wij in de verkenning Guisweg uitgebreid onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om de problematiek in het gebied ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken en de aanwezige kansen te benutten. Daarbij zijn verschillende oplossingsrichtingen met elkaar vergeleken ten aanzien van de effecten op de bereikbaarheid,

geluidsoverlast, luchtkwaliteit, natuur, externe veiligheid, bodem, water, cultuurhistorie, archeologie, ruimtelijke kwaliteit, mogelijke gebiedsontwikkelingen en kosten. Voor alle oplossingsrichtingen zijn gedetailleerde kostenramingen opgesteld, waar ook de €130 miljoen van oplossingsrichting 4 op gebaseerd is. Kostenramingen kunnen omwille van gevoelige informatie niet openbaar worden gemaakt.

In het eindrapport van de verkenning Guisweg en in de startnotitie van de planstudie Guisweg is gemotiveerd waarom wij, op basis van de verkenning Guisweg, tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken. De andere oplossingsrichtingen hebben niet voldoende oplossend vermogen of zijn niet realistisch. Dit is nader toegelicht in antwoord 29.26. We hebben haalbare en reële oplossingsrichtingen, die bijdragen aan het oplossen van het probleem, hiermee gefilterd. Het is niet zinvol om oplossingsrichtingen, waarvan we op basis van de verkenning kunnen zeggen dat die onvoldoende oplossend vermogen hebben en/of financieel niet haalbaar zijn, verder te onderzoeken. Binnen de milieuregelgeving (m.e.r.) is het zeer gebruikelijk cq gewenst om alleen reële alternatieven te onderzoeken.

Onderdeel 29.11

Het verkeer zal in die oplossing niet sneller rijden en veel stilstaan in de situatie met een tunnel onder het spoor dan over de spooroverweg die om de zoveel tijd overgaat met verkeer uit Rooswijk (oude en nieuw) en Westerkoog van en naar de Provincialeweg.

Antwoord 29.11

Uit de verkenning blijkt dat er door de onderdoorgang voor het wegverkeer onder de spoorlijn een aanzienlijke verbetering van de reistijden te verwachten is. Dat heeft er mee te maken dat er geen wachttijden voor de spoorwegovergang meer zijn. In de planstudie Guisweg zal dit nader onderzocht worden op basis van de meer gedetailleerde uitwerkingen die in deze fase worden opgesteld. In de ontwerpen van de alternatieven wordt gebruikt gemaakt van de verwachte verkeersintensiteiten om goed in te kunnen schatten of de exacte maatregelen het juiste oplossend vermogen hebben. In de planstudiefase zullen we daarvoor een dynamisch simulatiemodel gebruiken. In de planstudie onderzoeken we de bereikbaarheid van het heel gebied, inclusief de betreffende wijken in het gebied (waaronder Rooswijk en Westerkoog). We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.12

Een tunnel in oplossingsfase 4 zal gebruikt moeten gaan worden door iedereen die nu de spoorwegovergang gebruikt, verkeer uit Oud en Nieuw Rooswijk en WesterKoog en de 1200 extra woningen, 200 tijdelijke woningen en 300 tot 600 hotelgasten. Maar ook door de tunnel moet al het verkeer van Koog aan de Zaan en Oud Zandijk en Wormerveer inclusief al het vrachtverkeer van Olam, Duyvis, Tate & Lyle, Sonneborn, AAK dat na sluiting van de aansluiting 2 door de tunnel moet. En ook al het verkeer naar Koog aan de Zaan en Oud Zandijk Wormerveer inclusief alle het vrachtverkeer van Olam, Duyvis, Tate & Lyle, Sonneborn, AAK na sluiting van de afrit 2.

Antwoord 29.12

In de verkeersberekeningen uit de verkenning hebben we rekening gehouden met de door u genoemde ruimtelijke ontwikkelingen. Daaruit blijkt dat de nieuwe verbindingsweg (van A8-aansluiting 3 naar de Provincialeweg) inderdaad veel verkeer aantrekt, maar dat verkeer goed kan verwerken. In de planstudie Guisweg zal dit nader onderzocht worden op basis van de meer gedetailleerde uitwerkingen die in deze fase worden opgesteld. Daarin wordt wederom rekening gehouden met de diverse ontwikkelingen in het gebied. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.13

Vervolg bezwaren tegen de oplossingsvariant 4

Rond ongelijke kruisingen is er meer uitstoot van o.a. meer fijnstof en stikstof en meer vertraging door remmen en optrekken dan wachten voor het spoor.

Antwoord 29.13

In de planstudie worden effecten van de alternatieven en impact op de omgeving gedetailleerder uitgewerkt. Bij de beoordeling van de alternatieven komt de luchtkwaliteit uitgebreid aan de orde. Indien nodig, nemen wij daarbij ook de effecten ten gevolge van de hellingen bij de ongelijkvloerse kruising mee. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.14

Hinder en onveiligheid op de A8 worden vermeld als reden voor afsluiting. Hoe ernstig de hinder en onveiligheid is, wordt niet vermeld en onvoldoende toegelicht. Een verbetering van de luchtkwaliteit en of ruimtelijke kwaliteit is uitgesloten als het verkeer alleen de afrit / aansluiting 3 kan gebruiken.

Antwoord 29.14

In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2 op de A8. Eén van de aanleidingen hiervoor is dat de invoegstrook van de toerit erg kort is, en voor file en gevaarlijke situaties kan zorgen op de A8. We nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving in mee. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en er is dan ook geen aanleiding om op basis van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.15

Een versmalling Provincialeweg rond station Zaandam geeft ernstig verkeersoponhoud. De Provincialeweg tussen Krommenie en Zaandam verbindt Wormerveer Zaandijk, Koog aan de Zaan en Zaandam met elkaar. Wormerveer, Zaandijk en Koog aan de Zaan maken gebruik van de aansluiting 2 en aansluiting 2. Als de aansluiting 2 en afrit 2 worden afgesloten dan moet het verkeer van de plaatsen Wormer, Wormerveer Zaandijk deel Koog aan de Zaan die gebruik maakt van de ongelijkvloerse kruising over de versmalde Provincialeweg. Een versmalling is al geen reële optie als de huidige spoorwegovergang en Guisweg in gebruik blijven, er geen tunnel komt en de huidige afritten en aansluitingen behouden blijven. Zeker niet

met een eventuele tunnel.

Antwoord 29.15

Wij herkennen uw zorgen met betrekking tot de doorstroming van het verkeer op de Provincialeweg. In de planstudie onderzoeken wij de mogelijkheid om de Provincialeweg direct ten zuiden van de Guisweg te versmallen naar een rijstrook per richting. Wij brengen de mogelijke gevolgen hiervan in beeld en vinden dat een versmalling alleen kan plaatsvinden als de verkeersintensiteiten dat toelaten. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en er is dan ook geen aanleiding om op basis van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.16

Nu heeft de Guisweg 3 rijbanen om van Oud en Nieuw Rooswijk en Westerkoog op de Provincialeweg te komen en twee rijstroken vanaf de Provincialeweg naar die wijken.

In de Startnotitie wordt genoemd een huidige versmalling van de Guisweg. Die versmalling is er sinds kort bij de rotonde aan het eind voor verkeer naar Nieuw Rooswijk en Westerkoog.

De ongelijkvloerse kruising is gepland op 1 baan naar de Provincialeweg en 1 baan rechtdoor en omgekeerd. De Guisweg met 5 banen over het spoor biedt een ruimere ontsluiting en toegang alleen voor verkeer van en naar Oud en Nieuw Rooswijk en Westerkoog

Antwoord 29.16

In de gekozen oplossingsrichting rijdt het doorgaande verkeer via een nieuwe verbindingsweg vanaf A8-aansluiting 3 naar de Provincialeweg. Dat betekent dat er minder verkeer over de Guisweg ten westen van de spoorlijn zal rijden. Het verkeer op dat deel van de Guisweg is geen doorgaand (regionaal) verkeer meer, maar enkel bestemmingsverkeer. Op basis van de verkeersanalyses van de verkenning Guisweg, concluderen wij dat de nieuwe verbindingsweg vrijwel dezelfde wegcapaciteit krijgt als de Guisweg. Het uitgangspunt is dat er twee rijstroken per richting moeten worden gerealiseerd. In de planstudie Guisweg zal dit nader onderzocht worden op basis van de meer gedetailleerde uitwerkingen die in deze fase worden opgesteld, mede op basis van het dynamisch simulatiemodel. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.17

Tijdens de inloopavond en in de Startnotitie is gemeld dat een budget van 130 miljoen beschikbaar is voor oplossingsfase 4. Geheel ontbreekt een structurele en concrete onderbouwing van de opbouw en de toereikendheid van het budget.

Antwoord 29.17

Zoals reeds hierboven vermeld, hebben wij in de verkenning Guisweg voor alle oplossingsrichtingen gedetailleerde kostenramingen opgesteld. Daar is ook de €130 miljoen van oplossingsrichting 4 op gebaseerd. Kostenramingen kunnen omwille van gevoelige informatie niet openbaar worden gemaakt. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de

startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.18

In hoeverre in dit budget de gestelde mogelijke opbrengst van 20 miljoen voor woningbouw is opgenomen is onvoldoende transparant en inzichtelijk.

Antwoord 29.18

Financieel is er **geen** relatie tussen eventuele opbrengsten uit de woningbouw en de kosten voor de verkeersmaatregelen. De dekking van de kosten voor de gekozen oplossingsrichting is niet afhankelijk van een bijdrage uit de grondexploitatie van de eventuele gebiedsontwikkeling. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.19

Ook ontbreekt welke partij(en) de tekorten betalen als het budget wordt overschreden.

Antwoord 29.19

Als onderdeel van de verkenning zijn met de bestuurders van de samenwerkende partners afspraken gemaakt over de financiering van de uitvoering van het project. Een voortgang van het project was alleen zinvol en dus mogelijk met zicht op financiering. Daarnaast maken momenteel met betrokken partners nadere afspraken over het opvangen mogelijke budgetoverschrijdingen. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.20

Ook ontbreekt of en zo ja in hoeverre maatregelen en of kosten ramingen / vergoedingen onderdeel zijn van het budget wat betreft schade aan betrokkenen, gebruikers en bewoners.

Antwoord 29.20

In de kostenramingen van de planstudie wordt globaal rekening gehouden met eventuele planschade als gevolg van de maatregelen. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.21

Een aantrekkelijke leefomgeving is uitgesloten. Er is ernstige vertraging te verwachten in het verkeer. In oplossingsfase 4 zijn er veel verkeersbewegingen in en rond een toekomstige tunnel. Meer fijnstof en stikstof.

Antwoord 29.21

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, verwachten wij dat het project een positieve impact

zal hebben op de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit voor het hele gebied. Uiteraard zien wij dat er ook negatieve effecten kunnen optreden (geluid, waterhuishouding en natuur). In de planstudie Guisweg, waarin we oplossingsrichting 4 uit de verkenning verder uitwerken, zullen we alle effecten meer gedetailleerd in beeld brengen. Daarbij doorlopen we, zoals toegelicht in antwoord 29.3 een vrijwillige m.e.r.

Onderdeel 29.22

De huidige leefbaarheid vermindert ook erg als recreatie en sport worden vervangen door een woonfunctie op een zeer klein gebied, aantal sportvelden, 1200 woningen 300 hotelkamer en 200 tijdelijke woningen op recreatie en sportterrein, van een zeer beperkte omvang,

Antwoord 29.22

Zoals toegelicht in onder andere antwoord 29.6 en 29.7 is de gemeente Zaanstad onlangs een traject gestart om te onderzoeken welke gebiedsontwikkelingen en mogelijk zijn en wat de effecten voor de omgeving zullen zijn. Daarbij houdt de gemeente ook rekening met de behoefte vanuit de omgeving aan recreatieve voorzieningen en sportmogelijkheden.

Onderdeel 29.23

De ladder van Verdaas is onjuist toegepast zoals die wordt betrokken voor de beoordeling voor een eventuele noodzaak voor het effectief en duurzaam inzetten van financiële middelen en een oplossing van problematiek rond de spoorwegovergang.

Antwoord 29.23

De Ladder van Verdaas is toegepast om na te gaan of de problematiek kan worden opgelost zonder kostbare infrastructurele maatregelen. Door deze 'ladder' toe te passen kunnen we afwegen of er ook andere mogelijkheden zijn om het probleem op te lossen. Daarvoor is gekeken naar ruimtelijke ordening, prijsbeleid, OV, mobiliteitsmanagement, benutting, aanpassing aan de bestaande infrastructuur en tot slot nieuwe infrastructuur. De manier waarop we de Ladder van Verdaas hebben toegepast is toegelicht in de startnotitie en volgens ons correct. Het is ons zonder toelichting niet duidelijk waarom u van mening bent dat de Ladder van Verdaas onjuist is toegepast. Voor de volledigheid geven we voor de verschillende onderdelen van de Ladder van Verdaas een nadere onderbouwing waarom deze aspecten niet voldoende zijn voor het oplossen van de problematiek. Dit deel van uw reactie leidt dan ook tot een toevoeging aan de startnotitie. Indien u dit onderwerp na onze beantwoording nog steeds een aandachtspunt vindt dan spreken wij hierover graag met u.

Onderdeel 29.24

De optie Nulplus wordt afgewezen met de enkele mededeling dat de doelen onvoldoende tot realisatie komen?

Antwoord 29.24

Zoals in antwoord 29.1 aangegeven zijn wij het met u eens, dat de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschreven moet worden in de startnotitie. Op basis van uw reactie zullen wij dit in de startnotitie dan ook aanpassen. De belangrijkste redenen om oplossingsrichting 0+ niet mee te nemen in de planstudie Guisweg, zijn de volgende:

- De afwikkeling op kruispunt Guisweg-Provincialeweg blijft in oplossingsrichting 0+ voor autoverkeer onvoldoende;
- In oplossingsrichting 0+ blijft het voor langzaam verkeer mogelijk om (illegaal) de spoorlijn over te steken, wat leidt tot veiligheidsrisico's;
- Met deze oplossing kan de frequentieverhoging op het spoor niet gerealiseerd worden.

Onderdeel 29.25

De projectdoelen van de Startnotitie zijn

1 Verbeteren veiligheid langzaam verkeer o.a. ongelijkvloers maken

2 Verbeteren van de bereikbaarheid voor autoverkeer openbaar en langzaam verkeer

3 Bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving waarbij onder andere gekeken naar geluids, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid barrière verwerking, sociale veiligheid ruimtelijke kwaliteit en beleving

De doelen worden niet bereikt bij grondige lezing en beoordeling in de oplossingsfase 4.

Antwoord 29.25

De reactietermijn en het advies van de Commissie m.e.r. hebben geleid tot een aanscherping van de doelen. We maken in de definitieve doelen onderscheid tussen hoofd- en neventoelen. Die zijn als volgt geformuleerd:

Hoofddoel

Het hoofddoel van de planstudie is het verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg.

Nevendoel

Nevendoelen van de planstudie Guisweg zijn:

- Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- Verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zandijk Zaanse Schans en de directe omgeving.
- Verbeteren van de A8-aansluitingen 2 en 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel en tevens het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, kunnen we aannemen dat deze doelen met

oplossingsrichting 4 gerealiseerd kunnen worden. De veiligheid en bereikbaarheid zullen door de voorgenomen maatregelen sterk verbeteren, zowel voor het autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 29.26

De Startnotitie is alleen gericht op de oplossingsfase 4. De conclusie is dat :

- de zorgvuldigheid ontbreekt voor de keuze van het voorkeursalternatief in de Startnotitie Planstudie Guisweg
- het is strijdig met de normen en regels die gehanteerd dienen te worden genomen
- het is strijdig met de belangen van betrokkenen anders dan de samenwerkende partijen

Conclusie : De oplossingsrichting Nulplus is de meest geschikte oplossingsrichting en ten onrechte uitgesloten Pro Rail is van oordeel dat de huidige spoorwegovergang de onderkant van de bandbreedte. Het valt binnen de eisen voor een gelijkvloerse overgang met de introductie van de PHS op deze verbinding. Een aantal ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer zijn voldoende.

Antwoord 29.26

In de verkenning Guisweg is uitgebreid onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om de problematiek in het gebied ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken en de aanwezige kansen te benutten. Dit proces is ons inziens zorgvuldig verlopen. De keuze voor oplossingsrichting 4 is toegelicht in het rapport van de Snelkookpan, het eindrapport van de verkenning en in de startnotitie. In de documenten motiveren wij waarom wij tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken en dat de andere oplossingsrichtingen niet voldoende oplossend vermogen hebben of niet realistisch zijn. Oplossingsrichting 1, 2A, 2B en 3 hebben een vergelijkbaar of minder oplossend vermogen dan oplossingsrichting 4, zijn financieel niet realistisch of hebben drastische invloed op bijvoorbeeld de structuur van het oppervlaktewater. Oplossingsrichting 0+ is financieel haalbaar, maar heeft niet voldoende oplossend vermogen: de afwikkeling van het autoverkeer op het kruispunt is onvoldoende en langzaam verkeer kan nog steeds de spoorlijn oversteken wat leidt tot veiligheidsrisico's. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

De startnotitie dient als basis voor de planstudie. Door te werken met de startnotitie leggen we op voorhand vast wat de kaders zijn voor het onderzoek. Het opstellen van een startnotitie en de reactie van de omgeving hierop betreft in deze fase een vrijwillige procedure. Het voorleggen van deze startnotitie aan de gehele omgeving en alle belanghebbenden, dient juist tot doel om te komen tot een onderzoek welke zoveel mogelijk belangen met zich verenigt – niet enkel de belangen van samenwerkende partijen. Wij zien geen reden om aan te nemen dat de startnotitie strijdig is met normen en regels. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, kunnen we aannemen dat deze doelen met oplossingsrichting 4 gerealiseerd kunnen worden. De veiligheid en bereikbaarheid zullen door de

voorgenomen maatregelen sterk verbeteren, zowel voor het autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Zoals eerder aangegeven zijn wij het met u eens, dat de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschreven moet worden in de startnotitie. Op basis van uw reactie zullen wij dit in de startnotitie dan ook aanpassen.

Inspraakreactie 30

Onderdeel 30.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Onderdeel 30.2

Wij zijn tegen!!!

Antwoord 30.2

De beantwoording van uw reactie vindt u terug in de reactie onder nummer 1.

Inspraakreactie 31

Onderdeel 31.1

Ik ben voor ondertunneling van het traject vanaf Noordzeekanaal tot Uitgeest.

Antwoord 31.1

Uit de verkenning Guisweg is gebleken dat een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. De best betaalbare variant van een verdiept spoor (enkel tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans), is nog altijd financieel niet haalbaar. Deze variant met een “korte” verdiepte ligging heeft bovendien niet of nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van de nu gekozen oplossingsrichting. Varianten van een verdiept spoor waarbij ook het station verdiept wordt aangelegd en/of waarbij het spoor over een langere afstand wordt verdiept, hebben wel toegevoegde waarde, maar zijn financieel onhaalbaar en bovendien lastiger te realiseren. Een verdiept station is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid overigens niet wenselijk.

Voor alle varianten van een verdiept spoor geldt, dat sprake zal zijn van een ingewikkelde bouwfasering waarin gebruik gemaakt moet worden van een tijdelijk station en een tijdelijk hulpspoor. Daarbij komt dat

een eventuele capaciteitsuitbreiding van het spoor in de (verre) toekomst, met een verdiept spoor, veel kostbaarder wordt.

Daarnaast betekent het verdiepen van het spoor dat oppervlaktewaterverbindingen verbroken worden waardoor de waterveiligheid in Oud-Koog niet meer gegarandeerd kan worden en de recreatieve vaarverbinding vanuit Oud-Koog niet kan blijven bestaan.

We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 32

Onderdeel 32.1

Ik fiets dagelijks over de Guisweg richting de Zaan. Het spoor en de provinciale weg vormen twee barrières. Bij beide barrières kan de wachttijd soms best oplopen. Ik juich het zoeken naar een oplossing voor het kruispunt met het spoor dan ook zeker toe. Zeker als dit ook meer treinen mogelijk zou maken. Ik zou willen pleiten voor een oplossing waarbij zo min mogelijk verkeersstromen elkaar op hetzelfde niveau kruisen. Voor alle verkeersstromen levert dit reistijdwinst op. Daarnaast verbetert het de veiligheid voor o.a. school- en sportgaande kinderen, wielrenners en verdwaalde toeristen. Een gevaarlijk kruispunt onderaan een helling wordt bijvoorbeeld voorkomen door het fietspad op ongelijk niveau te laten kruisen met de provinciale weg. Door dit te realiseren voorkom je dat fietsers door de helling en snelheid het uiterste oranje licht opzoeken, vervolgens door rood rijden en zo gevaarlijke situaties creëren.

Antwoord 32.1

De oplossingsrichting die nu verder wordt uitgewerkt in de planstudie gaat inderdaad zoveel mogelijk uit van het ongelijkvloers kruisen van het spoor en de Provincialeweg met alle voordelen die u schetst die ook terug te vinden zijn in de door ons opgestelde projectdoelen. In de planstudie wordt duidelijk hoe dit precies eruit kan gaan zien. We zien op basis hiervan geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 32.2

Een andere optie zou zijn om de onderdoorgang van het fietspad te scheiden van de onderdoorgang van de auto's. Kies er dan voor het fietspad ter hoogte van de Guisweg onder zowel trein als provinciale weg te laten lopen. Een langzaam verkeer doorgang ten zuiden van station Zaandijk Zaanse Schans is in mijn ogen geen oplossing voor Rooswijk. Een dergelijke oplossing zal alleen ten goede komen voor de nog te realiseren nieuwbouwwijk (die overigens ook gebruik kunnen maken van de doorgang bij het station zelf). Kortom zijn er in mijn ogen 2 opties waarbij alle verkeersstromen zo min mogelijk elkaar storen en er zo veel mogelijk veiligheid geboden wordt. Namelijk: Ten eerste een onderdoorgang ter hoogte van de Guisweg, waarbij alle verkeersstromen op een ander niveau liggen (trein niveau 0, fietsen niveau -1 en auto niveau -2). Of ten tweede de onderdoorgang voor fietsers en auto's splitsen, waarbij het fietspad onder zowel het trein- als autoverkeer loopt. Dit het liefst ter hoogte van de Guisweg.

Antwoord 32.2

De oplossingsrichting waar mee wordt gewerkt in de planstudie gaat uit van een scheiding van het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) en het autoverkeer. De exacte locaties van zowel van de onderdoorgang voor autoverkeer en de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers moeten nog wel worden onderzocht. Voor het autoverkeer geldt dat ter hoogte van de bestaande spoorwegovergang Guisweg - gezien de huidige bebouwing - geen ruimte is voor een ongelijkvloerse kruising. Ook omdat hier een volledig verdiept kruispunt gemaakt zou moeten worden (een T-aansluiting werkt niet). In de bouwstenen van de oplossingsrichting die we in de planstudie onderzoeken, is de onderdoorgang (met T-aansluiting op de Provincialeweg) direct ten noorden van de A8 alléén voor het autoverkeer. Op basis van de beperkte ruimte bij de huidige kruising van de Guisweg met de spoorlijn en de Provincialeweg nemen we uw suggestie voor een ongelijkvloerse kruising op dat punt niet mee in de verdere uitwerking.

Voor fietsers en voetgangers zoeken we naar de geschikte plek voor een aparte onderdoorgang - vermoedelijk nabij station Zandijk Zaanse Schans. Daarbij kijken we uitgebreid naar het comfort voor fietsverkeer, welke kwalitatief beoordeeld zal worden. De bereikbaarheid per fiets van en naar voorziening en omliggende wijken wordt daarbij onderzocht. Mede op basis van uw reactie nemen we fietsverkeer en fietscomfort wel explicieter op in ons onderzoek, wat leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Inspiraakreactie 33

Onderdeel 33.1

Hierbij tekenen wij bezwaar aan tegen de plannen zoals beschreven in de startnotitie Guisweg.

Antwoord 33.1

Wij proberen bij het doorlopen van de planstudie Guisweg, zo goed mogelijk rekening te houden met de belangen van omwonenden en belanghebbenden. Daarom hebben wij de omgeving ook om een reactie op de startnotitie gevraagd. Er zijn meerdere momenten tijdens de planstudie waarop we de mening van de omgeving vragen. Wij kunnen echter pas rekening houden met uw belangen, als wij de reden kennen waarom u bezwaar maakt. We willen u er wel op wijzen dat in deze fase geen formeel bezwaar mogelijk is. Formeel bezwaar en beroep zijn pas mogelijk als er in de volgende fase een wijziging van het bestemmingsplan wordt voorgesteld. Ook dan is het wenselijk om een onderbouwing belangrijk van uw bezwaar kenbaar te maken.

Inspiraakreactie 34

Onderdeel 34.1

In reactie op dit stuk " het eindproduct van de planstudie is een (definitief) voorkeursalternatief " uit ik in principale mijn zorg voor mijn woonomgeving en -genot. Dit voelt als nattigheid bij het idee van "definitief " al staat dat tussen haakjes! De realiteit heeft bewezen dat er dan vaak al gekozen is, maar dit de worst is die nog voor de formaliteit wordt voorgehouden! Daarnaast mijn betrokkenheid, want ik snap dat er gebiedsontwikkelingen moeten komen, daar de tijd en bevolkingstoename dat vereist. Maar weloverwogen

en zeker de huidige gebruikers/bewoners van dit gebied hierin meegenomen. Er wordt mij een plan gepresenteerd...met opties waarin de voorkeursoptie (4) voor mij de meest bizarre en nadelige is, en dat zal ik niet over mijn kant laten gaan. De Zaanstreek staat bekend om haar waterpeilprobleem/palenpest en alle narigheid ten spijt, dat maakt er voor mij nu wonen niet minder om. Maar dan bewust mij nog meer ellende op de hals halen door dit plan, daar zal ik voor waken. Ik weet dat inmiddels door andere dorpsgenoten een "protestmail" is verzonden, mij was dat ietwat te voorbarig. Hun bezwaren zijn echter steekhoudend en benoemen wel de kern...en toekomstige extra pijnpunten. Ik pleit er dan ook voor, voorkom een 2e Groningengate, en laten we samen naar een zo goed mogelijk plan kijken, waar we ook uit kunnen komen.

Antwoord 34.1

Wij herkennen ons in uw wens om samen te komen tot een zo goed mogelijk plan en zullen daar van onze kant ook zeker ons uiterste best voor doen. Tijdens de planstudie onderzoeken we kansrijke alternatieven, om te komen tot een definitief voorkeursalternatief. Er zijn verschillende manieren waarop de omgeving mee kan denken. Zo werken we onder andere met een focusgroep - bestaande uit mensen uit de omgeving - die actief meedenkt in het onderzoek en over de ontwerpen. We proberen zoveel mogelijk rekening te houden met belangen van de directe omgeving.

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie, dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Tot slot, de gemeente Zaanstad onderzoekt de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling. Dit bevindt zich nog in de verkennende fase. Mocht uit die verkennende fase blijken dat woningbouw mogelijk is zal hierover worden gecommuniceerd en belanghebbenden worden betrokken. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Dit traject is wel een raakvlakproject binnen de planstudie Guisweg, wat betekent dat we in de planvorming voor de verkeersinfrastructuur rekening houden met de eventuele woningbouw in de regio en de impact daarvan op verkeersintensiteiten. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 35

Onderdeel 35.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 35.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 36

Onderdeel 36.1

Met belangstelling heb ik de startnotitie gelezen en wil hier graag op reageren.

In de uitwerkingen, op de eerste na, blijkt er vanuit Assendelft een afslag te komen op de verlengde Guisweg.

Ons ontgaat de reden om een extra afslag te maken, omdat deze er in de huidige situatie ook niet is. Wij verwachten dat hierdoor meer (sluip-)verkeer door Westerkoog zal komen.

Antwoord 36.1

De belangrijkste reden om A8-aansluiting 3 (aan de Guisweg) ook vanuit het westen (Assendelft) aan te sluiten, is dat daarmee via de Provincialeweg een goede invalsweg voor Zaanstad wordt aangeboden. Met deze maatregel worden veel omrijbewegingen voorkomen omdat de aansluiting van het gebied en naar het westen logischer wordt. De impact op de verkeersdruk door Westerkoog en de impact op de omgeving onderzoeken wij in de planstudie. Uw vraag met betrekking tot extra sluipverkeer in Westerkoog valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen. Ook houden we in de onderzoeken van de planstudie rekening met de verschillende scenario's in het project Busbrug de Binding (welke ook relatie heeft met de ontsluiting van Westerwatering). Mede op basis van uw reactie zal project Busbrug de Binding dan ook worden toegevoegd als raakvlakproject, wat leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Inspraakreactie 37

Onderdeel 37.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 37.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspiraakreactie 38

Onderdeel 38.1

Trein in een tunnel en verkeer via kruispunt bovenlangs op de Guisweg.

Antwoord 38.1

Uit de verkenning Guisweg is gebleken dat een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. De best betaalbare variant van een verdiept spoor (enkel tussen de stations Koog aan de Zaan en Zandijk Zaanse Schans), is nog altijd financieel niet haalbaar. Deze variant met een “korte” verdiepte ligging heeft bovendien niet of nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van de nu gekozen oplossingsrichting. Varianten van een verdiept spoor waarbij ook het station verdiept wordt aangelegd en/of waarbij het spoor over een langere afstand wordt verdiept, hebben wel toegevoegde waarde, maar zijn financieel onhaalbaar en bovendien lastiger te realiseren. Een verdiept station is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid overigens niet wenselijk.

Voor alle varianten van een verdiept spoor geldt, dat sprake zal zijn van een ingewikkelde bouwfaserings waarin gebruik gemaakt moet worden van een tijdelijk station en een tijdelijk hulpspoor. Daarbij komt dat een eventuele capaciteitsuitbreiding van het spoor in de (verre) toekomst, met een verdiept spoor, veel kostbaarder wordt.

Daarnaast betekent het verdiepen van het spoor dat oppervlaktewaterverbindingen verbroken worden waardoor de waterveiligheid in Oud-Koog niet meer gegarandeerd kan worden en de recreatieve vaarverbinding vanuit Oud-Koog niet kan blijven bestaan.

We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspiraakreactie 39

Onderdeel 39.1

Hallo, Ik heb de opties doorgenomen. 1, 2, en 3 zijn optie voor mij. De tunnel op de Guisweg is totaal geen optie voor mij. Ik begrijp uit de info voor jullie ook niet. Ik ben het alleen eens met optie 4. Om de tunnel aan de andere kant van het station te maken. Mits het plan verder wordt uitgewerkt. Geen huizenbouw regio station enz Ik hoop dat daar binnenkort meer duidelijkheid over is.

Antwoord 39.1

In lijn met uw reactie, stellen wij in de startnotitie voor om ten zuiden van het station en direct ten noorden van de A8 een onderdoorgang voor het autoverkeer (onder de spoorlijn) nader te onderzoeken en uit te werken.

De gemeente Zaanstad onderzoekt om de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling. Dit bevindt zich nog in

een verkennende fase. Uw wensen zijn onderdeel van de onderzoeken in de planstudie Guisweg. Uw reactie vormt voor ons dan ook geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 40

Onderdeel 40.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 40.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 41

Onderdeel 41.1

Hierbij wil [indiener] reageren op de startnotitie inzake de planstudie Guisweg zoals vermeld op de website van de gemeente Zaanstad.

Focusgroep

[Indiener] heeft tevens via een mail aangegeven mee te willen discussiëren over de invulling van dit project Guisweg in de zogenaamde Focusgroep. Wij zijn al sinds het begin betrokken bij de uitwerking van de MIRT A8 CAH en ook de ontwikkelingen rond de aansluiting A8 - A9, ook zijn we betrokken bij de discussies en planvorming voor AVANT. Wij hopen dat we uitgenodigd worden want we denken zeer constructief te kunnen meepraten en willen als natuur- en milieuorganisatie ook de belangen van natuur, milieu en veiligheid komen bespreken.

Antwoord 41.1

Wij hebben u genoteerd als belangstellende voor de focusgroep met bewoners en belanghebbenden uit de omgeving. Uw interesse wordt meegenomen in de samenstelling van de focusgroep, maar vormt geen garantie op deelname. We zorgen er in ieder geval voor dat natuurorganisaties op een manier vertegenwoordigd zullen zijn in de focusgroepen. Ten tijde van het publiceren van deze reactienota heeft de samenstelling inmiddels plaatsgevonden.

Onderdeel 41.2

PAS

Maar allereerst willen wij u wijzen dat er gelet moet worden op de stikstofdepositie in Natura2000 gebieden, nu de PAS niet meer toepasbaar is.

We willen u erop wijzen dat er zeker omgevingsaspecten te verwachten zijn en dat zij direct invloed hebben op de stikstofdepositie in de bijna aanpalende Natura2000- gebieden. Ook zijn wij als natuur- en milieuclub zeer benieuwd naar de oplossingen die gekozen gaan worden als compenserende en/of mitigerende

maatregelen daarvoor.

Wij willen u erop wijzen dat voor alle oplossingsrichtingen geldt dat de luchtkwaliteit rondom Natura2000-gebieden (stikstofdepositie) bij de verdere uitwerking een groot aandachtspunt is. Het ziet er toch naar uit dat de bestaande wet- en regelgeving (voor de zogenaamde PAS) geen standhoudt en nieuwe wet- en regelgeving voorlopig nog niet geïmplementeerd is dus alle plannen nog even op de tekentafel kunnen blijven zodat er goed overwogen en doordachte plannen gemaakt kunnen worden. In ieder geval zou zeker een voortoets inzicht moeten geven in de effecten op deze kwetsbare gebieden.

Antwoord 41.2

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en verwachte impact op de omgeving. Stikstofdepositie is een onderdeel van. We zijn bekend met de Natura2000 gebieden die dicht bij het plangebied liggen en houden rekening met hun status. Ook zijn we bekend met de laatste ontwikkelingen rondom de PAS. In de planstudie stellen we een nauwkeurig traject op hoe om te gaan met de ontwikkelingen rondom de PAS. We houden de ontwikkelingen in de gaten en nemen de kennis over de gevolgen mee in de planstudie. Tijdens de planstudie werken we aan een effectbeoordeling waarbij een alternatief voor de PAS in beeld komt. Als onderdeel van de vrijwillige milieueffectrapportage (hierna: mer) procedure die we tijdens de planstudie doorlopen, onderzoeken we ook mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en er is dan ook geen aanleiding om op basis van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 41.3

Water

Ook moeten er adequate maatregelen worden genomen om het west /oost watersysteem goed en vooral bevaarbaar in stand te houden en ook de daarbij horende onderhoudsmogelijkheden zoals het passeren van maaiboten. Het lijkt ons dat dit is niet bij alle aangedragen oplossingsrichtingen het geval is. (Maar Er zijn voor ons onduidelijke tekeningen op de site). Heel belangrijk is voor Oud Koog de afwatering en de nog steeds open zijnde recreatieve vaarverbinding onder de Provincialeweg door. Het lijkt ons dat ook die enige verbetering kan gebruiken als er toch aan alles gesleuteld gaat worden. En als er toch een onderdoorgang gerealiseerd gaat worden, dan graag een die ook voor plant en dier te gebruiken is, kortom een ecologische verbinding.

Antwoord 41.3

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het

grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie, dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Onderdeel 41.4

Lucht en geluid

Voor lucht en geluid zijn een akoestisch onderzoek en een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. KMZ is heel benieuwd naar de uitkomsten hiervan en wat de te verwachten verbeteringen voor de omgeving zullen zijn. Veranderingen in het wegennet geven hier weliswaar 'opluchting', maar als gewoonlijk en dan elders toename van verkeer, dus overlast.

Geluidschermen

Geluidschermen zijn zeer noodzakelijk (ook nu al en ook al aangevraagd bij de minister) voor de bewoners van Oud Koog (Verzetstraat) en Westerkoog. Ook is daar al meerdere jaren gevraagd om beter (lees geluidsarm asfalt) maar tot nu toe is dat nog niet gehonoreerd door onze minister. Nu wil men wel een capaciteitsverhoging voor deze Zaankanters doorvoeren, want bij aansluiting A8- A9 komt er zo'n 40% aan verkeer bij.

Het afsluiten en verwijderen van de oprit (2) op Oud Koog op de A8 is inderdaad gunstig voor leefomgeving langs de A8 in Oud Koog. Het zou volgens de plannen 10% minder verkeer worden opleveren. Blijft er bij aansluiting A8 – A9 toch nog 30 % verkeerstoename over. Dus dan is het oude geluidsscherm niet meer toereikend. Het functioneert toch al heel lang niet meer. Er zijn nu veel betere technieken dan stukken glas tussen betonnen of stalen staanders die het geluid van het verkeer en de dilatatievoegen enorm weerkaatsen. Werkelijk alle kanten op. Ook onder het A8 viaduct is het geluid nu niet te harden.

Antwoord 41.4

De door u aangehaalde onderzoeken naar lucht en geluid zijn tijdens de verkenning op hoofdlijnen uitgevoerd. We hebben deze vooral benut om verschillen tussen de verschillende oplossingsrichtingen in beeld te brengen. Op basis hiervan hebben we kunnen bepalen of op de elementen geluid en luchtkwaliteit dusdanig grote belemmeringen op zouden treden, dat hierdoor oplossingsrichtingen af zouden vallen. Er was geen aanleiding om op deze elementen oplossingsrichtingen af te laten vallen. De uitkomsten geven aan dat met maatregelen een (wettelijk) acceptabele situatie gerealiseerd kan worden.

Uiteraard wordt in de effectstudie van de planstudie uitgebreid gestudeerd op geluid en luchtkwaliteit. We brengen de impact en de effecten gedetailleerd in beeld. Als onderdeel van de vrijwillige mer onderzoeken we ook mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen, zoals geluidsschermen.

Het project Verbinding A8-A9 is een raakvlakproject in de planstudie Guisweg. Dat betekent dat we in de diverse onderzoeken van de planstudie rekening met de verschillende scenario's in het project Verbinding

A8-A9.

Uw suggesties vallen dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormen voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 41.5

Oude structuren

Het behoud en versterken van de historische structuren rond Rooswijk, Guisweg en Stationsstraat zijn belangrijk. Op de getoonde kaarten staan nog de kruisingen terwijl er nu voor het Politiebureau Zaandijk een prachtige rotonde ligt die al heel veel impact heeft gehad op de omgeving. Ook Maar ook daarvoor zijn geen goede berekeningen inzake de PAS gedaan.

Spoor verdiept, weg op maaiveldniveau

De ervaring in de Zaanstreek is dat alles het best werkt als het spoor verdiept wordt aangelegd. Het spoor kan wel in de breedte variabel zijn maar nooit in de hoogte (vaste maten). Voor het wegverkeer is het met alle bedrijven in de omgeving van groot belang dat ook zeer hoge en brede vrachten via het omliggende wegennet de bedrijven kunnen bereiken.

De vele cacaoverwerkende bedrijven en de vloerbedekkingsmaker zoals Forbo b.v. zijn gebaat bij het over de weg kunnen ontvangen door aanleverende bedrijven van enorme tanks en andere grote constructies. Ook verhuisde men tot voor kort complete huizen. Als er ontsluitingswegen met geringe hoogte worden gerealiseerd zijn de Zaanse bedrijven zeer beperkt in de mogelijkheden. Net als er op de vaarwegen een 'staande mast route' moet blijven bestaan is dat hier ook voor het wegverkeer van belang.

Antwoord 41.5

Tijdens de planstudie en het verder uitwerken van de oplossingsrichtingen houden we inderdaad rekening met oude structuren.

Uit de verkenning Guisweg is gebleken dat een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. De best betaalbare variant van een verdiept spoor (enkel tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans), is nog altijd financieel niet haalbaar. Deze variant met een "korte" verdiepte ligging heeft bovendien niet of nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van de nu gekozen oplossingsrichting. Varianten van een verdiept spoor waarbij ook het station verdiept wordt aangelegd en/of waarbij het spoor over een langere afstand wordt verdiept, hebben wel toegevoegde waarde, maar zijn financieel onhaalbaar en bovendien lastiger te realiseren. Een verdiept station is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid overigens niet wenselijk.

Voor alle varianten van een verdiept spoor geldt, dat sprake zal zijn van een ingewikkelde bouwfaserings waarin gebruik gemaakt moet worden van een tijdelijk station en een tijdelijk hulpspoor. Daarbij komt dat een eventuele capaciteitsuitbreiding van het spoor in de (verre) toekomst, met een verdiept spoor, veel kostbaarder wordt.

Daarnaast betekent het verdiepen van het spoor dat oppervlaktewaterverbindingen verbroken worden waardoor de waterveiligheid in Oud-Koog niet meer gegarandeerd kan worden en de recreatieve

vaarverbinding vanuit Oud-Koog niet kan blijven bestaan.

We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 41.6

Woningbouw

Men denkt dat het mogelijk om rond station Zaanse Schans ongeveer 1200 woningen te realiseren op het sportpark De Koog. Een forse verstedelijking die toch wel enige wenkbrauwen laat fronsen. Ten eerste zijn er heel dicht in de buurt nog een tweetal bedrijven die een veiligheidscontour hebben die geheel of gedeeltelijk over het plangebied liggen.

Op de Stationsstraat is een schoolgebouw gesloten vanwege deze veiligheidscontour (Olam Cocoa BV) en een gepland hotel kon ook geen doorgang vinden om gebouwd te worden. Ook aan de overzijde van het spoor aan de westkant ligt nog een bedrijf (Sonneborn Refined Products B.V) dat redelijk wat gevaar oplevert voor bewoners die permanent in hun huis verblijven. Beide bedrijven zijn door de provincie voorzien van een vergunning en vallen onder hun toezicht. Dit geeft al aan dat het zware industrie is. Wij verwachten dat de gemeente Zaanstad hier geen tijdelijke woningen gaat plannen vanwege deze veiligheidscontouren. Ook al lijkt het dat zulke tijdelijke woningen niet aan alle vergunningen hoeven te voldoen.

Men gaat toch niet - al is het op termijn - met mensenlevens spelen? Zaanstad bouwt voor de overloop van groot Amsterdam.

Antwoord 41.6

De gemeente Zaanstad onderzoekt de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling. Dit bevindt zich nog in een verkennende fase. Mocht uit die verkennende fase blijken dat woningbouw mogelijk is zal hierover worden gecommuniceerd en belanghebbenden worden betrokken. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. De woningbouw is wel een raakvlakproject binnen de planstudie Guisweg, wat betekent dat we in de planvorming rekening houden met de eventuele woningbouw in de regio. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 41.7

Het afsluiten en verwijderen van aansluiting 2 op de A8 is gunstig voor leefomgeving langs de A8, maar zorgt elders in de directe omgeving voor een aantrekking van verkeersbewegingen. Wij hopen dat die ook meegenomen worden in de doorrekeningen van het hele project.

Antwoord 41.7

In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2 op de A8. We nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving in mee. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en er is dan ook geen aanleiding om op basis van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 41.8

(Bestaande)Bomen, biodiversiteit en groenvoorzieningen

[Indiener] wil hier meteen pleiten voor het behoud van zoveel mogelijk bomen en groenvoorzieningen. Een goede inventarisering van het bestaande bomenbestand in het gebied is van groot belang mede omdat zij onderdeel uitmaken van de trekroutes van veel vleermuissoorten en vogels in het gebied. Bij heel veel plannen en de uitvoering daarvan is er GEEN budget voor de realisatie, behoud en onderhoud van fors structureel groen. Zeer van belang voor mens, dier en plant en de biodiversiteit.

Idee: Vooraf aan alles meteen maar een percentage van het budget afspreken voor groen, want tijdens het traject blijkt telkens weer dat de bouwers veel meer nodig hebben dan verwacht en dan komt het groen weer als laatste aan de beurt en wordt veelal niet meer gerealiseerd. Zowel Rijk, Provincie en gemeente hebben een taak de biodiversiteit te versterken. Alle drie zijn bij dit project mede initiatiefnemer dus ook verantwoordelijk voor deze belangrijke taak die hen door de burgers is gegeven.

Antwoord 41.8

Een goede inpassing van deze nieuwe ontsluitingsweg en onderdoorgang in de omgeving, is een belangrijk ontwerpuitgangspunt tijdens de planstudie. Een goede groen- en waterstructuur is voor dit gebied belangrijk en wordt zorgvuldig uitgewerkt. De impact van dit project op de leefomgeving van vleermuizen en vogels is onderdeel van de effectbeoordeling in het natuuronderzoek (flora en fauna). In de effectbeoordeling zal dit een plek krijgen. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 41.9

Velden sportverenigingen

Wanneer de ruimte bij het Station Zaandijk Zaanse Schans volgebouwd gaat worden met 1200 woningen en voldoende parkteergelegenheid is Indiener zeer benieuwd waar de huidige in gebruik zijnde velden heen verhuisd gaan worden. De sportclubs hebben net een soort van reorganisatie ondergaan.

Er is een nieuwe sporthal neergezet voor KZ en erg veel ruimte – ook elders in de stad - voor nieuwe sportvelden is niet voorhanden. Net zo min als er ruimte is voor woningbouw is er ruimte voor sportvelden.

[Indiener] hoopt u met deze voorlopige opmerkingen en suggesties van dienst te zijn geweest. En natuurlijk: een uitnodiging voor de Focusgroep Guisweg.

Antwoord 41.9

In de verkenning Guisweg is nagegaan of het mogelijk is om het gebied tussen de spoorlijn, A8 en de Guisweg te ontwikkelen en welke functies en aantallen woningen dan mogelijk zouden zijn. Dit omdat er – in het algemeen – een relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Binnen een gebied moeten dergelijke ontwikkelingen integraal worden bekeken. De gemeente Zaanstad onderzoekt nu de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling. Dit bevindt zich nog in een verkennende fase. Mocht uit die verkennende fase blijken dat woningbouw mogelijk is zal hierover worden gecommuniceerd en belanghebbenden worden betrokken. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te

wijzigen.

Wij hebben u genoteerd als belangstellende voor de focusgroep met bewoners en belanghebbenden uit de omgeving. Uw interesse wordt meegenomen in de samenstelling van de focusgroep, maar vormt geen garantie op deelname. Ten tijde van het publiceren van deze reactienota heeft de samenstelling inmiddels plaatsgevonden.

Inspraakreactie 42

Onderdeel 42.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 42.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 43

Onderdeel 43.1

Indiener waardeert dat u ons in een vroeg stadium heeft betrokken bij de concretisering van de plannen omtrent de spoordoorsnijding van het Zaanse weggennet nabij de Guisweg. De bijeenkomst in het gemeentehuis van Zaanstad op 24 januari jl. gaf ons meer informatie en inzichten dan de latere informatieavond in het Weefhuis op 18 juni.

Wij onderschrijven dat een ongelijkvloerse kruising de veiligheid en doorstroming ten goede komt. We hebben begrepen dat ondertunneling van het spoor door u wordt gepresenteerd als de goedkoopste oplossing en daarmee ook de enige die verder wordt uitgewerkt. Daarbij plaatsen we wel de kanttekening dat een tunnel niet de meest fietsvriendelijke oplossing is., al is deze wel uitdrukkelijk te verkiezen boven een fietsbrug over het spoor.

Indiener verzoekt u om in de verdere uitwerking fietsers nadrukkelijk als aparte categorie weggebruikers op te nemen in plaats van ons te scharen onder “langzaam verkeer”. Zaanstad heeft zich tot doel gesteld het aantal fietsbewegingen fors te verhogen en daarbij hoort ook de erkenning dat fietsers andere voorzieningen behoeven dan voetgangers. Voor fietsers speelt kwaliteit van de voorziening dikwijls een grotere rol dan kwantiteit (een kwalitatief goede fietsverbinding nodigt uit om de fiets te nemen in plaats van auto of OV). Graag zien wij de fietsers dus explicieter opgenomen in de tabellen met doelen en beoordelingscriteria op pagina 26 en het fietscomfort ook kwalitatief te beoordelen.

Antwoord 43.1

Wij nemen uw suggesties over en zullen fietsverkeer en voetgangers als aparte categorie onderzoeken, waarbij fietscomfort ook kwalitatief beoordeeld zal worden. Op basis van uw reactie dit dan ook leiden tot een wijziging van de startnotitie.

Onderdeel 43.2

Op 24 januari werd de mogelijkheid van twee fietstunnels (één bij de Stationsstraat en één bij de Guisweg) nadrukkelijk als optie genoemd. Indiener is voorstander van een fijnmazig fietsnetwerk dus dit juichen wij zeker toe. Beide tunnels dienen een andere doelgroep: bij de Stationsstraat betreft het bestemmingsverkeer (treinreizigers, zwembadbezoekers, sporters en bewoners van naastgelegen woonwijken); bij de Guisweg betreft het doorgaand verkeer (forensen tussen Haarlem en Purmerend of Alkmaar, scholieren, toeristen). Op de Guisweg is de piekintensiteit veel hoger en is een goede aansluiting op vooral de Julianabrug en in mindere mate de Provincialeweg van belang. Het verplaatsen van deze fietsstroom naar de Stationsstraat is geen optie voor de Indiener. Wij stellen dus voor om een nieuwe fietstunnel aan te leggen bij de Guisweg en de bestaande Kogertunnel te verbeteren zodat hier een rechtstreekse fietsverbinding zonder afstappen ontstaat tussen Stationsstraat en Weverstraat. Aangezien het doorgaand fietsverkeer gebruik blijft maken van de Guisweg is de extra fietsroute uit uw oplossingsrichtingen 1 en 4 (pagina 17/18) overbodig; het bestemmingsverkeer kan gebruik maken van de bestaande wegen (Stationsstraat en Wezelstraat) mits de aansluiting daarop volwaardig befietsbaar wordt gemaakt.

Antwoord 43.2

Inderdaad wordt in de planstudie Guisweg zowel gekeken naar een fietsverbinding bij de Stationsstraat als naar een fietsverbinding bij de Guisweg. Het is daarmee echter niet zeker dat er twee fietsverbindingen kunnen komen, onder andere omdat het taakstellend budget van het project Guisweg is gebaseerd op één fietsverbinding. In de planstudie gaan wij op zoek naar de meest optimale fietsstructuur in het netwerk, waarbij wij rekening houden met de andere aspecten in de omgeving en de beschikbare middelen. Uw suggesties vallen binnen het voorgestelde onderzoeken en leiden dan ook niet tot een wijziging van de startnotitie.

Onderdeel 43.3

In uw nota wordt geen aandacht geschonken aan de aansluitingen van de noord-zuid fietsverbindingen op de oost-west fietsverbindingen. Wij hebben geen meetgegevens van de fietsstromen maar we weten dat veel doorgaand fietsverkeer vanuit noordelijke en zuidelijke richting afslaat naar oost of west bij de Guisweg. Dit is een punt waar doorgaand verkeer ook overgaat in bestemmingsverkeer, dus een goede verbinding met de nabijgelegen woonwijken blijft vereist. Wij vragen u ook om in uw uitwerking niet alleen meetgegevens van autoverkeersintensiteit op te nemen, maar ook die van fietsverkeersstromen.

Antwoord 43.3

De uitwisseling tussen de noord-zuidverbinding en de oost-westverbinding voor fietsverkeer wordt meegenomen in het onderzoek tijdens de planstudie. Wij zullen dit naar aanleiding van uw opmerking toevoegen aan de tekst van de startnotitie. Ook zullen wij tijdens de planstudie gebruik maken van meetgegevens van het fietsverkeer in het gebied. Op basis van uw reactie zullen die twee punten worden toegevoegd, wat leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Onderdeel 43.4

[Indiener] ziet veel potentie in uw voorstel om het autoverkeer van de Guisweg in zuidelijke richting verplaatsen richting de nieuwe aansluiting met de A8. Doordat de autokruising Provincialeweg/Guisweg wijzigt in een T-splitsing, vervalt vanuit elke richting een voorsorteervak. Daarmee ontstaat voldoende ruimte voor een brede fietstunnel. Deze breedte is noodzakelijk om de grote aantallen scholieren af te kunnen wikkelen. De suggestie die op 18 juni werd gedaan om de fietspadkruising Guisweg/Provincialeweg als verdiepte fietsrotonde uit te voeren wordt daarmee ook reëel. Door het vervallen van de autovoorsorteervakken in westelijke richting op de Provincialeweg ontstaat er ook voldoende ruimte voor een goede afwikkeling tussen de fietstunnel en het snelfietspad Alkmaar-Amsterdam. Tevens blijft er ruimte om voldoende daglicht binnen te laten vallen en de sociale veiligheid te bevorderen. Wij verwachten daarnaast ook dat de tunnel van goede (led)verlichting wordt voorzien.

Antwoord 43.4

Er is binnen de planstudie expliciet aandacht voor sociale veiligheid. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 43.5

Aan de noordoostelijke zijde van de Guiswegfietstunnel zal een verbeterde aansluiting voor fietsers die nu de Plataanweg gebruiken moeten worden aangelegd. Het huidige doorsteekje bij de Parklaan is een mogelijkheid, of een fietspad op het maaiveld met een scherpe bocht nabij de Bijenkorfstraat. Door het vervallen van het voorsorteervak voor auto's rechtdoor op de Guisweg vragen wij u dit nader uit te werken en ons daarbij te betrekken.

Antwoord 43.5

De door u gesuggereerde maatregelen vallen binnen het onderzoek naar de maatregelen binnen de planstudie Guisweg. In deze fase kunnen wij nog niet beoordelen of alle genoemde suggesties nader uitgewerkt moeten of kunnen worden. Er is eveneens expliciete aandacht voor sociale veiligheid van langzaam verkeer. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen. Wij zullen de indiener betrekken bij de afwegingen die we maken tijdens de planstudie.

Onderdeel 43.6

Tot slot willen wij nog opmerken dat de Bloemwijkertunnel verbetering behoeft voor fietsbestemmingsverkeer. Oorspronkelijk bedoeld als voetgangerstunnel wordt hiervan veelvuldig gebruik gemaakt door (brom)fietsers, die aan de zijde van de Leliestraat een moeizame toegang hebben en langs de Provincialeweg een gevaarlijke aansluiting op het fietspad.

Antwoord 43.6

De Bloemwijkertunnel maakt geen deel uit van de scope van dit project. Wij geven uw suggestie door aan de ProRail en de gemeente Zaanstad. Wij zien geen reden om naar aanleiding van dit deel uw reactie de

startnotitie te wijzigen.

Inspiraakreactie 44

Onderdeel 44.1

Waarom worden de stoplichten op de Provincialeweg niet aangepast aan de spoorwegovergang. Nu is het vaak zo dat wanneer de bomen opengaan juist het verkeer dat over de Provincialeweg rechtdoor gaat, gaat rijden en het verkeer dat over de overweg moet, blijft stilstaan met soms als gevolg dat de bomen weer dichtgaan. Dit levert onnodige filevorming richting overgang op.

Antwoord 44.1

Wij geven uw suggestie door aan de gemeente Zaanstad, die verantwoordelijk is voor de afstelling van de verkeerslichten op het kruispunt tussen de Guisweg en de Provincialeweg. Er is voor ons geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 44.2

Is er in de startnotitie rekening gehouden met de nu al enorme verkeersoverlast voor bewoners van de Veeringzoom en Boukezoom? Vooral bewoners van de Veeringzoom hebben enorme overlast (luchtvervuiling en herrie) van al het verkeer dat uit de wijk komt en uit Westzaan, Assendelft, Beverwijk en Rooswijk komt. Dit zal in de toekomst alleen maar toenemen. De Busbrug gaat open, er zijn bouwplannen voor de wijk en voor Rooswijk, enz. , met daarnaast de bouwplannen vanuit de startnotitie zal het gezond wonen voor deze bewoners niet meer mogelijk zijn. Zij hebben de oprit naar de snelweg - goed beschouwd - vlak voor hun woningen liggen. Daarnaast geeft de verderop liggende snelweg ook veel lawaaioverlast, helemaal bij oostenwind.

Daarnaast is er sinds enige maanden regelmatig veel vliegverkeer boven de wijk, wat nog meer lawaai oplevert.

Antwoord 44.2

Binnen de planstudie Guisweg onderzoeken we hoe aansluiting 3 op de A8 (aan de Guisweg) compleet te maken. Met deze maatregel worden veel omrijbewegingen voorkomen omdat de aansluiting van het gebied en naar het westen logischer wordt. Wij onderzoeken in de planstudie inderdaad de impact op de verkeersdruk door Westerkoog en de impact op de omgeving. Daarbij kijken we ook naar de relatie tot het project Busbrug De Binding, dat door de gemeente Zaanstad wordt uitgevoerd. Op basis van uw reactie zal project Busbrug de Binding dan ook worden toegevoegd als raakvlakproject, wat leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Woningbouw wordt door de gemeente Zaanstad in de aparte verkenning georganiseerd, maar we houden in de planvorming en de effectonderzoeken wel rekening met de eventuele woningbouw in de regio. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 45

Onderdeel 45.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 45.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Onderdeel 45.2

Bijgaand stuur ik u mijn exemplaar, in combinatie met deze e-mail. Ik ben het er mee eens dat de opsteller een mening heeft waarin u wordt gevraagd zorgvuldiger om te gaan met dit grote bouwproject. Door eerdere uitlatingen in het Noord-Hollands Dagblad van Dennis Straat, oud wethouder, heb ik al mogen vernemen dat de manier waarop keuzes worden gemaakt reeds zover zijn voorbereid dat er voor mij als burger niets te kiezen valt. Dat is bij monde van Dennis Straat vooraf al gebeurd. De hele poppenkast er om heen is blijikbaar voor de Bühne, en zal als excuus gaan dienen om in de huidige gronden bij Molen De Schoolmeester en het Prinsenhof de nodige bureaucratische aanpassingen te laten volgen voor toekomstige woningbouw.

Antwoord 45.2

Tijdens de verkenning is een uitgebreid en zorgvuldig proces doorlopen. Datzelfde gaan we doen tijdens de planstudie Guisweg. Daarin doen we ons uiterste best om de omgeving op een zorgvuldige wijze bij het project Guisweg te betrekken. De hele omgeving krijgt op verschillende momenten, zoals bij deze startnotitie, de gelegenheid te reageren. Daarnaast werken we tijdens de planstudie met een focusgroep, bestaande uit bewoners en andere belanghebbenden uit de omgeving. De focusgroep denkt mee in het onderzoek en over ontwerpen.

Voor wat betreft de woningbouw: dat wordt door de gemeente Zaanstad in de aparte verkenning georganiseerd. We houden in de planvorming en de effectonderzoeken wel rekening met de eventuele woningbouw in de regio. Uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 45.3

Een project als deze brengt overlast met zich mee voor rondom gelegen huizen die belast zijn met funderingsproblemen. Bouwen in veengrond brengt de nodige verschuiving met zich mee in anearobe grondwaterstanden welke juist zijn bedoeld als waterlaag die de funderingen nog enigszins beschermt. De waterstanden en trillingsoverlast behoren gemonitord te worden door een onafhankelijk bedrijf, Fugro is sterk aan te bevelen. De manier van funderen in het bouwproject zal met trillingen gepaard gaan, die rondom het bouwproject vanwege de waterige veenlaag tot ver in de wijken zijn te voelen. Door bij het heien gebruik te maken van de techniek waarin heipalen worden geschroefd ipv geslagen is een groot deel van de trillingsoverlast te voorkomen.

Antwoord 45.3

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie, dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Onderdeel 45.4

De afsluiting van de korte oprit bij de Verzetstraat met als motivatie dat dit vertragend is, heeft nog een andere kant. Er is een werkgroep actief die met de brug en het viaduct in overleg is met Rijkswaterstaat aangaande fijnstofreductie naar Europese normen. Daarmee is de conclusie, in afspiegeling van de A10-West, dat in de toekomst een lagere snelheid wordt ingevoerd op dit stuk tracé. Daarmee is uw verwachting van oponthoud in de toekomst niet langer gemotiveerd. Sluiting van deze oprit brengt juist meer oponthoud in het verkeer dat in logischer verwachting andere (sluip)routes zal gaan kiezen. De werkelijke boosdoener van oponthoud is de aansluiting met de A7, waardoor er regelmatig langzaam tot stilstaand verkeer voorkomt.

Het dagelijkse vrachtverkeer per tankauto, zeilwagen etc van en naar de fabrieken heeft de kortste route – oprit- nodig om juist zo min mogelijk overlast te bezorgen. En dat vrachtverkeer gaat heus niet sneller rijden op een langere oprit, met nog meer verkeer op de baan.

Antwoord 45.4

We zijn bekend met de problematiek op en rond de Coenbrug. We nemen het project Coenbrug op als raakvlakproject en nemen het functioneren van de brug mee tijdens de planstudie Guisweg. Dit deel van uw reactie leidt dan ook tot een wijziging van de startnotitie.

Daarnaast houden we in planstudie Guisweg ook rekening met de aansluiting van de A8 op de A7. Dit valt binnen het project Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (CAH). De CAH is een raakvlakproject binnen de planstudie, wat betekent dat we mogelijke toekomstige ontwikkelingen daarvan ook meenemen in de berekeningen voor de planstudie.

In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2

op de A8. Eén van de aanleidingen hiervoor is dat de invoegstrook van de toerit erg kort is, en voor file en gevaarlijke situaties kan zorgen op de A8. De voor- en nadelen van de mogelijkheden wegen we zorgvuldig af en we nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving mee. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 45.5

Nieuwbouw van huizen naast het tracé is af te raden. Wie vooruit kijkt in de toekomst, ziet een mogelijke verbreding van de snelweg voor zich en aanpassing van de normen in de kwaliteit van de leefomgeving – roet/ grafiet, fijnstof, lawaai, geur, om er maar eens een paar te noemen.

Antwoord 45.5

Woningbouwontwikkeling en een verbreding van de A8 vallen buiten de scope van de planstudie Guisweg. De aanleg van de infrastructuur houdt, waar mogelijk, wel rekening met ruimtereserveringen. Woningbouw valt binnen een aparte verkenning van de gemeente Zaanstad. De woningbouw is wel een raakvlakproject binnen de planstudie, wat betekent dat we in de planvorming rekening houden met de eventuele woningbouw in de regio.

Onderdeel 45.6

Een ondergronds traject voor de spoorlijn en toekomstige metro tussen Uitgeest en Zaandam is uiteraard duurder, maar komt voorlopig niet mehr im Frage.

Dit had u veel meer mogelijkheden gegeven voor de infrastructuur bovengronds. In dat licht bezien is het Guiswegproject een tijdelijk lapmiddel.

Antwoord 45.6

Uit de verkenning Guisweg is gebleken dat een verdiepte ligging van het spoor niet haalbaar is. De best betaalbare variant van een verdiept spoor (enkel tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans), is nog altijd financieel niet haalbaar. Deze variant met een “korte” verdiepte ligging heeft bovendien niet of nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van de nu gekozen oplossingsrichting. Varianten van een verdiept spoor waarbij ook het station verdiept wordt aangelegd en/of waarbij het spoor over een langere afstand wordt verdiept, hebben wel toegevoegde waarde, maar zijn financieel onhaalbaar en bovendien lastiger te realiseren. Een verdiept station is vanuit het oogpunt van sociale veiligheid overigens niet wenselijk.

Voor alle varianten van een verdiept spoor geldt, dat sprake zal zijn van een ingewikkelde bouwfaserings waarin gebruik gemaakt moet worden van een tijdelijk station en een tijdelijk hulpspoor. Daarbij komt dat een eventuele capaciteitsuitbreiding van het spoor in de (verre) toekomst, met een verdiept spoor, veel kostbaarder wordt.

Daarnaast betekent het verdiepen van het spoor dat oppervlaktewaterverbindingen verbroken worden waardoor de waterveiligheid in Oud-Koog niet meer gegarandeerd kan worden en de recreatieve

vaarverbinding vanuit Oud-Koog niet kan blijven bestaan.

We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspraakreactie 46

Onderdeel 46.1

De conclusie kan niet anders zijn dan dat de Startnotitie uitsluitend gericht is op “Oplossingsrichting 4” Daar maak ik bezwaren tegen en die licht ik toe in het onderstaande.

De Gemeente Zaanstad Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Pro Rail, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en Vervoersregio Amsterdam, kozen de oplossingsrichting 4 als voorkeursalternatief.

De andere alternatieve oplossingsrichtingen in het eindrapport Snelkookpan Guisweg en de Verkenning Guisweg hebben de partijen afgewezen, echter zonder dat die goed zijn onderzocht en dus ook zonder deugdelijke motivering.

Antwoord 46.1

In de verkenning Guisweg is uitgebreid onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om de problematiek in het gebied ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken en de aanwezige kansen te benutten. Daarbij zijn verschillende oplossingsrichtingen met elkaar vergeleken ten aanzien van de effecten op de bereikbaarheid, maar bijvoorbeeld ook op geluidsoverlast, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. In het eindrapport van de verkenning Guisweg en in de startnotitie van de planstudie Guisweg is gemotiveerd waarom wij, op basis van de verkenning Guisweg, tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken en dat de andere oplossingsrichtingen niet voldoende oplossend vermogen hebben of niet realistisch zijn.

Oplossingsrichting 1, 2A, 2B en 3 hebben een vergelijkbaar of minder oplossend vermogen dan oplossingsrichting 4, zijn financieel niet realistisch of hebben drastische invloed op bijvoorbeeld de structuur van het oppervlaktewater. Oplossingsrichting 0+ is financieel haalbaar, maar heeft niet voldoende oplossend vermogen.

Overigens – vooruitlopend op antwoord 46.26 – zijn wij het met u eens, dat de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschreven moet worden in de startnotitie. Op basis van uw reactie zullen wij dit in de startnotitie dan ook aanpassen. Dit punt lichten we verder toe in antwoord 46.26.

Onderdeel 46.2

De keuze is gemaakt door die partijen die als doel, ambitie& belangen stellen in het eindrapport Snelkookpan Guisweg en de Verkenning Guisweg, zijnde:

1. functiewijziging gebied sport/recreatie naar woongebied; en

2. verbeteren bereikbaarheid Zaanstad Zaanse Schans en regio aanpassing A8 en lokale wegen; en;
3. frequentie verhoging op het spoor bij introductie PHS is bij ongelijkvloerse kruising Guisweg realiseerbaar; en;
4. ontstaan van bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving rond de Guisweg, Provincialeweg en A8 (geluid, lucht, sociale veiligheid ruimtelijke kwaliteit en beleving).

Antwoord 46.2

Uw opsomming geeft een beeld van de ambities in het gebied. Deze ambities hebben mede aanleiding gegeven tot de verkenning Guisweg en we hebben er tijdens de verkenning rekening mee gehouden. De reactietermijn en het advies van de Commissie m.e.r. hebben geleid tot een aanscherping van de doelen. We maken in de definitieve doelen onderscheid tussen hoofd- en neven-doelen. Die zijn als volgt geformuleerd:

Hoofddoel

Het hoofddoel van de planstudie is het verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg.

Nevendoel

Nevendoelen van de planstudie Guisweg zijn:

- Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, beleving, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- Verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zandijk Zaanse Schans en de directe omgeving.
- Verbeteren van de A8-aansluitingen 2 en 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel en tevens het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Twee onderwerpen werden in de verkenning (in het rapport van de Snelkookpan en het eindrapport van de verkenning) genoemd in relatie tot ambities of doelstellingen. Ten eerste het faciliteren van de woningbouwopgave en knooppuntontwikkeling. Hierover hebben we in onze inleiding toegelicht dat de ontwikkeling van woningbouw géén onderdeel is van de planstudie en de twee ontwikkelingen financieel onafhankelijk van elkaar zijn. De verkenning naar de mogelijkheden voor woningbouw gebeurt in een apart traject door de gemeente Zaanstad. Beide trajecten worden wel in samenhang en overleg uitgevoerd. Ten tweede het mogelijk maken van een frequentieverhoging op de Zaanlijn. Deze ambitie is wel een aanleiding, maar vormt geen doel op zich binnen de planstudie Guisweg. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.3

De voorkeur voor oplossingsrichting 4 (zie pagina 18 / 19) heeft echter veel zeer ingrijpende gevolgen voor de omgeving, natuur, gebruikers en omwonenden in en rond het gebied zonder dat daar goed op ingegaan wordt.

Antwoord 46.3

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, verwachten wij dat het project een positieve impact zal hebben op de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit voor het hele gebied. Uiteraard zien wij dat er ook negatieve effecten kunnen optreden, mogelijk voor geluid, waterhuishouding en natuur. In de planstudie Guisweg, waarin we oplossingsrichting 4 uit de verkenning verder uitwerken, zullen we alle effecten meer gedetailleerd in beeld brengen. Mede op basis van uw reactie nemen we sociale aspecten explicieter mee in de effectonderzoeken. Dit deel van uw reactie leidt dan ook tot een wijziging van de startnotitie.

Tijdens de planstudiefase een milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.). Zo kunnen de milieuaspecten en -effecten volwaardig worden meegewogen bij de te maken keuzes. Onderdeel van de m.e.r. is ook het bepalen van compenserende of mitigerende maatregelen. Deze m.e.r.-studie zal ook ter inzage worden gelegd, om een zo transparant mogelijk proces te doorlopen. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.4

In de Startnotitie staat vermeld dat achtergrondinformatie wordt uitgewerkt. Aangekondigd wordt dat er onderzoek zal worden gedaan naar: een verkeerskundige analyse, kostenoverzicht, effectenbeoordeling, en samenwerkingsovereenkomst. Die ontbreken dus nu nog.

Kortom: de voorkeursoplossingsrichting is dus gebaseerd op onvoldoende en onvolledige achtergrondinformatie.

Antwoord 46.4

In de verkenning Guisweg zijn de diverse analyses, kostenberekeningen en beoordelingen opgesteld/uitgevoerd voor de verschillende (uiteenlopende) oplossingsrichtingen. Daar is de keuze voor oplossingsrichting 4 op gebaseerd. In de planstudie Guisweg worden deze zaken uit zorgvuldigheidsoverwegingen gedetailleerder en uitgebreider opgesteld/uitgevoerd. In de planstudiefase worden meer details bekend over de alternatieven binnen de oplossingsrichting, welke moeten helpen bij het kiezen tussen deze alternatieven. Een dergelijk traject is gebruikelijk bij verkenningen en planstudies: per projectfase worden deze analyses uitgevoerd op een bij die fase passend detailniveau, waarin elke fase steeds een stap gedetailleerder wordt.

De startnotitie geeft aan dat in de planstudie wordt toegewerkt naar een voorkeursalternatief. Het uiteindelijke besluit voor dit voorkeursalternatief wordt ondersteund met de benodigde achtergrondinformatie. We willen u er op wijzen dat er op dit moment nog geen keuze is gemaakt voor een voorkeursalternatief, maar dat een voorkeursalternatief juist het eindresultaat zal zijn van de planstudie.

We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.5

Aan de noodzakelijke belangrijke onderzoeken wordt voorbijgegaan voor bewoners en huidige gebruikers van het gebied en het milieu.

Antwoord 46.5

Wij zijn van mening dat alle gangbare onderzoeken voor een verkenning zijn uitgevoerd, inclusief de impact van de maatregelen op de omgeving (bewoners, bedrijven, sportverenigingen en natuur). Het is ons niet duidelijk, welke onderzoeken u hier bedoelt. Mocht u belangrijke onderzoeken missen, dan horen we graag om welke het volgens u gaat. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.6

In het eindrapport en de verkenning worden voor de oplossingsrichtingen 2 tot en met 4 genoemd het realiseren van een wijziging van het gebied recreatie en sport naar wonen met 3 tot 6 bouwlagen voor circa 1200 woningen, 300 hotelkamers en 200 tijdelijke woningen. Onduidelijk is of de kosten van de aldan te verplaatsen huidige clubs sport, moskee etc. er in betrokken zijn.

Antwoord 46.6

In de verkenning Guisweg is nagegaan of het mogelijk is om het gebied tussen de spoorlijn, A8 en de Guisweg te ontwikkelen en welke functies en aantallen woningen dan mogelijk zouden zijn. In de kostenberekeningen voor deze woningbouw is rekening gehouden met kosten voor het (indien nodig) verplaatsen van de huidige functies. De gemeente Zaanstad is een verkenning gestart om de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling nader te onderzoeken. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

Tijdens de planstudie Guisweg staan de ontwikkelingen van verkeersinfrastructuur los van de mogelijke plannen voor woningbouw in de regio. Ook zijn het verbeteren van de infrastructuur en de eventuele woningbouw financieel onafhankelijk. Met andere woorden: de keuze voor een oplossingsrichting binnen de planstudie staat ook financieel volledig los van het al dan niet ontwikkelen van woningen. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.7

Een verandering van de functie wordt ook in de Startnotitie genoemd, maar wordt ook daarin niet uitgewerkt. Tijdens de inloopavond is over een wijziging van de gebiedsfunctie gezegd dat een wijziging daar niet aan de orde was. Er werd ook geen inhoudelijke informatie gegeven, ondanks indringende vragen aan de aanwezige ambtenaren. De ambtenaar “wonen” verliet de avond voor het sluiten.

Dergelijk handelen is onzorgvuldig en zeker c.q. bewust niet transparant.

Antwoord 46.7

De mogelijke gebiedsontwikkeling met woningbouw valt niet in de scope van de planstudie Guisweg. Deze keuze is gemaakt omdat infrastructuurmaatregelen (zoals verkeer) en gebiedsontwikkelingen (woningbouw) een heel ander planproces en besluitvormingstraject kennen. Er is – in het algemeen – wel een relatie tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Binnen een gebied moeten dergelijke ontwikkelingen integraal worden bekeken. Daarom is in de verkenning Guisweg juist de samenhang met mogelijke woningbouw onderzocht.

De woningbouw bevindt zich nog in de verkennende fase. Dit traject wordt door de gemeente Zaanstad uitgevoerd. Het is een raakvlakproject binnen de planstudie Guisweg, wat betekent dat we in de planvorming voor de verkeersinfrastructuur rekening houden met de eventuele woningbouw in de regio en de impact daarvan op verkeersintensiteiten. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.8

In de Snelkookpan wordt een rapport genoemd van “een ingenieursbureau”. Dat bureau berekende dat de opbrengsten uit de woningbouwontwikkeling ongeveer 20 miljoen kunnen zijn. Het rapport is niet bijgevoegd en niet aangeboden ter inzage en / of beoordeling. Het is in ieder geval zeer onzorgvuldig en niet dan wel onvoldoende transparant.

Antwoord 46.8

Het rapport dat u noemt, betreft de business case die ten behoeve van de verkenning Guisweg is opgesteld. Hierin is in een vroeg stadium een indicatie gegeven van de mogelijke grondexploitatie als het gebied ontwikkeld zou worden. Deze business case wordt vanwege toekomstige zakelijke besprekingen hierover niet naar buiten gebracht. In het algemeen geldt dat het gebruikelijk is om dergelijke kostenramingen niet openbaar te publiceren, omdat deze vaak bedrijfsgevoelige informatie of kengetallen bevat. Overigens willen we nogmaals benadrukken dat er financieel **geen** relatie is tussen eventuele opbrengsten uit de woningbouw en de kosten van de infrastructuurmaatregelen. Inhoudelijk houden de projecten rekening met elkaar, financieel zijn deze onafhankelijk.

Onderdeel 46.9

De invloed van bouwwerkzaamheden en hoogbouw op het terrein voor de huidige (oudere) woningen en bebouwing ontbreekt. Een onderzoek van de invloed van de bouwwerkzaamheden en of de aanwezigheid van gebouwen (met parkeergarages?) voor de omgeving ontbreekt. De invloed van trillingen, invloed op grondwaterpeil en of val- trekwinden voor de huidige woningen ontbreekt. Een windtunnel onderzoek is noodzakelijk. Op dit moment is er bij wind al ernstige overlast van val- en trekwind. De nieuw aangeplante bomen voor mijn huis staan na een paar dagen harde wind in de afgelopen maanden scheef.

Antwoord 46.9

Tijdens de planstudie Guisweg onderzoeken we gedetailleerd de mogelijkheden voor het inrichten van het gebied en de verwachte impact op de omgeving. Op dit moment is de uitwerking van de oplossingsrichting

dan ook nog schetsmatig. In het onderzoeken van de kansrijke alternatieven tijdens de planstudie brengen we milieu effecten en omgevingsaspecten gedetailleerder in beeld. Grondwaterpeil en bodemkwaliteit zijn daar onderdeel van en hebben onze aandacht. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Mede op basis van uw reactie besteden we aandacht aan de mogelijke bouwmethoden in relatie tot het grondwaterpeil. Dit is anders dan gebruikelijk in deze fase, normaal gesproken wordt dit pas later uitgezocht. Op basis van dit deel van uw reactie nemen we dit mee in het onderzoek tijdens de planstudie, dit leidt tot een wijziging van de startnotitie.

Na afronding van de planstudiefase kunnen we meer zeggen over de mogelijke invloed van het project op de omgeving, waaronder het grondwaterpeil. Hierover wordt de omgeving te zijner tijd geïnformeerd. Mocht u informatie willen hebben over funderingsherstel dan kunt u terecht bij het funderingsloket van de gemeente Zaanstad: www.funderingen.zaanstad.nl of funderingsloket@zaanstad.nl.

Onderdeel 46.10

Voor een grondig oordeel en een correcte keuze behoren en behoorden alle oplossingsrichtingen uitgebreid te worden onderzocht. Alle nodige onderzoeken moeten zijn uitgevoerd voordat er überhaupt een keuze kan worden gemaakt.

Een eventuele tijdsdruk is geen enkele reden om een onvolledige variantenstudie te doen. Een voorkeursalternatief kiezen op basis van veronderstellingen en doelstellingen en dan in een planstudie onderzoeken doen is onzorgvuldig en strijdig met de normen en regels die in acht genomen moeten worden.

De partijen “schatten” zonder enige onderbouwing dat het voor oplossingsrichting 4 om een kostenpost van 130 miljoen gaat. Dit is tijdens de inloopavond bevestigd.

Geheel ontbreekt een structurele en concrete onderbouwing van de opbouw en de naar alle waarschijnlijkheid ontoereikendheid van het budget.

Antwoord 46.10

Zoals hierboven vermeld, hebben wij in de verkenning Guisweg uitgebreid onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om de problematiek in het gebied ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken en de aanwezige kansen te benutten. Daarbij zijn verschillende oplossingsrichtingen met elkaar vergeleken ten aanzien van de effecten op de bereikbaarheid, geluidsoverlast, luchtkwaliteit, natuur, externe veiligheid, bodem, water, cultuurhistorie, archeologie, ruimtelijke kwaliteit, mogelijke gebiedsontwikkelingen en kosten. Voor alle oplossingsrichtingen zijn gedetailleerde kostenramingen opgesteld, waar ook de €130 miljoen van oplossingsrichting 4 op gebaseerd is. Kostenramingen kunnen omwille van gevoelige informatie niet openbaar worden gemaakt.

In het eindrapport van de verkenning Guisweg en in de startnotitie van de planstudie Guisweg is gemotiveerd waarom wij, op basis van de verkenning Guisweg, tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken. De andere oplossingsrichtingen hebben niet voldoende

oplossend vermogen of zijn niet realistisch. Dit is nader toegelicht in antwoord 46.26. We hebben haalbare en reële oplossingsrichtingen, die bijdragen aan het oplossen van het probleem, hiermee gefilterd. Het is niet zinvol om oplossingsrichtingen, waarvan we op basis van de verkenning kunnen zeggen dat die onvoldoende oplossend vermogen hebben en/of financieel niet haalbaar zijn, verder te onderzoeken. Binnen de milieuregelgeving (m.e.r.) is het zeer gebruikelijk cq gewenst om alleen reële alternatieven te onderzoeken.

Onderdeel 46.11

In hoeverre in dit budget de gestelde mogelijke opbrengst van 20 miljoen voor woningbouw is opgenomen is onvoldoende transparant en inzichtelijk.

Antwoord 46.11

Financieel is er **geen** relatie tussen eventuele opbrengsten uit de woningbouw en de kosten voor de verkeersmaatregelen. De dekking van de kosten voor de gekozen oplossingsrichting is niet afhankelijk van een bijdrage uit de grondexploitatie van de eventuele gebiedsontwikkeling. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.12

Ook ontbreekt welke partij(en) aan tekorten moeten gaan betalen als het budget wordt overschreden. En het is inmiddels een feit van algemene bekendheid dat alle grote infrastructurele projecten enorme overschrijdingen hebben!

Antwoord 46.12

Als onderdeel van de verkenning zijn met de bestuurders van de samenwerkende partners afspraken gemaakt over de financiering van de uitvoering van het project. Een voortgang van het project was alleen zinvol en dus mogelijk met zicht op financiering. Daarnaast maken momenteel met betrokken partners nadere afspraken over het opvangen mogelijke budgetoverschrijdingen. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.13

Ook ontbreekt of en zo ja in hoeverre maatregelen en of kosten ramingen / vergoedingen onderdeel zijn van het budget wat betreft schade aan betrokkenen, gebruikers en bewoners.

Antwoord 46.13

In de kostenramingen van de planstudie wordt globaal rekening gehouden met eventuele planschade als gevolg van de maatregelen. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.14

De partijen stellen onvoldoende duidelijk en niet onderbouwd dat het verkeer in een tunnel sneller gaat. Het verkeer zal in die oplossing langzamer rijden en veel stilstaan in en rond een tunnel onder het spoor dan over de huidige spoorwegovergang en uitgaande van het verkeer uit Rooswijk (oude en nieuw) en Westerkoog van en naar de Provincialeweg.

Antwoord 46.14

Uit de verkenning blijkt dat er door de onderdoorgang voor het wegverkeer onder de spoorlijn een aanzienlijke verbetering van de reistijden te verwachten is. Dat heeft er mee te maken dat er geen wachttijden voor de spoorwegovergang meer zijn. In de planstudie Guisweg zal dit nader onderzocht worden op basis van de meer gedetailleerde uitwerkingen die in deze fase worden opgesteld. In de ontwerpen van de alternatieven wordt gebruikt gemaakt van de verwachte verkeersintensiteiten om goed in te kunnen schatten of de exacte maatregelen het juiste oplossend vermogen hebben. In de planstudiefase zullen we daarvoor een dynamisch simulatiemodel gebruiken. In de planstudie onderzoeken we de bereikbaarheid van het heel gebied, inclusief de betreffende wijken in het gebied (waaronder Rooswijk en Westerkoog). We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.15

Pro Rail is van oordeel dat de introductie van de PHS met de huidige spoorwegovergang gewoon mogelijk is.

Antwoord 46.15

Op basis van diverse onderzoeken naar de veiligheid op de spoorwegovergang, die begin 2018 zijn uitgevoerd, concluderen zowel ProRail als de Inspectie Leefomgeving en Transport dat een frequentieverhoging van de treinen op dit baanvak niet kan worden doorgevoerd, zolang de overweg niet volledig is opgeheven. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.16

Een tunnel in oplossingsfase 4 zal gebruikt moeten gaan worden door iedereen die nu de spoorwegovergang gebruikt, verkeer uit Oud en Nieuw Rooswijk en WesterKoog en de 1200 extra woningen, 200 tijdelijke woningen en 300 tot 600 hotelgasten. Maar ook door de tunnel moet al het verkeer van Koog aan de Zaan en Oud Zandijk en Wormerveer inclusief al het vrachtverkeer van Olam, Duyvis, Tate & Lyle, Sonneborn, AAK dat na sluiting van de aansluiting 2 door de tunnel moet. En tevens ook al het verkeer naar Koog aan de Zaan en Oud Zandijk Wormerveer inclusief alle het vrachtverkeer van Olam, Duyvis, Tate & Lyle, Sonneborn, AAK na sluiting van de afrit 2.

Antwoord 46.16

In de verkeersberekeningen uit de verkenning hebben we rekening gehouden met de door u genoemde ruimtelijke ontwikkelingen. Daaruit blijkt dat de nieuwe verbindingsweg (van A8-aansluiting 3 naar de Provincialeweg) inderdaad veel verkeer aantrekt, maar dat verkeer goed kan verwerken. In de planstudie

Guisweg zal dit nader onderzocht worden op basis van de meer gedetailleerde uitwerkingen die in deze fase worden opgesteld. Daarin wordt wederom rekening gehouden met de diverse ontwikkelingen in het gebied. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.17

Random ongelijke kruisingen is er meer uitstoot van o.a. meer fijnstof en stikstof en meer vertraging door remmen en optrekken dan wachten voor het spoor.

Antwoord 46.17

In de planstudie worden effecten van de alternatieven en impact op de omgeving gedetailleerder uitgewerkt. Bij de beoordeling van de alternatieven komt de luchtkwaliteit uitgebreid aan de orde. Indien nodig, nemen wij daarbij ook de effecten ten gevolge van de hellingen bij de ongelijkvloerse kruising mee. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.18

Hinder en onveiligheid op de A8 worden vermeld als reden voor afsluiting voor afrit 2 en aansluiting 2. Hoe ernstig de hinder en onveiligheid is, wordt niet vermeld en niet/onvoldoende toegelicht. Verbetering van de luchtkwaliteit en of ruimtelijke kwaliteit is uitgesloten als het verkeer in plaats van afrit en aansluiting 2 even verderop de afrit en aansluiting 3 gebruikt.

Antwoord 46.18

In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2 op de A8. Eén van de aanleidingen hiervoor is dat de invoegstrook van de toerit erg kort is, en voor file en gevaarlijke situaties kan zorgen op de A8. We nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving in mee. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en er is dan ook geen aanleiding om op basis van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.19

Een toekomstige versmalling van de Provincialeweg rond station Zaandam geeft ernstig verkeersoponhoud. De Provincialeweg tussen Krommenie en Zaandam verbindt Wormerveer Zaandijk, Koog aan de Zaan en Zaandam met elkaar.

Wormerveer, Zaandijk en Koog aan de Zaan maken gebruik van de aansluiting 2 en afrit 2. Als de aansluiting 2 en afrit 2 worden afgesloten dan geeft de versmalling ernstige vertraging. Het verkeer van de plaatsen Wormer, Wormerveer Zaandijk deel Koog aan de Zaan dat gebruik zou moeten maken de ongelijkvloerse kruising over de versmalde Provincialeweg moet over de versmalling. Een versmalling is misschien een optie in Nulplus als de huidige spoorwegovergang en Guisweg in gebruik blijven, er geen tunnel komt en de huidige afritten en aansluitingen behouden blijven. Maar in ieder geval niet in oplossingsrichting 4.

Antwoord 46.19

Wij herkennen uw zorgen met betrekking tot de doorstroming van het verkeer op de Provincialeweg. In de planstudie onderzoeken wij de mogelijkheid om de Provincialeweg direct ten zuiden van de Guisweg te versmallen naar een rijstrook per richting. Wij brengen de mogelijke gevolgen hiervan in beeld en vinden dat een versmalling alleen kan plaatsvinden als de verkeersintensiteiten dat toelaten. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en er is dan ook geen aanleiding om op basis van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.20

In de Startnotitie wordt genoemd een huidige versmalling van de Guisweg. Onduidelijk is waarom die wordt genoemd.

Die versmalling is er sinds kort en alleen voor verkeer naar Nieuw Rooswijk en Westerkoog. De Guisweg heeft nu 3 banen voor de ontsluiting van Oud en Nieuw Rooswijk en Westerkoog om op de Provincialeweg te komen en 2 rijstroken vanaf de Provincialeweg naar die wijken. In oplossingsrichting 4 krijgt de ongelijkvloerse kruising 1 baan naar de Provincialeweg en 1 baan rechtdoor voor de ontsluiting voor veel meer verkeer en dat geldt ook omgekeerd voor de toegang ook omdat die wijken en de genoemde nieuwbouw en Koog aan de Zaan en Oud Zaandijk en Wormerveer.

De Guisweg met 5 banen over het spoor biedt een ruimere ontsluiting en toegang alleen voor verkeer van en naar Oud en Nieuw Rooswijk en Westerkoog. De oplossing Nulplus met eventueel een uitbreiding van het aantal banen om een groter aantal auto's te kunnen laten passeren in de tijd tussen treinen (voor wijken Oud en Nieuw Rooswijk en Westerkoog zonder extra wijk van 1200 hoogbouwoningen, 300 hotelkamers en 200 containerwoningen) is niet eens benoemd en of besproken laat staan andere varianten van Nulplus.

Antwoord 46.20

In de gekozen oplossingsrichting rijdt het doorgaande verkeer via een nieuwe verbindingsweg vanaf A8-aansluiting 3 naar de Provincialeweg. Dat betekent dat er minder verkeer over de Guisweg ten westen van de spoorlijn zal rijden. Het verkeer op dat deel van de Guisweg is geen doorgaand (regionaal) verkeer meer, maar enkel bestemmingsverkeer. Op basis van de verkeersanalyses van de verkenning Guisweg, concluderen wij dat de nieuwe verbindingsweg vrijwel dezelfde wegcapaciteit krijgt als de Guisweg. Het uitgangspunt is dat er twee rijstroken per richting moeten worden gerealiseerd. In de planstudie Guisweg zal dit nader onderzocht worden op basis van de meer gedetailleerde uitwerkingen die in deze fase worden opgesteld, mede op basis van het dynamisch simulatiemodel. Daarin wordt rekening gehouden met andere mogelijke ontwikkelingen in het gebied. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.21

Een aantrekkelijke leefomgeving is en wordt uitgesloten in oplossingsrichting 4. Er is immers ernstige vertraging te verwachten in het verkeer. In oplossingsfase 4 zijn er veel verkeersbewegingen in en rond een toekomstige tunnel. Meer fijnstof en meer stikstof.

Antwoord 46.21

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, verwachten wij dat het project een positieve impact zal hebben op de bereikbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit voor het hele gebied. Uiteraard zien wij dat er ook negatieve effecten kunnen optreden (geluid, waterhuishouding en natuur). In de planstudie Guisweg, waarin we oplossingsrichting 4 uit de verkenning verder uitwerken, zullen we alle effecten meer gedetailleerd in beeld brengen. Daarbij doorlopen we, zoals toegelicht in antwoord 46.3 een vrijwillige m.e.r.

Onderdeel 46.22

De huidige leefbaarheid vermindert ook erg als recreatie en sport worden vervangen door een woonfunctie op een zeer klein gebied, aantal sportvelden, 1.200 woningen 300 hotelkamer en 200 tijdelijke woningen op recreatie en sportterrein (van overigens zeer beperkte omvang).

Antwoord 46.22

Zoals toegelicht in onder andere antwoord 46.6 en 46.7 is de gemeente Zaanstad onlangs een project gestart om te onderzoeken welke gebiedsontwikkelingen en mogelijk zijn en wat de effecten voor de omgeving zullen zijn. Daarbij houdt de gemeente ook rekening met de behoefte vanuit de omgeving aan recreatieve voorzieningen en sportmogelijkheden.

Onderdeel 46.23

De ladder van Verdaas (zij pagina 15 e.v.) is onjuist toegepast. Die wordt aangehaald als zijnde betrokken voor de beoordeling voor een eventuele noodzaak voor het effectief en duurzaam inzetten van financiële middelen en een oplossing van problematiek rond de spoorwegovergang.

Antwoord 46.23

De Ladder van Verdaas is toegepast om na te gaan of de problematiek kan worden opgelost zonder kostbare infrastructurele maatregelen. Door deze 'ladder' toe te passen kunnen we afwegen of er ook andere mogelijkheden zijn om het probleem op te lossen. Daarvoor is gekeken naar ruimtelijke ordening, prijsbeleid, OV, mobiliteitsmanagement, benutting, aanpassing aan de bestaande infrastructuur en tot slot nieuwe infrastructuur. De manier waarop we de Ladder van Verdaas hebben toegepast is toegelicht in de startnotitie en volgens ons correct. Het is ons zonder toelichting niet duidelijk waarom u van mening bent dat de Ladder van Verdaas onjuist is toegepast. Indien u dit onderwerp na onze beantwoording nog steeds een aandachtspunt vindt dan spreken wij hierover graag met u. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.24

Oplossingsrichting 4 wordt daarin De optie Nulplus wordt afgewezen met een enkele mededeling dat de doelen onvoldoende tot realisatie komen, maar zonder duidelijke motivatie!

Antwoord 46.24

De Ladder van Verdaas is toegepast om na te gaan of de problematiek kan worden opgelost zonder kostbare infrastructurele maatregelen. Door deze 'ladder' toe te passen kunnen we afwegen of er ook andere mogelijkheden zijn om het probleem op te lossen. Daarvoor is gekeken naar ruimtelijke ordening, prijsbeleid, OV, mobiliteitsmanagement, benutting, aanpassing aan de bestaande infrastructuur en tot slot nieuwe infrastructuur. De manier waarop we de Ladder van Verdaas hebben toegepast is toegelicht in de startnotitie en volgens ons correct. Het is ons zonder toelichting niet duidelijk waarom u van mening bent dat de Ladder van Verdaas onjuist is toegepast. Voor de volledigheid geven we voor de verschillende onderdelen van de Ladder van Verdaas een nadere onderbouwing waarom deze aspecten niet voldoende zijn voor het oplossen van de problematiek. Dit deel van uw reactie leidt dan ook tot een toevoeging aan de startnotitie. Indien u dit onderwerp na onze beantwoording nog steeds een aandachtspunt vindt dan spreken wij hierover graag met u.

Onderdeel 46.25

Verder blijkt uit de Startnotitie dat de doelen niet bereikt worden dan wel geheel onduidelijk of de doelen bereikt worden. De doelen in de startnotitie op pagina 10/11 zijn vermeld als zijnde:

- 1 Verbeteren veiligheid langzaam verkeer o.a. ongelijkvloers maken
- 2 Verbeteren van de bereikbaarheid voor autoverkeer openbaar en langzaam verkeer
- 3 Bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving waarbij onder andere gekeken naar geluids, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid barrière verwerking, sociale veiligheid ruimtelijke kwaliteit en beleving.

Antwoord 46.25

De reactietermijn en het advies van de Commissie m.e.r. hebben geleid tot een aanscherping van de doelen. We maken in de definitieve doelen onderscheid tussen hoofd- en nevendoele. Die zijn als volgt geformuleerd:

Hoofddoel

Het hoofddoel van de planstudie is het verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer op en rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg.

Nevendoel

Nevendoelen van de planstudie Guisweg zijn:

- Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising van de Guisweg in Zandijk met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, beleving, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- Verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zandijk Zaanse Schans en de directe omgeving.
- Verbeteren van het functioneren van de A8-aansluitingen 2 en 3 ten behoeve van de bereikbaarheid van het plangebied en de gemeente Zaanstad als geheel. Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8-aansluitingen 2 en 3, waarbij onder meer gekeken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, beleving, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, kunnen we aannemen dat deze doelen met oplossingsrichting 4 gerealiseerd kunnen worden. De veiligheid en bereikbaarheid zullen door de voorgenomen maatregelen sterk verbeteren, zowel voor het autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 46.26

De Startnotitie is alleen gericht op de oplossingsrichting 4.
Uit het hiervoor gestelde blijkt dat:

1. de zorgvuldigheid ontbreekt voor de keuze van het voorkeursalternatief in de Startnotitie Planstudie Guisweg
2. deze Startnotitie strijdig is met de normen en regels die gehanteerd dienen te worden genomen
3. deze Startnotitie in strijd is met de belangen van betrokkenen anders dan de samenwerkende partijen
- 4 de genoemde doelen zijn en kunnen niet worden behaald.

Conclusie:

De oplossingsrichting 4 is ten onrechte gekozen als uitgangspunt voor de Planstudie. De Nulplus variant dient de oplossingsrichting te zijn want deze is de meest geschikte oplossingsrichting en wordt om onbekende en onduidelijke redenen ten onrechte en op onjuiste gronden uitgesloten.

Antwoord 46.26

In de verkenning Guisweg is uitgebreid onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om de problematiek in het gebied ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken en de aanwezige kansen te benutten. Dit proces is ons inziens zorgvuldig verlopen. De keuze voor oplossingsrichting 4 is toegelicht in het rapport van de Snelkookpan, het eindrapport van de verkenning en in de startnotitie. In de documenten motiveren wij waarom wij tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken en dat de andere oplossingsrichtingen niet voldoende oplossend vermogen hebben of niet realistisch zijn. Oplossingsrichting 1, 2A, 2B en 3 hebben een vergelijkbaar of minder oplossend vermogen dan oplossingsrichting 4, zijn financieel niet realistisch of hebben drastische invloed op bijvoorbeeld de structuur van het oppervlaktewater. Oplossingsrichting 0+ is financieel haalbaar, maar heeft niet voldoende oplossend vermogen: de afwikkeling van het autoverkeer op het kruispunt is onvoldoende en langzaam verkeer kan nog steeds de spoorlijn oversteken wat leidt tot veiligheidsrisico's. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

De startnotitie dient als basis voor de planstudie. Door te werken met de startnotitie leggen we op voorhand vast wat de kaders zijn voor het onderzoek. Het opstellen van een startnotitie en de reactie van de omgeving hierop betreft in deze fase een vrijwillige procedure. Het voorleggen van deze startnotitie aan de gehele omgeving en alle belanghebbenden, dient juist tot doel om te komen tot een onderzoek welke zoveel mogelijk belangen met zich verenigd – niet enkel de belangen van samenwerkende partijen. Wij zien geen reden om aan te nemen dat de startnotitie strijdig is met normen en regels. We zien op basis van

bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, kunnen we aannemen dat deze doelen met oplossingsrichting 4 gerealiseerd kunnen worden. De veiligheid en bereikbaarheid zullen door de voorgenomen maatregelen sterk verbeteren, zowel voor het autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Zoals eerder aangegeven zijn wij het met u eens, dat de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschreven moet worden in de startnotitie. Op basis van uw reactie zullen wij dit in de startnotitie dan ook aanpassen.

Inspraakreactie 47

Onderdeel 47.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 47.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 48

Onderdeel 48.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 48.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 49

Onderdeel 49.1

Ik maak bewaar tegen de Startnotitie Planstudie Guisweg omdat deze uitsluitend gericht is op Oplossingsrichting 4.

Antwoord 49.1

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, concluderen wij dat de gestelde doelen van het project Guisweg met oplossingsrichting 4 gerealiseerd kunnen worden. De veiligheid en bereikbaarheid kunnen sterk verbeteren door de voorgenomen maatregelen, zowel voor het autoverkeer als voor

voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt.

In het eindrapport van de verkenning Guisweg en in de startnotitie van de planstudie Guisweg is uitgebreid en duidelijk gemotiveerd waarom wij, op basis van de verkenning Guisweg, tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken en dat de andere oplossingsrichtingen niet voldoende oplossend vermogen hebben of niet realistisch zijn.

Oplossingsrichting 1, 2A, 2B en 3 hebben een vergelijkbaar of minder oplossend vermogen dan oplossingsrichting 4, zijn financieel niet realistisch of hebben drastische invloed op bijvoorbeeld de structuur van het oppervlaktewater. Oplossingsrichting 0+ is financieel haalbaar, maar heeft niet voldoende oplossend vermogen.

Op basis van reacties uit de omgeving zullen we de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschrijven. Dit betekent dat we een aanpassing doen in de startnotitie. De belangrijkste redenen om oplossingsrichting 0+ niet mee te nemen in de planstudie Guisweg, zijn de volgende:

- De afwikkeling op kruispunt Guisweg-Provincialeweg blijft in oplossingsrichting 0+ voor autoverkeer onvoldoende;
- In oplossingsrichting 0+ blijft het voor langzaam verkeer mogelijk om (illegaal) de spoorlijn over te steken, wat leidt tot veiligheidsrisico's;
- Met deze oplossing kan de frequentieverhoging op het spoor niet gerealiseerd worden.

Onderdeel 49.2

Ik sluit me aan bij de bezwaren die een bewoner van de Dr.J.Mulderstraat beschrijft in haar bezwaarbrief.

Antwoord 49.2

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 50

Onderdeel 50.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

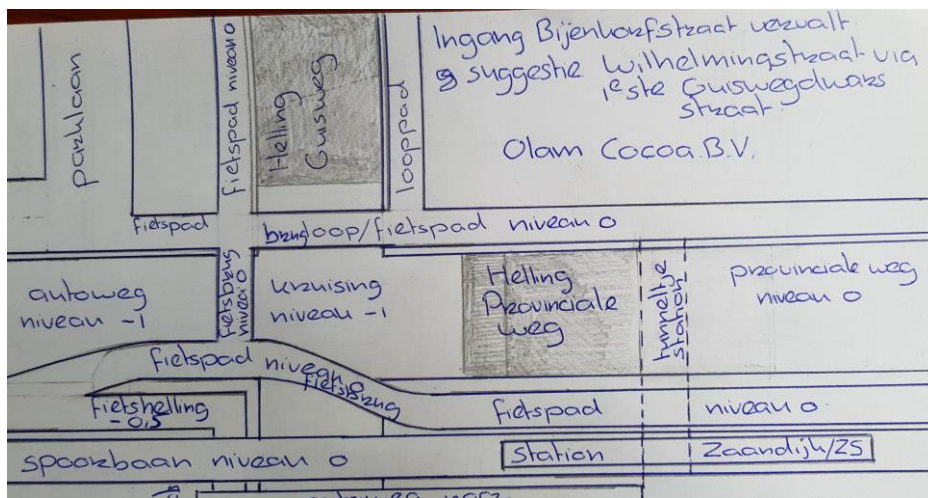
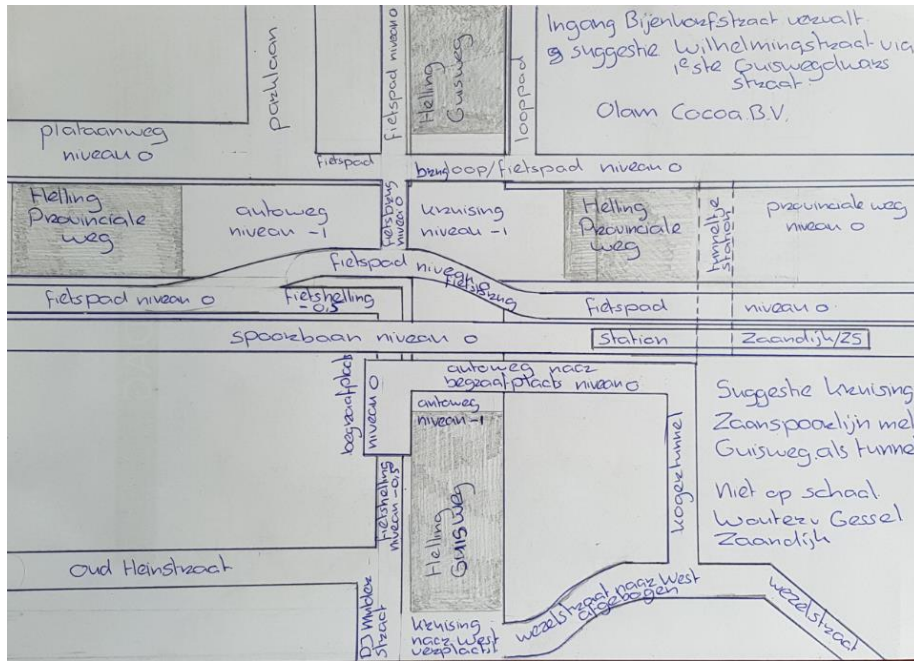
Antwoord 50.1

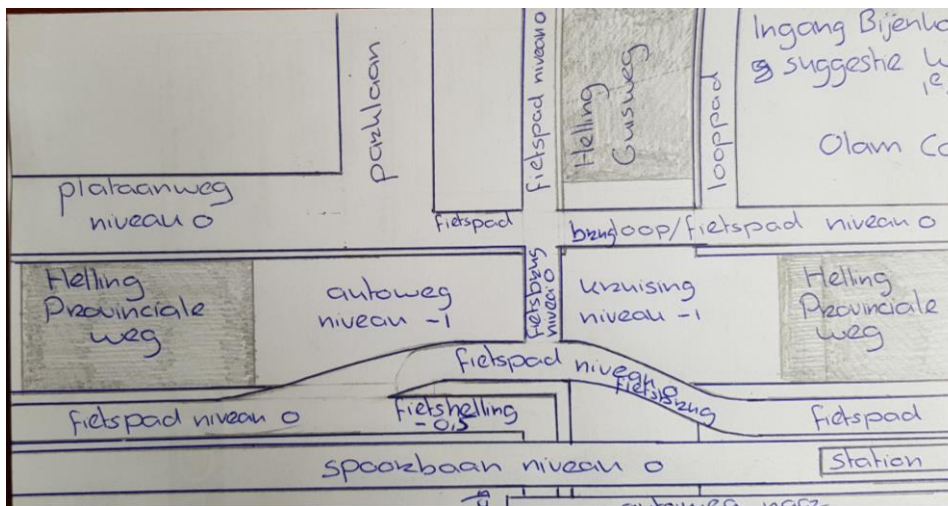
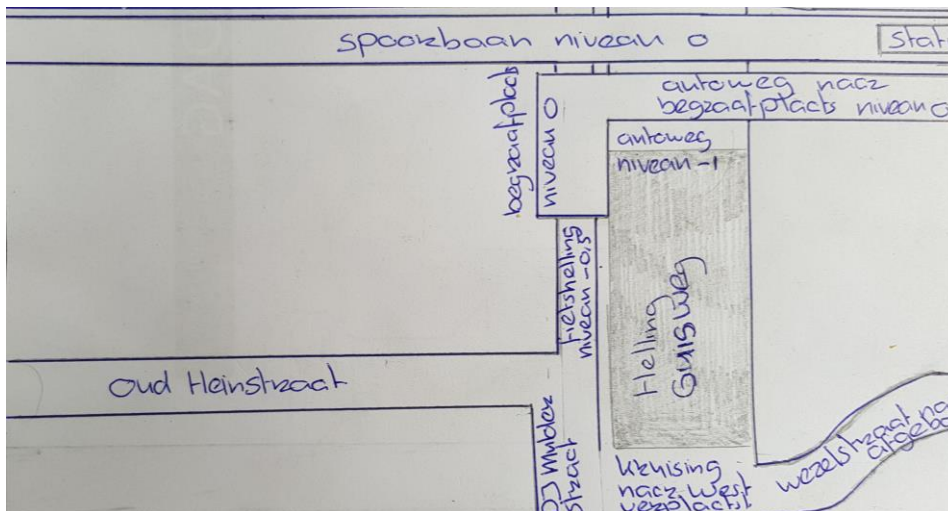
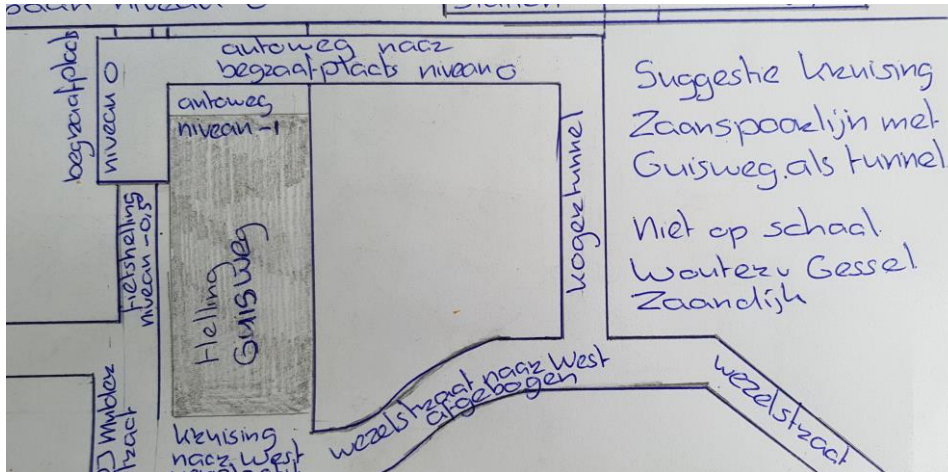
De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 51

Onderdeel 51.1

Hierbij mijn idee voor een onderdoorgang van de Zaanspoorlijn met de Guisweg. Deze vind u op bierviltje niveau in de bijlage. Het zijn 5 foto's. Een totaal plaatje en de 4 kwadranten van het totale plaatje. Een onderdoorgang op niveau min 1 is volgens mij de beste optie. Voor vragen hoor ik graag.





Antwoord 51.1

We waarderen de uitgebreide uitwerking van uw suggestie. Uit de verkenning is echter gebleken dat de ruimte op de huidige kruising van de Guisweg en de Provincialeweg te krap is voor een ongelijkvloerse kruising. Het noodzakelijk aantal rijstroken en voorsorteervakken om alle verkeersbewegingen te kunnen faciliteren is dusdanig groot dat hiervoor veel ruimte nodig is. Die ruimte is niet beschikbaar zonder technisch lastige en kostbare investeringen te moeten doen. Het aansluiten van een nieuwe ontsluitingsweg op een zuidelijker gelegen locatie op de Provincialeweg, is mogelijk zonder grote ruimtelijke ingrepen. Ook kan op die manier zo een structuur voor fietsers en voetgangers gerealiseerd worden, door dit langzame verkeer gescheiden van het autoverkeer te laten kruisen. Uit de verkenning is dus gebleken dat uw denkrichting technisch en financieel niet haalbaar is. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Inspiraakreactie 52

Onderdeel 52.1

Wij hebben kennisgenomen van de plannen rond de Guisweg/Provinciale weg.

Het lijkt erop dat u thans alleen de focus heeft op het probleemgebied rondom de kruising Guisweg/Provinciale weg. Terwijl dit slechts een beperkt onderdeel is van het Multimodale mobiliteitspakket zoals beschreven op uw website.

1. Waarom betreft u niet tevens de aansluiting van de A8 met N8, de aansluiting van de N8 met de N2013 alsmede het verbinden van de A8 met de A9 in uw initiële plannen? Door deze knelpunten te verbeteren zou dat een mogelijk positief effect kunnen hebben op de huidige verkeersintensiteit bij de Guisweg/Provinciale weg.

Antwoord 52.1

De afbakening van het project Guisweg is zodanig gekozen, dat we tot goede integrale oplossingen kunnen komen en tegelijkertijd een beheersbaar vraagstuk aan kunnen pakken. Daarbij hebben we ervoor gekozen om, naast de spoorwegovergang, een aantal aanverwante onderdelen mee te nemen (zoals het station en de A8-aansluitingen). Een aantal van de vraagstukken die u in uw reactie noemt, ligt te ver van de spoorwegovergang verwijderd om mee te nemen in de scope. Wij nemen deze indien nodig wel mee als raakvlakprojecten, waar wij afstemming mee zoeken om tot de juiste integrale afwegingen en keuzes te komen.

Onderdeel 52.2

2. Verder vraag ik mij af hoe u denkt dat de verkeerstromen (voornamelijk zware vrachtauto's) van met name Cacao de Zaan, Aak Netherlands, Lassie en Loders Croklaan zich gaan ontwikkelen als de huidige oprit naar de A8 bij de provinciale weg komt te vervallen? Dit in samenhang met de voorgenomen plannen om de Provinciale weg ter hoogte van de verdiepte kruising te versmallen naar 1 rijstrook voor het doorgaande verkeer?

3. Zijn er al resultaten bekend van recent gehouden verkeersmetingen en mogelijke simulaties ?
4. En als deze er niet zijn, hoe is het dan mogelijk dat er gedurende de verkenningsperiode van maart 2018 tot en met maart 2019 “duidelijk is geworden” dat een ongelijkvloerse kruising – waarbij het spoor blijft liggen en er een weg onderdoor loopt – het best en meest haalbaar lijkt (oplossingsfase 4) ?
5. Ik vraag mij tevens af hoe u de door u zelf gestelde doelen denkt te realiseren middels de oplossingsfase 4 terwijl er (volgens mij) nog helemaal geen enkel kwalitatief onderzoek is gedaan ?

Antwoord 52.2

Antwoord 2)

In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2 op de A8. Eén van de aanleidingen hiervoor is dat de invoegstrook van de toerit erg kort is, en voor file en gevaarlijke situaties kan zorgen op de A8. De voor- en nadelen van de mogelijkheden wegen we zorgvuldig af en we nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving mee. Ook de logistieke stromen en het vrachtverkeer. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Antwoord 3&4)

In de verkenning Guisweg hebben we gebruik gemaakt van de meest recente verkeersmodellen om na te gaan welke oplossingsrichtingen mogelijk zijn en hoe deze zich tot elkaar verhouden.

Antwoord 5)

In de verkenning Guisweg hebben we diverse kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeken uitgevoerd om de haalbaarheid en het doelbereik van de verschillende oplossingsrichtingen te bepalen. Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, concluderen wij dat de gestelde doelen van het project Guisweg met oplossingsrichting 4 gerealiseerd kunnen worden. De veiligheid en bereikbaarheid kunnen sterk verbeteren door de voorgenomen maatregelen ook, zowel voor het autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt.

Onderdeel 52.3

Als bewoner aan de Lagedijk te Zaandijk maak ik mij grote zorgen om mogelijk toekomstig sluipverkeer in verband met de veranderde verkeerssituatie. Er kunnen verkeersopstoppen ontstaan (veroorzaakt door de versmalde provinciale weg) waardoor er mogelijk meer sluipverkeer gebruik zal maken van de Lagedijk. Uit recente metingen uitgevoerd door ingenieursbureau KakesWaal blijkt nu al dat de toegestane trilling waarden regelmatig worden overschreden op de Lagedijk als gevolg van het vele (zware) verkeer. Daarnaast is het volgens mijn bescheiden mening een uitgekende kans om met name het vrachtverkeer over de Lagedijk (voornamelijk veroorzaakt door Aak Netherlands) tevens te verminderen.

Ik verneem graag uw reactie op mijn hierboven geuite zorgen.

Antwoord 52.3

Wij herkennen uw zorgen over het vrachtverkeer via de Lagedijk. Het verminderen van het vrachtverkeer over de Lagedijk is geen specifiek doel van het project Guisweg, maar we nemen de verkeersintensiteiten (inclusief vrachtverkeer) in omliggende wijken mee in de effectbeoordeling van de verschillende maatregelen in de planstudie. Het versmallen van de provinciale weg vinden wij geen doel op zich en kan alleen plaatsvinden als de verkeersintensiteiten dat toelaten.

Inspiraakreactie 53

Onderdeel 53.1

Met interesse volgen we de discussie rondom het afsluiten / omleggen / veranderen van de aansluitingen van Koog aan de Zaan / Zaandijk op de A8.

Zoals ook aangegeven in verscheidene gesprekken zijn wij belanghebbende doordat wij onze supermarkt exploiteren onder de A8 en direct naast (en ook onder) de op- en afritten nr. 2, afrit Zaandijk.

We begrijpen dat jullie zaken willen veranderen, willen verbeteren. Wij zijn op voorhand voor het verbeteren van de verkeersdoorstroming. We zijn natuurlijk ook voor het verbeteren van de verkeerssituatie rondom onze winkel. Wat voor ons van levensbelang is, is dat we een goede bereikbaarheid blijven houden.

Daar hebben we recent ook op geïnvesteerd; onze complete supermarkt is nieuw gebouwd, uitgebreid en op 5 februari j.l. feestelijk heropend. We zijn dus koud een half jaar verder of er zijn al weer ingrijpende plannen voor onze directe omgeving.

Wat wij belangrijk vinden is;

- het open houden van afrit nr. 2, Zaandijk, die feitelijk naadloos aantakt op ons parkeerterrein, en
- dat we op een prettige / natuurlijke / vloeiende manier bereikbaar blijven vanuit de overige ons omringende wijken

Als de bovenstaande 2 voor ons erg belangrijke punten in de plannen voldoende gewaarborgd blijven zijn wij voorstander voor de aanpassingen.

We hebben ons ook opgegeven om te participeren in de focusgroep, waar we graag mee zouden denken aan passende oplossingen. Daarnaast hebben jullie zelf aangegeven met ons een gesprek / gesprekken te willen omdat we belanghebbende zijn, daarvoor zien we graag een uitnodiging tegemoet

Antwoord 53.1

In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2 op de A8. Eén van de aanleidingen hiervoor is dat de invoegstrook van de toerit erg kort is, en voor file en gevaarlijke situaties kan zorgen op de A8. De voor- en nadelen van de mogelijkheden wegen we zorgvuldig af en we nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving mee. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de

startnotitie te wijzigen.

Wij hebben u genoteerd als belangstellende voor de focusgroep met bewoners en belanghebbenden uit de omgeving. Uw interesse wordt meegenomen in de samenstelling van de focusgroep, maar vormt geen garantie op deelname. Ten tijde van het publiceren van deze reactienota heeft de samenstelling inmiddels plaatsgevonden.

Inspraakreactie 54

Onderdeel 54.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 54.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 55

Onderdeel 55.1

Wij exploiteren een [bedrijf] in Koog aan de Zaan. Voor [dit bedrijf] is de bereikbaarheid van essentieel belang om te komen tot een gezonde bedrijfsvoering. De twee aansluitingen op de A8 vormen voor onze bereikbaarheid in Koog aan de Zaan een zeer belangrijk onderdeel. Met name klanten uit Zaandam kunnen dankzij deze aansluitingen [ons bedrijf] en naastgelegen bedrijven op adequate wijze bereiken.

Wij pleiten dan ook sterk voor het handhaven (eventueel in aangepaste vorm als dat de verkeersveiligheid ten goede komt) van beide aansluitingen op de A8. Als dat gewaarborgd blijft zijn wij voorstander van de overige voorgenomen aanpassingen.

Antwoord 55.1

In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2 op de A8. We nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving in mee. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 55.2

Wij vertrouwen erop u hiermee voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd. Uiteraard zijn wij bereid e.e.a. nader toe te lichten. Ook worden wij graag van de verdere stappen of ontwikkelingen op de hoogte gehouden.

Antwoord 55.2

Wij hebben genoteerd dat u op de hoogte wil blijven en zullen u in ieder geval persoonlijk uitnodigen voor

openbare bijeenkomsten over de planstudie Guisweg.

Inspiraakreactie 56

Onderdeel 56.1

Recentelijk ontving ik een concept bezwaarschrift tegen Startnotitie Planstudie Guisweg. Ook de onderliggende stukken heb ik bestudeerd. Ik wil niet zover gaan om al direct bezwaar te maken, maar aandringen op aanvullende onderzoeken, publicaties en overwegingen zoals die hieronder zijn weergegeven. Het voorgestelde plan geeft geen enkele vertrouwen in het verbeteren van de verkeerssituatie van en naar Rooswijk en lijkt de woonomgeving (milieu / inrichting) ernstig aan te tasten.

Antwoord 56.1

In de verkenning Guisweg is uitgebreid onderzocht welke oplossingsrichtingen kansrijk zijn om de problematiek in het gebied ten aanzien van veiligheid en bereikbaarheid aan te pakken en de aanwezige kansen te benutten. Daarbij zijn verschillende oplossingsrichtingen met elkaar vergeleken ten aanzien van de effecten op de bereikbaarheid, maar bijvoorbeeld ook op geluidsoverlast, luchtkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit. In het eindrapport van de verkenning Guisweg en in de startnotitie van de planstudie Guisweg is gemotiveerd waarom wij, op basis van de verkenning Guisweg, tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken en dat de andere oplossingsrichtingen niet voldoende oplossend vermogen hebben of niet realistisch zijn.

In de komende fase, de planstudiefase, worden effecten van de alternatieven en impact op de omgeving gedetailleerder uitgewerkt. Binnen de oplossingsrichting zijn er op diverse onderdelen nog belangrijke keuzes te maken. Bij de beoordeling van de alternatieven komen onderwerpen waar u zorgen over heeft, zoals verkeersafwikkeling en leefomgeving, uitgebreid aan de orde. De bereikbaarheid van en naar het gebied, inclusief de omliggende wijken Rooswijk, Westerkoog, Oud-Koog en Oud-Zaandijk staat daarbij centraal. Dit deel van uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 56.2

Verder ben ik een voorstander van het voorzien van een oprit in westelijke richting en een afrit van westelijke richting op de A8. Dat voorkomt onhandige verkeersbewegingen door o.a. Westzaan. Het afsluiten van af- en oprit 2 zal veel (zwaar)verkeer laten omrijden!

Antwoord 56.2

Onderdeel van de planstudie is te zoeken naar een manier waarop het gebied van en naar het westen beter aangesloten kan worden. Wij herkennen uw opmerking dat dit onhandige verkeersbewegingen zal verminderen. Echter, eerdere studies laten zien dat deze aansluiting zeer lastig is rond de huidige aansluiting 2, door de combinatie met het spoor en de provinciale weg. In de planstudie brengen we dan ook de mogelijkheden met de voor- en nadelen in beeld van het volledig maken van aansluiting 3. Uit de verkenning is al gebleken dat daar ruimtelijk gezien meer mogelijkheden zijn. Zwaar verkeer krijgt hierdoor

ook meer ruimte en tijd om veilig in- en uit te voegen op de A8.

In de planstudie onderzoeken we de mogelijkheden voor het wel, niet of deels behouden van aansluiting 2 op de A8. Eén van de aanleidingen hiervoor is dat de invoegstrook van de toerit erg kort is, en voor file en gevaarlijke situaties kan zorgen op de A8. De voor- en nadelen van de mogelijkheden wegen we zorgvuldig af en we nemen de verschillende belangen en overwegingen uit de omgeving mee. Ook met betrekking tot logistieke stromen en vrachtverkeer. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 56.3

Graag wijs ik op de Henri Dunant tunnel (kruising Deurnseweg / Lagedijk) in Helmond. Daar was ooit een exact gelijke verkeerssituatie als nu het geval is bij Guisweg / Provinciale weg. Helmond heeft die verdiepte kruising in korte tijd, naam m'n beleving zonder ernstige gevolgen kunnen realiseren! Ik adviseer daar te rade te gaan.

Antwoord 56.3

In de planstudiefase wordt zeker gebruik gemaakt van goede referenties. De door u genoemde locatie in Helmond is bij ons bekend en vinden wij inderdaad ook een goed voorbeeld. Uw reactie leidt niet tot een wijziging van de startnotitie, maar we nemen deze referentie wel mee tijdens de planstudie.

Onderdeel 56.4

Dus ik verzoek u alle mogelijkheden verder goed te onderzoeken en duidelijke, zorgvuldige en transparante afwegingen te maken.

Antwoord 56.4

In de planstudie zullen wij de diverse mogelijkheden binnen de scope van oplossingsrichting 4 nader uitwerken en onderbouwen. Bovendien zullen wij opnieuw nut en noodzaak van de voorgenomen maatregelen bekijken. Daarbij hanteren wij een duidelijk afwegingskader, waarbinnen wij zorgvuldige en transparant zullen aangeven waarom wij tot bepaalde keuzes komen.

Inspraakreactie 57

Onderdeel 57.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 57.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 58

Onderdeel 58.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 58.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 59

Onderdeel 59.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 59.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 60

Onderdeel 60.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 60.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 61

Onderdeel 61.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 61.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 62

Onderdeel 62.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 62.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 63

Onderdeel 63.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 63.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 64

Onderdeel 64.1

Middels dit schrijven vraag ik aandacht voor het volgende,

Wij hebben kennis genomen van de startnotitie Planstudie Guisweg. In deze statnotitie wordt onderzocht hoe het verkeersknelpunt op de kruising van de Guisweg met de spoorlijn en de Provinciale weg in Zaandijk kan worden opgelost. De kaders van het onderzoek staan beschreven in de startnotitie. Belanghebbenden kunnen tot 14 juli 2019 een reactie geven op deze startnotitie. Van deze mogelijkheid maken wij middels dit schrijven gebruik.

Bij het lezen van de startnotitie vallen een aantal dingen op:

1. Proces naar definitieve Planstudie

In de inleiding wordt aangegeven dat de startnotitie de eerste stap vormt in een traject dat leidt tot een voorkeursalternatief. Het eindproduct van de Planstudie is een definitief voorkeursalternatief. Het proces om tot een definitief voorkeursalternatief te komen duurt ongeveer twee jaar, tot medio 2021.

Doorlezend in deze startnotitie wordt echter duidelijk dat de betrokken partijen (Gemeente Zaanstad, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Prorail, Rijkswaterstaat, Provincie NH en de Vervoerregio Amsterdam) in deze eerste fase (eerste stap) reeds een zeer duidelijke voorkeur hebben uitgesproken voor Oplossingsrichting 4: Spoor maaiveld, zuidelijkere ligging van verbindingsweg en autotunnel met verdiepte T-aansluiting op de provinciale weg. Deze optie wordt zelfs als basis genomen voor de Planstudie (punt 3,3,2). Betreffende de overige alternatieven wordt kort aangestipt waarom deze, volgens de betrokken partijen, niet in aanmerking komen. Hierbij rijst de vraag of de overige alternatieven daadwerkelijk goed zijn onderzocht of dat deze alleen op basis van oppervlakkige c.q. economische motieven als niet acceptabel zijn weergegeven.

Voorbeeld

Oplossingsrichting 0+ bijvoorbeeld wordt als onhaalbaar neergezet vanwege het beperkt oplossend

vermogen (wat houdt dit daadwerkelijk in), voor de veiligheid, de lastige inpassing en de beperkte doorstroming van het autoverkeer. Deze variant gaat uit van het behoud van de autokruising zoals deze er nu al reeds jaren ligt. Genoemde situatie bestaat al sinds wij hier zijn komen wonen (1991) en langer. Is de situatie dan ineens zo onveilig geworden / stroomt het verkeer ineens zo niet meer door, dat dit alternatief niet meer voor verder onderzoek in aanmerking komt? Of weegt hier zwaar dat oplossingsrichting 0+ niet past in de introductie van PHS (economisch belang)?

Het eindproduct van de Planstudie dient, zoals in de startnotitie vermeld, een definitief voorkeursalternatief op te leveren medio 2021. Ons inziens is dit voorkeursalternatief als op dit moment bepaald, waardoor je de conclusie zou kunnen trekken dat in de Planstudie alleen wordt toegewerkt naar onderbouwing van oplossingsrichting 4 en niet van de overige alternatieven.

Antwoord 64.1

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, concluderen wij dat de gestelde doelen van het project Guisweg met oplossingsrichting 4 gerealiseerd kunnen worden. De veiligheid en bereikbaarheid verbeteren door de voorgenomen maatregelen, zowel voor het autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt.

In het eindrapport van de verkenning Guisweg en in de startnotitie van de planstudie Guisweg is uitgebreid en duidelijk gemotiveerd waarom wij, op basis van de verkenning Guisweg, tot de conclusie zijn gekomen dat we oplossingsrichting 4 nader willen onderzoeken en dat de andere oplossingsrichtingen niet voldoende oplossend vermogen hebben of niet realistisch zijn.

Oplossingsrichting 1, 2A, 2B en 3 hebben een vergelijkbaar of minder oplossend vermogen dan oplossingsrichting 4, zijn financieel niet realistisch of hebben drastische invloed op bijvoorbeeld de structuur van het oppervlaktewater. Oplossingsrichting 0+ is financieel haalbaar, maar heeft niet voldoende oplossend vermogen.

Op basis van reacties uit de omgeving zullen we wel duidelijker omschrijven wat de motivatie is om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken. Dit betekent dat we een aanpassing doen in de startnotitie. De belangrijkste redenen om oplossingsrichting 0+ niet mee te nemen in de planstudie Guisweg, zijn de volgende:

- De afwikkeling op kruispunt Guisweg-Provincialeweg blijft in oplossingsrichting 0+ voor autoverkeer onvoldoende;
- In oplossingsrichting 0+ blijft het voor langzaam verkeer mogelijk om (illegaal) de spoorlijn over te steken, wat leidt tot veiligheidsrisico's;
- Met deze oplossing kan de frequentieverhoging op het spoor niet gerealiseerd worden.

Onderdeel 64.2

2. Oplossingsrichting 4

Oplossingsrichting 4 wordt in de startnotitie vermeld als "de enige oplossing die voldoende oplossend vermogen biedt voor de projectdoelstelling en tevens financieel haalbaar is". Binnen deze

oplossingsrichting zijn vervolgens waarschijnlijk twee alternatieven te onderscheiden. Een belangrijk verschil tussen deze twee alternatieven vormt het wel of niet afsluiten van aansluiting 2 (afslag Zaandijk).

In oplossingsrichting 4 wordt uitgegaan van een autotunnel met een verdiepte T-aansluiting op de Provinciale weg. De tunnel zal dienen voor zowel auto- als langzaam verkeer.

Verkeersaanbod

Een tunnel zal gebruikt moeten gaan worden door iedereen die nu spoorwegovergang Guisweg gebruikt. Gezien het feit dat op de grond van het voormalige gemeentehuis van Zaandijk ook nog woningen zullen worden gerealiseerd, zal dat alleen maar tot een grotere drukte resulteren. Tevens wordt in de startnotitie vermeld dat in alle oplossingsrichtingen het realiseren van ongeveer 1.200 woningen mogelijk wordt. Dit zal zorgen voor een nog groter verkeersaanbod. Als het (extra) verkeer zal de tunnel gaan gebruiken. Als de variant wordt gevolgd waarbij aansluiting 2 zal worden gesloten, zal dit ook nog eens het verkeersaanbod naar de tunnel vergroten. Dit geldt dan niet alleen voor personenauto's maar tevens voor het vrachtverkeer dat op dit moment gebruik maakt van afrit 2.

Antwoord 64.2

Het klopt dat de verkeersstromen die u signaleert gebruik zullen maken van de nieuwe onderdoorgang. De woningbouw bevindt zich nog in de verkennende fase. Dit traject wordt door de gemeente Zaanstad uitgevoerd. Het is een raakvlakproject binnen de planstudie Guisweg, wat betekent dat we in de planvorming voor de verkeersinfrastructuur rekening houden met de eventuele woningbouw in de regio en de impact daarvan op verkeersintensiteiten. Mocht uit die verkennende fase blijken dat woningbouw mogelijk is zal hierover worden gecommuniceerd en belanghebbenden worden betrokken. Hierover heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden.

In de planstudie kijken we naar de impact van de maatregelen op onder meer de bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij wordt ook nagegaan hoe de verdiepte kruising vormgegeven moet worden om goed te functioneren en bekijken we de mogelijkheden rond aansluiting 2. In een uitgebreide verkeersanalyse komt dit tijdens de planstudie aan bod. Uw reactie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 64.3

De Guisweg is recentelijk versmalt voor het verkeer naar Nieuw Rooswijk en Westerkoog; 2 rijbanen zijn versmald tot 1 rijbaan. De Guisweg heeft op dit moment in totaal dus drie rijbanen, die uitlopen naar 4 rijbanen richting de Provincialeweg. In oplossingsrichting 4 wordt gesproken over een verdiepte T-aansluiting naar de Provincialeweg en één baan rechtdoor. Over een smallere ontsluitingsweg moet derhalve veel meer verkeer dan in de huidige situatie. Dit gaat in de toekomst problemen opleveren, file's etc.

Antwoord 64.3

Het exact aantal rijstroken van de nieuwe ontsluitingsweg (als vervanger van de Guisweg) en de uiteindelijke inrichting van de kruispunten moet nog bepaald worden. Daarvoor worden in de planstudie

zorgvuldige berekeningen en ontwerpessies uitgevoerd. Bij het ontwerpen houden we rekening met de verkeersintensiteiten in een uitgebreide verkeersanalyse. Op basis van de resultaten van de verkenning, concluderen wij dat het mogelijk is om een oplossing te realiseren, die het verkeer kan verwerken en toekomst vast is. De huidige Guisweg zal in een nieuwe situatie doodlopen aan de westzijde op het spoor. De recent opgeleverde Guisweg met het nieuwe smalle profiel kan dan nog verder doorgezet worden richting het spoor. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 64.4

Leefbaarheid

Er zullen derhalve veel verkeersbewegingen komen in en rond een toekomstige tunnel. Dit zal ontzettend veel invloed hebben op de aantrekkelijke leefomgeving die wij nu ervaren. Deze leefomgeving is, in onze beleving, al minder geworden door de algehele aanpak van de Dr. Jan Mulderstraat. Onze deuren en kozijnen zijn op dit moment al zwart van de fijnstof van het verkeer dat langskomt. Dit zal in de toekomst alleen maar meer worden, hetgeen weer van invloed is op de gezondheid en algemeen welbevinden van de omwonenden.

Antwoord 64.4

We brengen milieueffecten van alle mogelijke alternatieven in beeld via een uitgebreide vrijwillige milieueffectrapportage. Ook de effecten op leefbaarheid en gezondheid worden per alternatief getoetst. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 64.5

Recreatie en sport

Vervolgens wordt recreatie en sportfunctie (voetbalvelden en tennisvelden etc. langs de Guisweg en Wezelstraat) vervangen door woonfunctie. Dit betreft 1.200 woningen, hotel etc. op een klein gebied. Hierbij rijst de vraag wat er gebeurt met de sportfaciliteiten, hoeveel kost het om dit project te realiseren, hoe zit dit met geluidsoverlast (introductie PHS), hoe wordt het verkeersaanbod opgelost etc. Graag zien wij een gedetailleerdere uitwerking van onderhavig aspect.

Antwoord 64.5

De ontwikkeling van woningbouw wordt door de gemeente Zaanstad in de apart traject georganiseerd en bevindt zich in de verkennende fase. Dit valt buiten de scope van planstudie Guisweg. De woningbouw is wel een raakvlakproject binnen de planstudie Guisweg, wat betekent dat we in de planvorming rekening houden met de eventuele woningbouw in de regio. We zorgen voor regelmatige afstemming tussen de twee projecten. We zien op basis hiervan geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 64.6

Milieu

In de Plannotitie is tevens aangegeven dat ter plaatse van de toekomstige oprit 3 van de A8, Weidevogelleefgebied aanwezig is. De gehele delen van de berm en tevens delen van de bestaande Guisweg zijn aangegeven als Weidevogelleefgebied.

Het bepalen van milieueffecten wordt gedaan ten opzichte van autonome ontwikkelingen (t.o.v. de situatie over 10 jaar obv ontwerpbesluiten). Er wordt echter niet concreet gemaakt hoe ervoor wordt gezorgd dat het weidevogelleefgebied zal worden gespaard / behandeld. Graag zouden wij hierover meer duidelijkheid krijgen. Het weidevogelleefgebied is in onze nabijheid een gebied waar iedere inwoner veel plezier aan beleeft.

Hierbij komt nog een vraag naar boven. Bij herstructurering van het gebied Dr. Jan Mulderstraat zijn 22 bomen omgekap. Hiervoor zouden nieuwe bomen worden gepland, dit is echter tot op heden niet gebeurd. Hoe wordt er in de notitie in het gebied omgegaan met de groenbeplanting? Wij leefden in een mooi groen gebied in de Zaanstreek. Zal dit met het uitvoeren van de Plannotitie geheel teniet worden gedaan?

Antwoord 64.6

We zijn inderdaad bekend met de nabijheid van het Weidevogelleefgebied. Tijdens de planstudie is de inpassing in de omgeving een belangrijk uitgangspunt voor het ontwerpen van de verkeersmaatregelen. Een goede groen- en waterstructuur is voor dit gebied belangrijk en wordt zorgvuldig uitgewerkt. In de effectbeoordeling zal dit een plek krijgen. Mocht uit de effectbeoordeling blijken dat maatregelen nodig zijn voor het weidevogelleefgebied, worden deze bepaald en zijn deze onderdeel van het project.

Een totaalbeeld van de ruimtelijke inpassing, dus inclusief groen en water, is expliciet als belangrijk onderdeel van het ontwerp van dit project erkend. Uw suggestie valt dan ook binnen het in de startnotitie voorgestelde onderzoek en vormt voor ons geen aanleiding om de startnotitie te wijzigen.

Voor wat betreft de 22 bomen in de berm van de Guisweg, deze worden waarschijnlijk eind 2019 geplaatst. Er loopt momenteel een discussie over de aangebrachte grondverbetering met de aannemer. Hierover heeft de Gemeente Zaanstad de bewoners per brief geïnformeerd.

Onderdeel 64.7

Algemeen

In de Plannotitie wordt aangegeven dat “samen met de omgeving, logische keuzes gemaakt worden”. Dan vragen wij ons echter één ding af: waarom is deze problematiek niet tegelijk aangepakt bij de herstructurering van de Dr. Jan Mulderstraat of waarom is niet gewacht met deze herstructurering voordat er iets meer bekend zou zijn betreffende deze nieuwe herstructurering van de Guisweg? Heeft de gemeente Zaanstad wellicht geld teveel?

Antwoord 64.7

De planning van verkenning en realisatie lopen vaak ver uiteen. Op het moment dat de plannen voor de Dr. Jan Mulderstraat in voorbereiding waren, was er nog geen concreet product of besluit over het project Guisweg. Daarom vonden wij het niet verstandig om de werkzaamheden rondom de Dr. Jan Mulderstraat nog een paar jaar te laten wachten op een onzekere planning van het project Guisweg. De gerealiseerde aanpassingen aan de Dr. Jan Mulderstraat, sluiten overigens juist goed aan bij de nu gekozen oplossingsrichting voor het project Guisweg. We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Onderdeel 64.8

Conclusie

Wij zouden de betrokken partijen willen verzoeken om alle genoemde alternatieven in deze planstudie in het onderzoek te betrekken en zich niet alleen te concentreren op oplossingsrichting 4. Afwijzing van een alternatief zou moeten plaatsvinden naar aanleiding van een grondig onderzoek en met een grondige motivering.

Wij behouden ons het recht voor om verdere invulling te geven aan onze motivering zodra er meer duidelijk is omtrent de standpunten van de betrokken partijen.

Antwoord 64.8

Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg, concluderen wij dat de gestelde doelen van het project Guisweg met oplossingsrichting 4 gerealiseerd kunnen worden. De veiligheid en bereikbaarheid verbeteren sterk door de voorgenomen maatregelen, zowel voor het autoverkeer als voor voetgangers en fietsers. Daarnaast kan de ruimtelijke kwaliteit op een aantal plaatsen een impuls krijgen, waardoor de leefomgeving aantrekkelijker wordt.

Oplossingsrichting 1, 2A, 2B en 3 hebben een vergelijkbaar of minder oplossend vermogen dan oplossingsrichting 4, zijn financieel niet realistisch of hebben drastische invloed op bijvoorbeeld de structuur van het oppervlaktewater. Oplossingsrichting 0+ is financieel haalbaar, maar heeft niet voldoende oplossend vermogen.

We zien op basis van bovenstaande overwegingen geen reden om naar aanleiding van dit deel uw reactie de startnotitie te wijzigen.

Op basis van reacties uit de omgeving zullen we echter wel de motivatie om oplossingsrichting 0+ niet verder uit te werken, duidelijker omschrijven. Dit betekent dat we een aanpassing doen in de startnotitie. De belangrijkste redenen om oplossingsrichting 0+ niet mee te nemen in de planstudie Guisweg, zijn de volgende:

- De afwikkeling op kruispunt Guisweg-Provincialeweg blijft in oplossingsrichting 0+ voor autoverkeer onvoldoende;
- In oplossingsrichting 0+ blijft het voor langzaam verkeer mogelijk om (illegaal) de spoorlijn over te steken, wat leidt tot veiligheidsrisico's;
- Met deze oplossing kan de frequentieverhoging op het spoor niet gerealiseerd worden.

Inspraakreactie 65

Onderdeel 65.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 65.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 66

Onderdeel 66.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 66.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 67

Onderdeel 67.1

Na kennisname van de rapporten t.a.v. zie hierboven – voor het versturen van deze materialen mijn dank – doe ik u hierbij het volgende verzoek toekomen, te weten:

1. Verzoek tot betere, eenduidige en duidelijke communicatie met het publiek;
2. Verzoek tot Startnotitie Planstudie Guisweg alsnog aan te vullen met de te verwachten gevolgen voor het gebied Westerkoog (Koog aan de Zaan);
3. Verzoek tot de aanduidingen en benamingen op het juridisch/technisch gebied zorgvuldig te hanteren.

Antwoord 67.1

Antwoord op dit deel van uw reactie volgt binnen antwoord 67.2, 67.3 en 67.4.

Onderdeel 67.2

Ad. 1. De voorgenomen veranderingen in het gebied werden geïntroduceerd onder benaming “Corridor A’dam-Hoorn”. Achteraf dekt deze benaming niet de geplande veranderingen: spoor- en treinverbindingen uitbreiding, A8/A9 verbinding en “Guiswegoplossing”. Gaarne voortaan in de publicatie hanteren aanduidingen die beter inhoud dekken.

Antwoord 67.2

Het project Guisweg maakt onderdeel uit van een uitgebreider pakket aan maatregelen, dat in het kader van de Corridorstudie Amsterdam – Hoorn wordt voorbereid. Daar vallen ook de maatregelen aan de A7/A8 onder en de maatregelen aan de Thorbeckeweg (project AVANT). Het project Guisweg kent echter een eigen besluitvorming en communicatietraject.

Wij begrijpen de verwarring die dit kan oproepen en nemen uw suggestie ter harte. In de startnotitie van de planstudie Guisweg hebben wij in ieder geval duidelijk aangegeven, welke afbakening we hanteren en wat de raakvlakprojecten van het project Guisweg zijn.

Onderdeel 67.3

Ad. 2. De hiervoor genoemde veranderingen zullen gevolgen voor Westerkoog hebben, echter in uw studie werden deze niet inzichtelijk gemaakt. Nu het vervolg van de onwillige houding van de Gemeente Zaanstad t.a.v. de problemen in het verkeer in Koog aan de Zaan- Westerkoog (gemeente Zaanstad heeft geen middelen om het probleem, dat ze zelf creëert netjes op te lossen-ter illustratie bijgesloten schets) is voor bewoners van Westerkoog extra van belang om in de mogelijke negatieve gevolgen van “Guiswegoplossing” t.a.v. de leefbaarheid in de wijk alsook mogelijkheden tot hun eliminatie inzichtelijk te maken. (Trouwens, wat was de reden om Westerkoog op bepaalde moment buiten beschouwing te houden, zodanig dat in de Startnotitie is in het geheel uit?).

En verder: De voornemens om de spoorweg uit te breiden met verwijzing naar westelijk gelegen reserveringsgronden eist de aanwezigheid van deze ook langs oostgedeelte van Westerkoog. Dit zal inzichtelijk gemaakt moeten worden.

Antwoord 67.3

In de planstudie onderzoeken we nauwkeurig de verwachte impact van de maatregelen op het verkeer en de leefomgeving in het gebied en de omliggende wijken, waaronder Westerkoog. De verkeerssituatie in Westerkoog zelf maakt geen onderdeel uit van de scope van de planstudie Guisweg. Eventuele aanpassingen worden in een separaat project door de gemeente Zaanstad gepland en gerealiseerd. De visie van de gemeente op mobiliteitsbeleid is vastgelegd in het Zaans Verkeer en Vervoerplan uit 2009 (ZVVP).

Wel houden we in de onderzoeken van de planstudie rekening met eventuele maatregelen in Westerkoog en de verschillende scenario's in het project Busbrug de Binding. Op basis van dit deel van uw reactie zal project Busbrug de Binding dan ook worden toegevoegd aan de startnotitie als raakvlakproject.

In het project Guisweg houden we rekening met een reservering voor een eventuele toekomstige capaciteitsuitbreiding van de spoorlijn. Er bestaan echter momenteel nog geen concrete plannen voor deze capaciteitsuitbreiding en dit valt buiten de scope van het project Guisweg. Indien de Rijksoverheid of een regionale partner in de toekomst besluit om de planvorming voor de capaciteitsuitbreiding in gang te zetten, zullen de omwonenden daarbij uiteraard betrokken worden.

Onderdeel 67.4

Ad. 3. Dit verzoek t.a.v. opmerking over de provinciale weg N203: Is de gehanteerde snelheid criterium voor

de juiste definitie van het type van de weg?

Gaarne verwijzen naar de regelingen en besluiten, die de terminologie en gevolgen daarvan bepalen. Voor het oostelijk langs het spoor gelegen fietspad hanteert u de term “snelfietsweg”. Hier id.: Door wat voor besluit, volgens welke art. van de Verkeerswet en wanneer is de hoedanigheid van het fietspad veranderd?

Antwoord 67.4

De in de startnotitie gebruikte aanduiding ‘snelfietsroute’ is bedoeld om aan te geven dat deze fietsroute een goede en snelle verbinding van noord naar zuid vormt. Het betreft geen formele status van het fietspad. Gezien de verwarring passen we naar aanleiding van uw reactie de bewoording in de startnotitie aan.

Onderdeel 67.5

Verdere opmerkingen: De Startnotitie is door wensen en aannames gedragen. Nu nog behoeften van de omwonenden en feiten.

Bij de keuze van een variant en het hanteren daarvoor de ladder is uitgegaan van de veronderstelling, dat voor het beïnvloeden van het autoverkeer geen adequaat instrument beschikbaar is. Men duidde daarmee het ontbreken van de mogelijkheid van rekeningrijden. Gelet op de ontwikkeling hieromtrent is het niet wenselijk om de varianten te reviseren?

Voor zoveel het mogelijk meld ik me hierbij aan voor de focusgroep

In afwachting van de toegezegde reactie.

Antwoord 67.5

De ontwikkelingen omtrent rekeningrijden zijn nog altijd onzeker en daarom is het nog steeds niet mogelijk om hier in een gedetailleerde studie als deze al rekening mee te houden. Daarbij komt dat met rekeningrijden de verkeersdruk weliswaar zal afnemen, maar hoogstwaarschijnlijk niet in een zodanige mate dat er helemaal geen sprake meer is van congestie rondom de spoorwegovergang Guisweg. Bovendien is het project Guisweg niet alleen gericht op congestie, maar ook op veiligheid. Daarom zien wij naar aanleiding van uw reactie geen reden om de gekozen oplossingsrichting te heroverwegen of de startnotitie aan te passen.

Wij hebben u genoteerd als belangstellende voor de focusgroep met bewoners en belanghebbenden uit de omgeving. Uw interesse wordt meegenomen in de samenstelling van de focusgroep, maar vormt geen garantie op deelname. Ten tijde van het publiceren van deze reactienota heeft de samenstelling inmiddels plaatsgevonden.

Inspiraakreactie 68

Onderdeel 68.1

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 68.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.

Inspraakreactie 69**Onderdeel 69.1**

De inhoud van deze inspraakreactie komt overeen met de inhoud van inspraakreactie nummer 1.

Antwoord 69.1

De beantwoording van deze inspraakreactie komt overeen met de beantwoording van inspraakreactie 1.