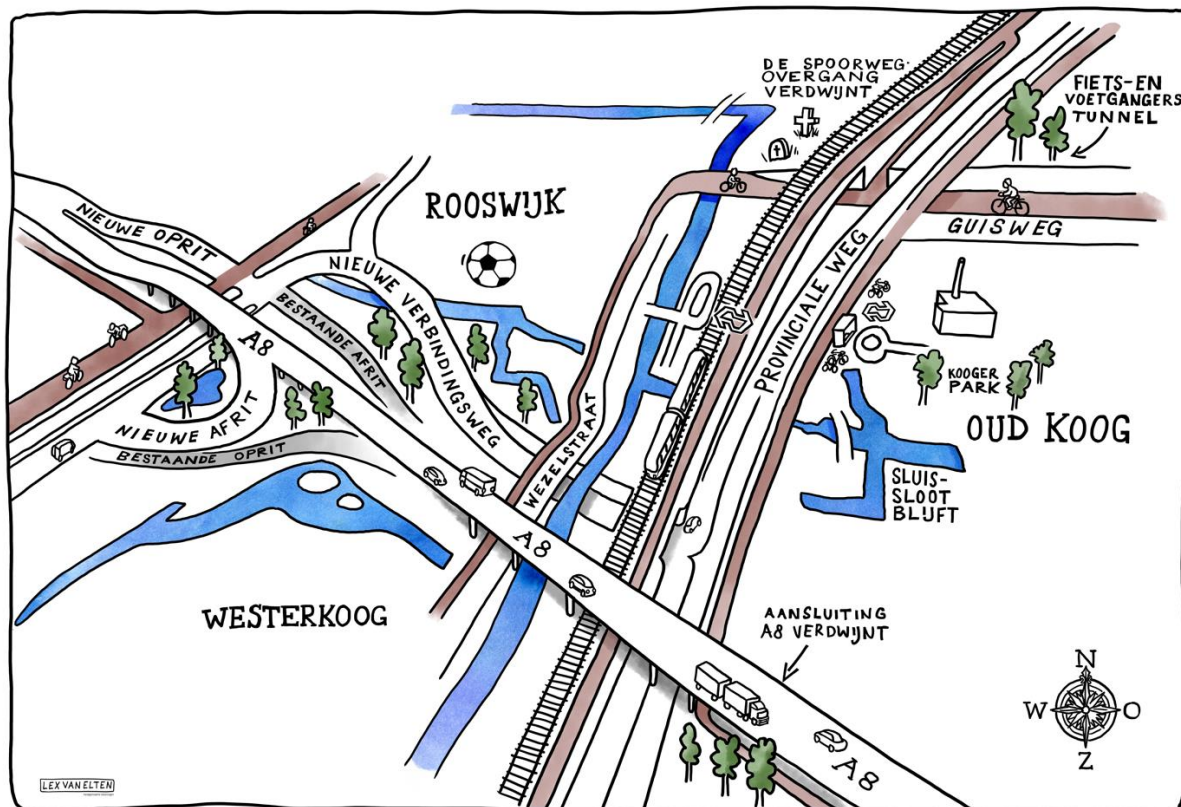




ZUIDELIJKE LIGGING NIEUWE VERBINDINGSWEG

Guisweg

Nota van Antwoord – voorlopig voorkeursalternatief

28 februari 2023
Status 1.0 Definitief

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
2	Overzicht wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties	6
3	Veel voorkomende onderwerpen	8
	Hoofdkeuzes project	8
	Verwijderen aansluiting 2	9
	Andere onderwerpen	14
4	Volledig overzicht reacties met antwoorden	17

1 INLEIDING

Van voorlopig voorkeursalternatief naar definitief voorkeursalternatief

In het bestuurlijk overleg Guisweg van 7 september 2022 hebben de gezamenlijke partijen gemeente Zaanstad, Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en ProRail het *voorlopig* voorkeursalternatief Guisweg vastgesteld. In de planstudierapportage Guisweg is meer te lezen over het alternatief en de onderzoeken. Vervolgens heeft het college van de gemeente Zaanstad dit voorlopig voorkeursalternatief vrijgegeven voor inspraak. In deze Nota van Beantwoording zijn de inspraakreacties voorzien van een antwoord, waarna dit document onderdeel wordt van de vaststelling van het *definitief* voorkeursalternatief.

Deze inspraakperiode

Het voorlopig voorkeursalternatief heeft vanaf vrijgave op 15 september tot en met 1 november 2022 ter inzage gelegen. Geïnteresseerden is gevraagd naar hun reactie op het voorlopig voorkeursalternatief, waarbij aangegeven is dat per reactie wordt gekeken of de input meegenomen kan worden bij de totstandkoming van het definitieve voorkeursalternatief en het verdere project.

Het doel van deze inspraakperiode is om aan de hand van de kennis uit de omgeving het voorlopig voorkeursalternatief te verbeteren en daarmee te komen tot een definitief voorkeursalternatief voor het project Guisweg. Per reactie is beoordeeld of dit meegenomen kan worden in het project door het voorkeursalternatief aan te passen, of door het als aandachtspunt mee te nemen naar de volgende fase.

De mogelijkheid tot inspraak is op meerdere manieren bekend gemaakt. Er is een artikel opgenomen in het Zaans Journaal, via de digitale nieuwsbrief, huis aan huis brieven en er is met een persbericht aandacht aan besteed. Om het alternatief uit te leggen zijn onder andere een video opgenomen en vereenvoudigde tekeningen gemaakt (zoals op de voorzijde van dit document opgenomen). Gedurende de inspraakperiode is op 5 oktober 2022 een bewonersavond georganiseerd, deze is door ruim 120 personen bezocht. Op de website guisweg.zaanstad.nl was een reactieformulier ingericht waar geïnteresseerden een reactie konden geven op het alternatief, aan de hand van vijf onderdelen van het project en los een vak 'Overig'. Om de toegang naar dit reactieformulier te vereenvoudigen, zijn ook flyers met QR-code als directe link verspreidt. Binnen het reactieformulier worden invullers uitgenodigd om op de verschillende onderdelen van het project apart reactie te geven. Aanvullend op dit formulier, was er ook mogelijk om per mail een reactie te verzenden, via guisweg@vervoerregio.nl, het mailadres dat vanuit het project vast gebruikt wordt voor communicatie.

De reacties

In totaal heeft de inspraakperiode 225 reacties opgeleverd. Hiervan zijn er 221 als formulier ontvangen en 4 per mail. Van deze 225 reacties zijn er 11 dubbel ontvangen danwel zonder enige inhoud. Dit betekent dat er in totaal 214 unieke inspraakreacties zijn ontvangen. Verschillende afzenders hebben identieke reacties. Deze zijn los benoemd. Een aantal reacties heeft niet de inhoudelijke verdeling van de invulvakken van het reactieformulier gevolgd, maar er bijvoorbeeld voor gekozen de volledige reactie in één vak te plaatsen. Dit betekent ook dat niet 1-op-1 aangegeven kan worden wat men er per onderdeel van vindt. In de beantwoording maakt dit geen verschil, het was enkel bedoeld als gedachtenhulp voor de invullers. De reacties zijn dus volledig behandeld.

De reacties zijn zeer divers en lopen uiteen van één korte zin tot en met uitvoerig gedocumenteerde stukken. Wij danken alle indieners voor hun reactie. Deze reacties hebben bijgedragen aan het verbeteren van het voorlopig voorkeursalternatief tot een definitief voorkeursalternatief voor het project Guisweg.

Overige manieren van inspraak in het project Guisweg

Gedurende het gehele project Guisweg wordt de omgeving vanaf de verkenning tot en met de uitvoering op verschillende manieren en momenten betrokken. Zo wordt er gewerkt met participatie middels focusgroepen, zijn er inloopbijeenkomsten, worden stakeholders specifiek benaderd en worden er meerdere inspraakperiodes georganiseerd. Deze aanpak wordt doorgezet tot en met de uitvoering van het project, waarbij de exacte vormgeving voor de volgende fase (planuitwerkingsfase) momenteel nader wordt uitgewerkt in een Plan van Aanpak voor de volgende fase.

Deze inspraakperiode is de tweede inspraakperiode van het project. De eerste is georganiseerd aan het einde van de verkenningenstudie in 2019. De volgende fase is de planuitwerkingsfase, ook deze kent weer inspraakmogelijkheden. In ieder geval omvat dit de juridisch-formele inspraak behorend bij de planologische procedures, waaronder de bestemmingsplanwijziging(en) en vergunningprocedures.

Leeswijzer

Veel reacties gaan over dezelfde onderwerpen. Sommige in identieke bewoordingen, andere met een volledig gelijke strekking. Antwoord op deze reacties is daarmee ook steeds identiek. Daarom is gekozen om deze nota van antwoord als volgt op te bouwen.

In het volgend hoofdstuk beginnen we met een overzicht van scopewijzigingen en in volgende fase te onderzoeken aspecten die zijn doorgevoerd op basis van de inspraakreacties en eigen voortschrijdend inzicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 antwoord gegeven op veelgegeven inspraakreacties, aan de hand

van een aantal hoofdvragen. In de reacties wordt daarna veelvuldig terugverwezen naar deze beantwoording. Het laatste hoofdstuk, 4, bevat alle inspraakreacties. Elke reactie is integraal overgenomen en niet samengevat. De enige wijzigingen betreffen het anonimiseren of een wijziging op layout, ten behoeve van de leesbaarheid van dit document. Per reactie is het antwoord op de betreffende reactie aangegeven. De reacties zijn in wit en de antwoorden hebben een lichtgekleurde achtergrond. Bij gelijklopende reacties wordt terugverwezen naar de eerder gegeven antwoorden.

In gesprek

Mocht u naar aanleiding van deze Nota van Antwoord of op een ander moment 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 kijk op guisweg.zaanstad.nl.

2 OVERZICHT WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN DE INSPRAAKREACTIES

Op basis van de binnengekomen inspraakreacties, bestuursvragen en nieuwe inzichten van het projectteam Guisweg, zijn wijzigingen doorgevoerd vanuit het voorlopig voorkeursalternatief naar het definitief voorkeursalternatief. De doorgevoerde optimalisatie leiden tot een op verschillende wijzen veiliger en prettiger ontwerp. In onderstaand overzicht staat wat er gewijzigd is aan het ontwerp en de projectscope. De scopekaart van het definitief voorkeursalternatief is opgenomen als Bijlage L bij de planstudierapportage.

Er zijn ook vragen gesteld die tot nader onderzoek leiden in de volgende fase, met name een aantal vragen over specifieke gevolgen voor het verkeer elders, buiten het plangebied. Bij de betreffende vragen is dit aangegeven, dat het een punt is dat in de volgende fase nader wordt onderzocht.

Wijzigingen die zijn doorgevoerd in het definitief voorkeursalternatief naar aanleiding van reacties:

1.	Het wegontwerp (Weglayout) van de Provincialeweg tussen de Guisweg tot en met de kruising Verzetstraat is aangepast. De rijstroken zijn geoptimaliseerd en met de hierdoor beschikbare ruimte verplaatsen de doorgaande rijbanen naar de buitenzijde zodat er ruimte is voor de verdiepte bak in het midden. Hiermee vervalt de 'switch' en ontstaat een logischer wegbeeld en meer verkeersveilige inrichting.
2.	De rijstroken zijn versmald. Deze waren eerder breed ontworpen. Dit is geoptimaliseerd aan de hand van de geldende richtlijnen behorend bij dit type gebruik, locatie en rijsnelheid.
3.	Het fietspad aan de oostzijde van de Provincialeweg is volledig doorgetrokken, vanaf de Pellekaanstraat voorbij de Verzetstraat naar de Parallelweg. Aan weerszijden van de Verzetstraat is een fietsstrook toegevoegd om dit fietspad vanuit Oud-Koog te kunnen bereiken. Het getekende fietspad ter plaatse van de huidige afrit 2 vervalt daarmee.
4.	Er is een extra voetpad en breder fietspad langs de OLAM (Provincialeweg-Guisweg) toegevoegd.
5.	Vrijliggende fietspaden over de volledige route Pinkstraat-Breestraat, eerder waren deze enkel voorzien op het deel onder de A8. Dit draagt bij aan een veiligere route voor fietsers ter plaatse van het vrachtverkeer.

6.	De aangepaste rijstroken en (daarmee) tunnelbak leveren kortere toeritten in de verdiepte bak en een bredere berm tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat op. Deze extra berm krijgt een groene inrichting, om hinder voor bewoners verder te beperken.
7.	De fietstunnel ter plaatse van de huidige overweg krijgt aangepaste toegangen. Er wordt over de gehele lengte een voetpad toegevoegd en een minder steile helling. Dit draagt bij aan de toegankelijkheid. Voor met name minder validen en mensen met een kinderwagen wordt dit hierdoor een prettigere tunnel.
8.	De volledige fietstunnel wordt naast de extra breedte voor het voetpad ook ruimtelijker door meer ruimte op het kruisingsvlak onder de Provincialeweg. Hierbij wordt dit laagste (gesloten) deel uitgevoerd als plein. Dit verbetert de sociale- en verkeersveiligheid in de tunnel.
9.	Tennisverenigingen KZTV en TV Westzijderveld grijpen het project aan om te fuseren en naar één locatie te gaan (de andere vervalst). In dit definitief voorkeursalternatief is een eerste schetsmatige inpassing toegevoegd van de gecombineerde tennisvelden, inclusief padelbanen. Dit leidt ertoe dat de Wezelstraat ter plaatse van de tennisvelden anders wordt ingepast.
10.	De fietspaden langs de A8 raakten eerder (deels) de begrenzing van Natura 2000-gebied Polder Westzaan. Dit is aangepast, zodat buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied wordt gewerkt.

3 VEEL VOORKOMENDE ONDERWERPEN

HOOFDKEUZES PROJECT

3.1 Spoor op maaiveld in plaats van een verdiepte of verhoogde ligging

Een aantal reacties geeft aan dat de uitgewerkte hoofdoplossing niet gewenst is, en geven een andere hoofdoplossing aan. De meeste van deze reacties betreffen de wens voor de verdiepte ligging van het spoor, maar ook een verhoogde ligging van het spoor wordt als optie benoemd.

Van maart 2018 tot maart 2019 is in de verkenningsfase een variantenstudie uitgevoerd. In deze studie zijn diverse oplossingsrichtingen onderzocht: de gekozen variant, maar ook een verdiept of juist verhoogd spoor. Het resultaat van deze verkenningsfase was dat de oplossing met de weg onder het spoor door en een losse fiets/voetgangerstunnel de voorkeur heeft. Dit heeft meerdere redenen. Alle andere oplossingsrichtingen kennen een zeer ingewikkelde bouwmethodieken en -faseringen. Ook weegt hierbij zwaar mee dat zelfs de meest eenvoudige versies van de andere oplossingen minstens twee keer zo duur blijken te zijn, onder andere vanwege de dure bouwmethodieken. Ook is gebleken dat de onderlinge verschillen qua oplossend vermogen beperkt zijn. De totale infrastructuur blijft een forse barrière tussen oost en west, door de aanwezigheid van met name de Provincialeweg, maar ook de sloot langs het spoor en daartussen een diepe bak waar het spoor zich in bevindt.

De projectpartners hebben daarom gezamenlijk na afloop van de verkenningsfase in 2019 besloten tot het verder uitwerken van de oplossingsrichting waarbij het spoor op maaiveld blijft liggen en de weg het spoor verdiept kruist. Dit besluit heeft in 2019 ter inzage gelegen (zie ook guisweg.zaanstad.nl onder 'Documenten'), waarna dit formeel is besloten en de planstudiefase is gestart. De afgevalen oplossingsrichtingen, zoals een verdiepte ligging van het spoor, zijn sindsdien geen onderdeel meer van het project Guisweg en dus ook niet verder uitgewerkt.

De gemeente Zaanstad heeft in 2022 het eerder uitgevoerde onderzoek nogmaals laten toetsen door een onafhankelijk bureau, met dezelfde uitkomst als resultaat.

3.2 Weg elders onder spoor door dan ter plaatse van de huidige overweg

Diverse reacties betreffen de keuze om bij de Guisweg alleen maar een fiets-/voetgangerstunnel aan te leggen en voor overig wegverkeer een andere locatie te kiezen.

Het is ruimtelijk niet mogelijk om ter plaatse van de huidige overweg een tunnel aan te leggen voor het wegverkeer. Dit zou vereisen om het volledige kruispunt Provincialeweg-Guisweg verdiept aan te leggen met hellingen aan alle vier zijden, in een soort grote 'kuil'. Er is hier niet genoeg ruimte voor beschikbaar aan meerdere zijden van de kruising. Daarom is deze mogelijkheid afgefallen in de verkenningsfase. In de planstudiefase is deze optie nogmaals onderzocht, maar opnieuw technisch niet haalbaar gebleken.

3.3 Keuze zuidelijke ligging als voorlopig voorkeursalternatief

Er zijn twee alternatieven beschouwd voor de ligging van de nieuwe verbindingsweg en de verdiepte T-kruising. De zuidelijke ligging is door alle projectpartners als voorlopig voorkeursalternatief vastgesteld, diverse respondenten geven aan dat hun voorkeur uitgaat naar de noordelijke ligging. Deze voorkeur wordt met name uitgesproken in relatie tot het in stand houden van A8 aansluiting 2.

De varianten verschillen vanwege de ligging van de nieuwe verbindingsweg en daarmee de ligging van de verdiepte T-kruising. In de zuidelijke ligging, ligt de verbindingsweg dichterbij de A8 aan dan in de noordelijke ligging. Dit verschil in ligging heeft veel gevolgen. De belangrijkste zijn dat in de noordelijke ligging de velden van niet één, maar beide tennisverenigingen zouden verdwijnen en de Sluissloot in Oud-Koog afgesloten zou worden van de rest van het watersysteem. Het belangrijkste verschil bij de zuidelijke ligging is dat A8 aansluiting 2 komt te vervallen. Zie het antwoord bij de volgende vraag voor nadere toelichting waarom dit nodig is en welke kansen dit oplevert.

Op basis van deze belangrijkste verschillen en gevolgen van deze verschillen is de zuidelijke ligging gekozen als het voorlopig voorkeursalternatief.

VERWIJDEREN AANSLUITING 2

3.4 Waarom is het verwijderen van aansluiting 2 nodig in het voorlopig voorkeursalternatief?

In het voorlopig voorkeursalternatief is aangegeven dat het niet mogelijk is om de op- en/of afrit van aansluiting 2 te behouden. Waarom is dit en waarom is dit wenselijk?

Een nieuwe verbinding tussen oost- en westzijde spoor vereist aanpassingen aan de bestaande infrastructuur van de Provincialeweg. Deze aanpassingen maken het verkeerskundig vrijwel onmogelijk

om aan te blijven sluiten op aansluiting 2. Met name de oprit is vrijwel niet aan te sluiten op de nieuwe infrastructuur, doordat de benodigde kruising zeer ingewikkeld zou zijn om goed bereikbaar te houden vanuit alle rijrichtingen. Het vervallen van aansluiting 2 biedt ook verschillende kansen; zo kan het fietsnetwerk door de vrijgekomen ruimte worden verbeterd. Ook wordt door het fysiek verwijderen van aansluiting 2 de ruimtelijke kwaliteit in de directe omgeving verbeterd, doordat het snelwegviaduct minder breed wordt en er zo meer ruimte ontstaat voor groen.

Daarnaast zijn er al langer verkeerskundige zorgen over de bestaande aansluiting 2, die niet voldoet aan de richtlijnen voor snelwegen. Met name de zeer korte invoegstrook waar verkeer (inclusief veel vrachtverkeer) met een lage snelheid invoegt, wordt als risicovol benoemd. De aansluitingen 2 en 3 recht na elkaar leidt ook tot files op de A8 en terugslag van files op onder andere de Provincialeweg.

Het (gedeeltelijk) behouden van alleen de afrit is niet wenselijk. Ten eerste zou het de genoemde kansen onmogelijk maken, en ook blijft er dan sluipverkeer bestaan dat via de afrit door de wijk richting Zaandam rijdt.

Aansluiting 3 voldoet wel aan de richtlijnen en biedt een goed alternatief voor aansluiting 2, met name dankzij de betere verkeersveiligheid en verbeterde bereikbaarheid van aansluiting 3 vanaf de Provincialeweg via de nieuwe verbindingsweg in plaats van de spoorwegovergang. In het Zaans Mobiliteitsplan 2040 is ook de voorkeur uitgesproken voor het verwijderen van deze aansluiting, met als doel dat het verkeer zich meer over hoofdwegen verplaatst in plaats van door de wijk.

Het verwijderen van aansluiting 2 zorgt ook voor veranderende verkeersstromen in Oud-Koog. Bijvoorbeeld de routes van verkeer met bestemming Oud-Koog, of verkeer dat Oud-Koog juist als sluiproute richting Zaandam gebruikt. Zie hiervoor ook de volgende vragen 3.5 tot en met 3.8.

3.5 Reistijden en de impact op het omliggend wegennet

Een veelvoorkomend bezwaar op het verwijderen van aansluiting 2 is de extra reistijd die de nieuwe routes opleveren. Benoemd wordt de extra reisafstand naar de snelweg op de nieuwe/alternatieve routes, maar ook de toename van het verkeer. Deze toename betreft zowel door nieuwbouw als het verkeer wat eerder aansluiting 2 nam.

Het is een terechte constatering dat het verwijderen van aansluiting 2 gevolgen heeft voor wegen in de omgeving. Op een aantal routes wijzigt de hoeveelheid verkeer en veranderen reistijden. In een aantal gevallen wordt het drukker, en op andere locaties wordt het juist rustiger. Dit laatste komt met name doordat doorgaand (regionaal) verkeer eerder naar het hoofwegennet wordt gewezen. Hierbij is het ook belangrijk om te beseffen dat de verkeersdruk in het gebied hoe dan ook toeneemt, en de reistijden dus ook toenemen (zie tabel 1 voor de resultaten van de verkeersanalyse op verschillende routes).

Tabel 1: Reistijden op diverse traject. ZVPM 2019 (avondspits gemiddeld). Noot: In het ZVPM worden sluitingen van spoorwegovergangen en brugopeningen niet expliciet gemodelleerd. Dit betekent dat routes via overwegen/beweegbare bruggen in werkelijkheid waarschijnlijk langer zijn dan opgenomen in dit overzicht.

Van	Naar	Basisjaar 2019		Referentie 2040		Alternatief Zuid 2040		Verschil Referentie en Alternatief
		min	via	min	via	min	via	
A8 Coentunnelweg - Knp. Zaandam	Kruising Verzetstraat - Raadhuisstraat	3,7	Coenbrug + Aansluiting 2	4,3	Coenbrug + Aansluiting 2	7,2	Coenbrug + Aansluiting 3	2-3 min extra
v.v.	v.v.	3,3		3,5		6,9		3-4 min extra
A8 Coentunnelweg - Knp. Zaandam	Kruising Verzetstraat - Raadhuisstraat	6,1	Alexanderbrug	6,8	Alexanderbrug	6,8	Alexanderbrug	Gelijk
v.v.	v.v.	5,7		6,6		7,0		<1 minuut
N203 Provincialeweg - Stationsstraat	N203 Provincialeweg - Leliestraat	5,3		5,1		5,9		<1 minuut
v.v.	v.v.	5,9		5,6		5,6		Geen verschil
N203 Provincialeweg - Rosariumlaan (Krommenie)	N203 Provincialeweg - Leliestraat	10,1	N203	10,1	N203	10,8	N246	<1 minuut
v.v.	v.v.	11,5		11,6		10,7		<1 minuut
Kruising Harpstraat - Fortuinweg	A8 Coentunnelweg - Knp. Zaandam	3,7		4,1		5,3		<1 minuut
v.v.	v.v.	4,4		5,1		5,6		<1 minuut
Kruising Harpstraat - Fortuinweg	Kruising Verzetstraat - Raadhuisstraat	4,5	Guisweg	4,4	Guisweg	3,7	Nieuwe Verbindingsweg	<1 minuut
v.v.	v.v.	5,3		5,1		3,7		1-2 min sneller
N515 Guisweg - Lagedijk	N203 Provincialeweg - Leliestraat	3,0		3,3		3,5		<1 minuut
v.v.	v.v.	3,2		3,1		3,0		<1 minuut
Kruising Westerkoogweg - De Wildeman	N203 Provincialeweg - Verzetstraat	4,5	Guisweg	4,5	Guisweg	3,7	Nieuwe Verbindingsweg	<1 minuut
v.v.	v.v.	5,0		5,0		3,7		1-2 min sneller
Kruising Westerkoogweg - De Wildeman	N515 Guisweg - N203 Provincialeweg	4,2	Guisweg	3,9	Guisweg	4,9	Nieuwe Verbindingsweg	1 minuut
v.v.	v.v.	4,2		4,8		5,1		<1 minuut

Waar de toename als gevolg van het project te groot wordt, zijn in het ontwerp maatregelen genomen. In de reeds uitgevoerde analyse is onder andere vastgesteld dat er op de Leliestraat maatregelen genomen moeten worden vanwege de wijzigende verkeersstromen en is voorgesteld de rijsnelheid aan te passen naar 30km/u met bijbehorende inrichting. In de volgende projectfase worden de verkeersdrukte en -routing verder onderzocht, dit kan betekenen dat er op verschillende locaties extra maatregelen worden genomen.

De hulpdiensten zien de (beperkte) extra reistijden overigens niet als een probleem. In de huidige situatie met spoorwegovergang is hun aanrijtijd onzeker en daarmee een risico. Dit betekent dat zij positief staan tegenover de aanpassingen, omdat zij meer zekerheid over de aanrijtijden krijgen.

De verkeersonderzoeken en reistijden

In de planstudiefase zijn de reistijden onderzocht. Hierbij worden vergeleken: de huidige verkeersdruk (voor corona), te verwachten verkeersdruk en reistijd in 2040 zonder dit project (de zogenaamde projectreferentie) en te verwachten verkeersdruk en reistijd als dit project wél wordt uitgevoerd, zie ook de eerdere tabel voor resultaten van dit onderzoek. Dit onderzoek volgt landelijk gestandaardiseerde en verplichte stappen. Als input worden gebruikt het actuele gemeentelijk verkeersmodel en het actuele model van Rijkswaterstaat (ZVPM respectievelijk NRM). Middels verschillende softwarepakketten (onder andere COCON, Paramics en FOSIM) met elk een eigen soort toepassing, worden aan de hand van deze input de verkeersgevolgen bepaald. Denk aan reistijden en routekeuzes. Dankzij deze verschillende modellen en softwarepakketten, ontstaat een zo volledig en accuraat mogelijk beeld van de gevolgen. In de volgende fase wordt dit onderzoek geactualiseerd met de meest recente inzichten en ontwerptimalisaties.

Vanuit het ZVPM wordt gerekend met de reeds te verwachten groei van woningen, werkplekken en het verkeer tot in het jaar 2040. Ook verwachte ontwikkelingen worden in deze modellen meegenomen, bijvoorbeeld de nieuwe woningen bij Oostzijderpark en het aanpassen van de A7 tussen de Prins Bernhardrotonde en knooppunt Zaandam. Hierbij wordt uitgegaan van een relatief conservatieve verkeersverwachting (veel verkeer), zodat de werkelijkheid eerder mee dan tegen valt.

Voor meer toelichting op de gebruikte modelleringen, zie *Bijlage A – Verkeersrapport Planstudie Guisweg Fase 2* op guisweg.zaanstad.nl.

3.6 Is de te verwachten verkeersdruk te verwerken op aansluiting 3?

Een groot aantal reacties spreekt de zorg uit of aansluiting 3 de extra hoeveelheid verkeer wel aan kan en of dit niet leidt tot files die terugslaan op de A8 of het onderliggend wegennet. Ook hierbij wordt meermaals verwezen naar de nieuwbouwoontwikkelingen in de omgeving (bijvoorbeeld Rooswijk) en andere projecten, zoals het openstellen van busbrug De Binding.

Zie ook de vorige vraag met toelichting op de gebruikte verkeersmodellen. Op basis hiervan is vastgesteld dat aansluiting 3 het extra verkeer kan verwerken, inclusief het verkeer van de andere projecten in de omgeving. De A8 blijft ook in de toekomst een druk bereden snelweg. Met of zonder het project Guisweg ontstaan waarschijnlijk ook files op de A8 in de toekomst. Het verwijderen van aansluiting 2 zorgt er voor dat de filedruk beperkt verbetert. In het geval dat files terugslaan op de Guisweg nabij aansluiting 3 is hier in ieder geval voldoende beschikbare ruimte om op te kunnen stellen voor de verkeerslichten.

In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt nader onderzocht hoeveel opstelruimte voor autoverkeer bij aansluiting 3 nodig is, zodat dit in het uiteindelijk ontwerp zeker voldoet. Het voorkeursalternatief voorziet in voldoende ruimte om waar nodig aanvullende opstelstroken toe te voegen bij aansluiting 3, zodat de aansluiting als zodanig niet tot files of onwenselijke terugslag op andere wegen leidt.

3.7 Vrachtverkeer Tate en Lyle (en anderen) door de wijk heen

Aan de Pinkstraat ligt de toegang naar Tate & Lyle, ook vrachtwagens van andere bedrijven maken gebruik van deze route. In de huidige situatie rijden de vrachtwagens vanaf aansluiting 2 een klein 'rondje' via de Kaarsemakerstraat, Pinkstraat en de Verzetstraat. In de nieuwe situatie rijdt het vrachtverkeer in- en uitrijdend via zijde Pinkstraat/Verzetstraat. Dit leidt tot veel zorgen over de verkeersveiligheid op met name de Pinkstraat. Ook omdat dit een veelgebruikte fietsroute is, onder andere van en naar diverse scholen.

Diverse verkeersstromen maken gebruik van aansluiting 2 en vinden via de Pinkstraat hun weg. Dit betreft onder andere vrachtwagens voor de bedrijven in het gebied, maar bijvoorbeeld ook weggebruikers inclusief vrachtverkeer die via deze aansluiting richting de Provincialeweg zuid rijden, of van/naar de Breestraat. Door het weghalen van de aansluiting, gaan deze stromen een andere route nemen en komen alleen nog in de Pinkstraat als ze hier écht moeten zijn. Er verdwijnt dus ook verkeer van deze route door de wijk heen. Op basis hiervan is de verwachting dat het aantal vrachtwagens op de Pinkstraat iets zal afnemen ten opzichte van de projectreferentie in 2040.

De vrachtwagens die de bestemming Tate en Lyle hebben (een relatief groot deel van het verkeer), komen in de projectsituatie niet meer uit de Kaarsemakerstraat, maar vanaf de Verzetstraat door de Pinkstraat, zoals men nu ook al wegrijdt. Het voorkeursalternatief is aangepast vanwege de vele zorgen die we in dit kader hebben ontvangen. Het alternatief is voorzien van een nieuwe fietsroute langs de Provincialeweg onder de A8 door en parallel aan de A8 tussen de Kaarsenmakerstraat en de Verzetstraat. Op de Pinkstraat tussen de Kaarsemakerstraat en de Breestraat zijn ook vrije fietsstroken opgenomen, die in de planuitwerkingsfase verder worden geoptimaliseerd. Deze extra fietsvoorzieningen zorgen voor goede en logische verbindingen in het gebied, waardoor minder fietsers over wegen hoeven te fietsen waar ook vrachtverkeer rijdt. Waar wél gedeelde routes blijven, wordt deze veiliger dan in de huidige situatie. Bijvoorbeeld door heldere fietsstroken.

In de volgende projectfase wordt nader onderzocht wat de verkeersveiligheidsimpact is van de nu doorgevoerde wijzigingen en de gevolgen hiervan voor de diverse verkeersdeelnemers. In samenwerking met diverse stakeholders wordt dit verder uitgewerkt zodat er een verkeersveilige situatie ingericht kan worden.

3.8 Aanwezigheid van de Krommenieër Schietvereniging A8 in de huidige afritconstructie

In de afritconstructie van aansluiting 2 bevindt zich een schietbaan. In het voorlopig voorkeursalternatief wordt de volledige afritconstructie gesloopt. Het gebied krijgt een groene inrichting met een oost-west fietspad tussen Provincialeweg en Pinkstraat. Als het project vanaf 2024/2025 in uitvoer zou gaan, zou de schietbaan dan verdwijnen. Dit heeft groot gevolg voor de daar aanwezige vereniging, die haar thuishaven kwijtraakt.

Om de doelstellingen en de realisatie van het project Guisweg mogelijk te maken, is het nodig dat aansluiting 2 op de A8 wordt gesloopt. Ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en de gewenste gebiedsontwikkeling op de lange termijn in het gebied wordt de volledige constructie van aansluiting 2 tussen de Provincialeweg en de Pinkstraat, inclusief het gebouw waarin de schietvereniging is gehuisvest, gesloopt en verwijderd. De gemeente Zaanstad heeft de inspanningsverplichting op zich genomen om met de schietvereniging in gesprek te gaan over huisvesting op een andere locatie. Het moment waarop de sloop van het gebouw waarin de schietvereniging is gehuisvest plaatsvindt, hangt af van of, en zo ja, hoe snel de verkenning naar een andere locatie tot een kansrijk resultaat leidt. De sloop vindt vanuit het project Guisweg gezien naar verwachting uiterlijk in 2029 plaats. Minder gewenst maar wel mogelijk is een gefaseerde sloop van afrit 2 waardoor de Schietvereniging mogelijk nog wat langer kan blijven bestaan na het voltooien van het project Guisweg.

De gemeente Zaanstad heeft samen met de vereniging een eerste verkenning uitgevoerd met mogelijke oplossingsrichtingen. In de volgende projectfase (de planuitwerkingsfase) onderzoekt de gemeente samen met de vereniging de mogelijke nieuwe huisvesting nader. De uiterlijke timing van de sloop van het gebouw van de schietvereniging is gekoppeld aan de start van de gewenste gebiedsontwikkeling (hoogstwaarschijnlijk na het project Guisweg, datum nog onbekend). Dan moet het gebouw echt weg zijn.

In de planuitwerkingsfase moet er meer duidelijkheid komen over de toekomst van de schietvereniging. Idealiter betreft dit dus een verhuizing voorafgaand aan de sloop van aansluiting 2 in het kader van het project Guisweg. Mocht dit niet haalbaar zijn dan betreft het een uiteindelijke opheffing en sloop van het gebouw bij de start van de gebiedsontwikkeling na oplevering van het project Guisweg.

ANDERE ONDERWERPEN

3.9 Lay-out van de wegen binnen het ontwerp

Er zijn diverse reacties ontvangen met daarin zorgen over de lay-out van de wegen in het voorlopig voorkeursalternatief. Met name de 'switch' aan de noordzijde van de tunnelbak wordt vaak genoemd en ook het aantal beschikbare rijstroken. Er worden diverse locaties genoemd waar de aantallen rijstroken

tekort zouden schieten, zo worden onder andere beide richtingen van de nieuwe verbindingsweg en beide richtingen van de Provincialeweg genoemd.

Naar aanleiding van de reacties en verdere uitwerking van het ontwerp, is onder andere de lay-out van de wegen op een aantal locaties alvast in detail beschouwd. Er is gezocht naar betere oplossingen. De 'switch' is één van deze plekken. Resultaat is dat de weglayout hier is geoptimaliseerd en dat deze 'switch' is komen te vervallen in het definitief voorkeursalternatief, dit leidt er ook toe dat aan de zuidzijde van de verdiepte bak de kruising eenvoudiger wordt en het voor de weggebruiker logischere routes worden.

Wat betreft de ruimte en capaciteit van de overige wegen. Zoals toegelicht bij vraag 3.5 en 3.6 is voor het voorlopig voorkeursalternatief reeds getoetst en vastgesteld dat de wegcapaciteit in het projectgebied voldoende is voor het te verwachten verkeersaanbod in 2040. Het is te verwachten dat dit nog verbetert dankzij de - mede vanwege de zienswijzen - doorgevoerde optimalisaties. De mate waarop deze optimalisaties positief bijdragen wordt in het vervolgonderzoek volgende fase nader onderzocht, waarbij eventuele aanvullende optimalisaties ook worden meegenomen.

3.10 Fiets- en voetgangerstunnel: locatie en veiligheid

De mogelijkheid dat langzaam verkeer het spoor kan blijven kruisen ter hoogte van de Guisweg wordt gewaardeerd. Een aantal aspecten komen meermaals terug. Ten eerste de vraag waarom deze tunnel wordt aangelegd in plaats van het behouden/verbeteren van de tunnel bij station Zaandijk-Zaanse Schans. Daarnaast wordt vaak de zorg geuit dat dit soort tunnels sociaal onveilig zijn, en in dit specifieke geval ook verkeersonveilig, vanwege de T-kruising in de tunnel.

In de verkenningsfase in 2018/2019 is besloten om een fietstunnel aan te leggen. Dit is een belangrijke basisvereiste voor de gewenste verbetering voor fietsers en voetgangers, ten opzichte van de huidige overweg. De locatie van de fietstunnel zoals opgenomen in het voorlopig voorkeursalternatief is in de planstudiefase als enige haalbare locatie vastgesteld. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn dat de bestaande voetgangerstunnel bij het station niet voldoet als doorgaande fietstunnel, maar volledig vervangen zou moeten worden om als een hoogwaardige verbinding te dienen. De locatie ter plaatse van de huidige overweg heeft ook een verkeerskundig voordeel ten opzichte van een tunnel bij het station. Zo zou het fietsverkeer de drukke kruising bij de Julianabrug moeten oversteken richting of komende uit de Lagedijk, wat geen prettige oversteek is.

Dat de nieuwe fietstunnel in het voorlopig voorkeursalternatief als sociaal onveilig kan worden ervaren, herkent het projectteam. In de huidige planfase is het ontwerp van de fietstunnel nader beschouwd en wordt de tunnel op diverse wijzen transparanter en ruimtelijker ingericht zodat deze sociaal veiliger wordt.

Dit geldt ook voor de verkeersveiligheid in de tunnel. De belangrijkste wijzigingen die ten opzichte van het voorlopig voorkeursalternatief zijn doorgevoerd, is om de blinde hoeken bij de T-aansluiting weg te halen en de noordelijke aansluiting iets aan te passen, zodat fietsers ook vanuit die richting een vlakke aansluiting krijgen op de T-kruising. Daarnaast is er ook voor gekozen om langs de volledige oost-westlengte van de tunnel te voorzien in een voetpad langs het fietspad. Dit maakt de tunnel rolstoeltoegankelijk en zorgt ook voor meer zicht ('licht en lucht') bij de hellingen.

De genoemde wijzigingen zijn doorgevoerd in het definitief voorkeursalternatief. In de volgende fase wordt dit nader beschouwd en worden er mogelijk nadere verbeteringen op deze vlakken doorgevoerd.

3.11 Trillingen en verzakkingen, hinder, schade

Er zijn diverse zorgen uitgesproken over trillingen en schades door de werkzaamheden en het uiteindelijke ontwerp. Hier wordt met name verwezen naar de inzet van zware materieelstukken in de bouwphase (trillingen) of wijziging in het grondwaterpeil, waardoor houten funderingspalen droog komen te staan en mogelijk gaan rotten. In hoeverre is hier rekening mee gehouden en hoe wordt er mee omgegaan.

Het risico op trillingshinder en grondwaterwijzigingen in de Zaanstreek is een bekend probleem en worden uitvoerig onderzocht. In de eindsituatie is niet te verwachten dat er meer trillingen zijn dan in de huidige situatie of dat het grondwaterpeil wijzigt. Er zijn dan ook geen risico's te verwachten na oplevering van het project.

Voor de bouwphase is hier meer aandacht voor nodig. In de afgelopen fase zijn we gestart met de geotechnische- en trillingsonderzoeken vooruitlopend op de verdere uitwerking. Door dit over een langere termijn te onderzoeken, wordt een zo volledig mogelijk beeld verkregen voor dit specifieke gebied. Met name op het gebied van de aan te brengen funderingen of de wijze waarop de tunnelbak wordt gebouwd, zijn hierin bepalend om hinder en schade in de omgeving te voorkomen.

De exacte uitvoeringswijze en in te zetten materieel zijn nu nog niet bekend. Er zal specifiek gezocht worden naar bouwmethodieken die trillingsarm zijn en zo min mogelijk risico vormen voor wijzigingen in de grondwaterstand. Dit zal te zijner tijd ook richting de beoogde aannemers een belangrijk uitgangspunt zijn om nader in het ontwerp uit te werken, omdat zij de partijen zijn met de meeste kennis en ervaring op het gebied van bouwen en geschikte bouwtechnieken.

Zoals aangegeven zijn er al onderzoeken gestart, de werkplannen en werkwijzen moeten echter nog worden bepaald op basis van alle nadere uitwerkingen die nog plaats moeten vinden.

4 VOLLEDIG OVERZICHT REACTIES MET ANTWOORDEN

Reactie	1
SAMENVATTING	Na Inverdan bepaalt dit project voor vele jaren leefbaarheid en verkeersafwikkeling in de gemeente. Eerdere rapporten [...] geven een geheel ander beeld ten aanzien van kosten en technische merites dan de “oplossingen 1 (verdiept spoor) en 4 (verdiepte weg) uit de snelkookpan”. Deze snelkookpan is ook op basis van [...]info uitgewerkt. Deskundigen geven aan dat oplossing 1 wellicht een kostenbesparing kan opleveren, die een aanzet kan zijn voor de derde ontsluiting Westerwating. Verkeertechisch biedt deze oplossing ook grote voordelen. Wij adviseren met nadruk dit verder te onderzoeken voordat een definitieve keuze wordt gemaakt. Het spreekt vanzelf dat wij hieraan graag onze medewerking willen verlenen. Onderstaande uiteenzetting verklaart deze zienswijze. De meeste van de aangehaalde stukken zijn in het bezit van de gemeente en/of VRA. Enkele die ontbreken sturen wij hierbij in bijlage. Voorop dient te worden gesteld dat de informatie die wij in de loop van de jaren aan B&W, SRA en Gemeenteraad van Zaanstad hebben voorgelegd, gebaseerd is op inzichten van ons behulpzaam zijnde deskundigen. Dit betreft o.a. bouwtechniek, bouwfinanciën, tunnelbouw, MKBA opzet en beoordeling, overheid procedures, juridische zaken. Voorgeschiedenis. Na verscheidene momenten van overleg besloot de gemeenteraad op 18 januari 2018 het voorstel van B&W te accorderen om met de partners in de regio een gezamenlijke verkenning te starten naar (de haalbaarheid van) een verdiepte ligging van het spoor in de omgeving van de Guisweg. Voorgaande correspondentie hiervoor betreft: 27-03-2014 Overleg [...]; [...] adviseert uit te gaan van verdieping spoor zonder ondergronds station. 23-06-2015 Raadsinformatiebrief [...] ten behoeve van Spoorse Doorsnijdingen / Guisweg. 19-10-2015 Project bespreking [...]. 23-11-2015 [...] Kosten vergelijking. 01-11-2016 Zaanstad connected; Stelling “De verdiepte ligging van het spoor met verdiept station Zaanse Schans heeft vanuit de samenhang infrastructuur stad sterk de voorkeur”. Bijdragen voor dit rapport van vertegenwoordigers van [...] 01-08-2016 [...] Verkenning oplossing verkeersproblematiek Zaandijk. 23-08-2016 [...]; reactie rapport [...]. 19-10-2016 Project bespreking; [...] 13-04-2017 [...]rapport; Stelling “Van de onderzochte varianten is de verdiepte ligging van het spoor het meest kansrijk om verder uitgewerkt te worden. De andere oplossingen zijn (meer) suboptimaal of vallen af vanwege ruimtelijke inpassing en/of kosten. De kosten voor deze verdieping werden ingeschat op €75M (variant 1a bouwkosten €50M fasering €25 M).

18-01-2018 B&W raadsvoorstel; gaan voor verdiept spoor tussen de twee stations.
22-01-2018 [...]; memo aan B&W; kiest voor voorkeursvariant verdiept spoor tussen de twee stations.

ZAANSTAD CONNECTED (Nov. 2016 [...]) Autotunnel: De aanbeveling is dat dit geen erg bruikbare optie is. De optie maakt vooral duidelijk dat het verdiepen van de provincialeweg geen stedelijke kwaliteitswinst oplevert. Waar de dwarsrelaties echt een onoverkoombaar probleem opleveren, is het voor de stad beter om het spoor te laten zakken.

Omslag

14-03-2019 VRA Eindrapportage verkenning.

In deze eindrapportage wordt in de z.g. snelkookpan vastgesteld dat oplossing van het probleem overweg Guisweg d.m.v. verlaging van de spoorbaan een bedrag van € 257 M aan kosten zou geven. De kosten voor een oplossing d.m.v. een autotunnel wordt ingeschat op € 130 M.

Wij hebben vanaf dat moment getracht duidelijkheid te krijgen wat dit grote verschil € 75 M (zoals eerder door [...] gerapporteerd) tegenover € 257 M kon veroorzaken. Na veel druk liet men ons weten dat ook het laatst genoemde bedrag door [...] werd opgegeven. Het z.g. snelkookpan overzicht was daar het resultaat van.

Om verdere duidelijkheid daarover te krijgen schreven wij de gemeente aan. Het antwoord daarop:

02-02-2021 Gemeente; "toelichting waarom niet voor verdiept spoor is gekozen".

Dit antwoord gaf geen duidelijkheid. Er wordt gesproken over **uitgebreider scope** maar niet wordt verklaard wat deze uitbreiding behelst.

Hoewel wij in de jaren 2015 – 2017 intensief- en vriendschappelijk contact met [...] hebben gehad wilde deze op ons verzoek geen duidelijkheid geven over deze ommezwaai.

16-03-2021 [...]; Reactie, "[...] leverde adviesdiensten aan de Gemeente en VRA, maar is geen partij in politieke vraagstukken". Bijlage 1.

Ook de gemeenteraad heeft twijfels en besluit aan te dringen op een 2nd opinie en een MKBA.

Op 12 jan 2022 vindt dan in het gemeentehuis overleg plaats waarbij de omvang van een 2nd opinie [...] en een MKBA [...] voor het verdiepte spoor wordt afgesproken. Pas in mei 2022 ontvangen wij een verslag daarvan zonder de bijlagen. Deze bijlagen worden ons na navraag eind augustus 2022 toegezonden. Pas dan blijkt ons wat onder "**uitgebreider scope**" wordt bedoeld. Het oorspronkelijk concept verdiept spoor over korte afstand, waarvoor op 18 jan 2018 de Raad goedkeuring gaf, bleek met veel onnodige aanvullingen aangepast. Het gevolg daarvan was een zeer aanzienlijke stijging van kosten.

2nd opinie door [...]

Bij de opstelling van de 2nd opinie werd [...] buitengesloten. Op vragen vanuit de Raad werd door B&W gesteld: "In de voorbereiding op de uitvoering van de MKBA en de second opinion op de kostenraming is met een delegatie van de raad op 12 januari 2022 de onderzoeksopdracht afgebakend én is de procesafspraken gemaakt dat verder overleg met de raadsleden niet nodig was".

Maar de leden van [...] zijn toch geen raadsleden? Evenmin zijn dat de vertegenwoordigers

van VRA. waar [...] wel uitgebreid mee overlegde.

Voor de uitvoering van deze 2nd opinie ontving [...] enkele documenten als basis voor deze studie. Na ontvangst van het rapport bleek dat een groot aantal door [...] ingediende stukken daarbij hebben ontbroken. Dit was voor ons aanleiding om door middel van een overzicht onze opmerkingen in te leveren. Deze opmerkingen betroffen een groot aantal punten die het resultaat van de 2nd opinie ter discussie stelde. De gemeente beschikt over dit overzicht inclusief daaruit voortvloeiende reacties van [...] en [...].

Konklusie: Het gevolg van deze gang van zaken is dat deze 2nd opinie geen duidelijkheid verschaft over de reële kosten van verdiept spoor tussen de twee stations overeenkomstig het op 18 jan. 2018 genomen raadsbesluit.

MKBA door [...]

In dezelfde bijeenkomst van 12 jan. 2022 werd ook besloten tot een MKBA. Als basis daarvoor werd een verdieping van de spoorbaan genomen vanaf Provincialeweg - overweg richting Purmerend tot voorbij station Zaandijk. Dit betekende een verdiept spoor over een afstand van 2500 meter met twee verdiepte stations en twee waterpassages. Het spreekt vanzelf dat deze MKBA niet als basis mag dienen voor een beoordeling van de haalbaarheid van een verdiept spoor over korte afstand tussen de twee stations. Desondanks werd in de technische raadsbijeenkomst dd. 27 sept. 2022 als bevestiging voor de keuze van de autotunnel gesteld: "MKBA-light verdiept spoor bevestigt (eerdere) keuze". Bijlage 2 27-09-2022 Raadspresentatie.

Konklusie: Deze vaststelling is geheel ten onrechte.

MKBA door [...]

Tegelijkertijd werd in opdracht van VRA door [...] een MKBA uitgevoerd voor de autotunnel onder het spoor ter hoogte van het viaduct A8.

Deze MKBA gaf aanleiding tot enkele zeer ter zake doende bemerkingen. Deze bemerkingen verlagen baten van de autotunnel aanzienlijk (bijlage 3 15 okt. 2022 analyse QS MKBA).

Konklusie: De MKBA is onvolledig en een MKBA (verdiept spoor tussen stations) welke als vergelijking kan dienen voor deze "autotunnel" MKBA ontbreekt.

Grote twijfels Autotunnel Zuidelijke ligging en fietstunnel.

Ondanks diverse studies in uitgebreide rapporten sedert 2019 uiten opstellers daarvan nog steeds twijfels over een verantwoorde uitvoering van dit project.

20-08-2020 Factsheets planstudie Guisweg

blz. 16 Zuidelijke ligging – negatief oordeel

blz. 21 Zuidelijke ligging – Verkeerskundig is deze variant ingewikkeld en ook de verkeersveiligheid is onzeker.

Presentatie verkeersdeskundigen in de Raad dd. 21 juli 2022.

Deze deskundigen stelden een groot aantal vraagtekens bij deze autotunnel. Veiligheid, doorstroming, herrie, onoplosbare onduidelijke verkeersafwikkeling.

Lange fietstunnel gevoelens van onveiligheid, gevaarlijke ondergrondse kruising.

Verkeersrapport [...] 24 mei 2022

Aanbeveling 1: Nader onderzoek doorstroming

In Alternatief 2 wordt het drukker rond Aansluiting 3 en daardoor kunnen stromen

geblokkeerd raken. Hier is op zich ruimte om dit te voorkomen door middel van het verlangen van opstelstroken. Nader onderzoek hiernaar is ook aan te bevelen.

Aanbeveling 2: Nader onderzoek verkeersveiligheid

In Alternatief 2 worden de verkeerstromen op de Provincialeweg gescheiden door beide richtingen van doorgaand en afslaand verkeer naar één kant van de weg te leiden. Dat gebeurt via een systeem van switches waarvan de effecten op de verkeersveiligheid en het gedrag van weggebruikers nog niet goed bekend is. Het is aan te bevelen hier nader onderzoek naar te doen.

Aanbeveling 3: Nader onderzoek naar aanvullende maatregelen

De ingrepen hebben zowel positieve als negatieve effecten. Het is belangrijk om te onderzoeken welke aanvullende maatregelen genomen kunnen worden om negatieve effecten te beperken.

Opmerking [...]: Ondanks de overvloed aan rapporten sedert 2019 worden in dit verkeersrapport nog weer voorbehouden gemaakt en adviezen gegeven voor verder onderzoek. De presentatie in de Raad op 26 juni 2022 door een tweetal deskundigen op het gebied van verkeer, vervoer, mobiliteit en ruimteplanologie drukten de raadsleden op de vele tekortkomingen die een autotunnel onder het spoor zou opleveren. Dit betreft geen “mening” maar een opsomming van feiten door deskundigen.

Plan MER Guisweg [...]

De veiligheid en bereikbaarheid op en rondom de kruising wordt verbeterd door het opheffen van de spoorwegovergang. Het doel wordt daarmee gerealiseerd.

Opmerking [...]: Tabel S.2 Verkeersveiligheid autoverkeer opl. Zuid krijgt ++. Slechte konklusie; Hoe wordt veiligheid autoverkeer beoordeeld? Strookt niet met [...] verkeersrapport van 24 mei 2022.

Planstudie Guisweg 1 sept 2022

- De investeringskosten van het project vallen op een aantal punten hoger uit dan verwacht, waardoor een tekort aan investeringskosten dreigt. (Prijspeil 2021)
- Uit de quick scans blijkt dat de zuidelijke ligging van de verbindingsweg niet te combineren is met het handhaven van A8-aansluiting 2.
- De rolstroeltoegankelijkheid van de fietstunnel is nog onvoldoende. Rolstoelen kunnen gebruik maken van de fietstunnel, maar vanwege de hellingshoek die gebruikt wordt voor fietsers is dit te steil. Voetgangers kunnen gebruik maken van de trappen. Een alternatieve route is via de liften van het station beschikbaar,
- De noordelijke switch en de kruisingen op de nieuwe Verbindingsweg en de Verbindingsweg zelf, **lijken** de verkeersstromen goed te kunnen verwerken.

Opmerking [...]: “Lijken” is onvoldoende als basis voor besluitvorming; een door een van onze deskundigen opgestelde analyse geeft aan dat een 2 baans autotunnel gedurende de spits onvoldoende is om het verkeer te verwerken. In Heerhugowaard heeft men gekozen voor een nieuwe 4 baans autotunnel onder het spoor; daarbij is verkeersaanbod belangrijk minder dan in Zaanstad. Zie ook bijlage 3.

Als mitigatie geen optie is, is de voorgenomen ontwikkeling op grond van artikel 2.8 lid 4 Wnb alleen vergunbaar bij ontbreken van Alternatieven, een Dwingende reden van Groot openbaar belang en bij voldoende Compensatie (ADC-toets). Mitigatiemaatregelen en het vervolgproces zullen in de volgende fase worden uitgewerkt.

Opmerking [...]: Een alternatief (VERDIEPT SPOOR) is zeer wel aanwezig. Technische en

financieel onderzoek naar (on)haalbaarheid daarvan, dat tot nog toe is gedaan, toont grote leemtes.

09-12-2021 Focusgroep Project Guisweg Fase 2

- Nog meer verkeersellende; effect op verkeersdruk, die wordt ongekend hoog, juist dat baart zorgen;
- Zorgen om meer (vracht)verkeer via de Verzetstraat. Gaat onder meer om vrachtverkeer Tate & Lyle. Daarom wordt opgeroepen om de afrit voor (vracht)verkeer open te houden en deze niet aan te sluiten op de Provincialeweg;
- Zorgen over hoeveelheid asfalt en drukte in de Verzetstraat;
- Zorgen om extra verkeer via Westerkoog;
- Zorgen over toename van verkeer in Westerkoog, met name in combinatie met opening busbrug;
- Nog meer file en problemen om de wijk Westerkoog uit te komen en weer in te komen.

Financiële vergelijking oplossing 1 en oplossing 4

15 juli 2022 diende [...] een gedetailleerde vergelijking in van kosten betrekking hebbend op oplossing 1 en 4. Deze vergelijking werd aanleiding voor de gemeente en [...] om hierop te reageren. Onze tegenreactie voegden wij op 4 oktober hieraan toe.

Deze vergelijking gaf als resultaat:

Kosten van aanleg autotunnel € 147 M

Kosten spoor verdiept € 107 M (Oorspronkelijk design)

Deze vergelijking werd onlangs met ambtenaren besproken; over de juistheid van bovengenoemde bedragen werd geen opmerking gemaakt.

Daarbij zijn de kosten voor bijkomende werkzaamheden zoals engineering, risicoreservering, objectrisico's en BTW voornamelijk een functie van de directe- en indirecte kosten van aanleg.

Inmiddels weten we dat de kosten van aanleg van de autotunnel Zuidelijke ligging zijn opgelopen tot € 170 M. In de raadspresentatie dd. 27 sept. 2022 werd gesteld: *"We weten nog niet hoe hoog de uiteindelijke kosten worden. Dat zien we later wel"* Daarmee wordt een voorbehoud gemaakt t.a.v. verdere stijgingen als gevolg van extra bouwkosten en tijdsinflatie.

Zeer belangrijk is het feit dat de kostenbesparing, die met de korte spoortunnel kan worden verkregen, voor wat betreft het aandeel dat Zaanstad daarin heeft, de basis kan vormen om tot oplossing van 3e ontsluiting Westerwatering te komen.

Almelo

In Almelo is in 2009 een verdiept spoor in open bak aangelegd.

- 1e overleg tot afronding aanleg 4 jaren.
- 2 viaducten over spoor.
- Tijdelijk 1 baans spoor.
- Totale lengte incl. topbogen 1060 meter.
- Horizontaal verdiept tussen twee viaducten 510 meter
- Daling per zijde incl. top/dalbogen 275 meter (voor het project Guisweg is max. 400 meter per zijde beschikbaar)
- Kosten all in € 50 M.

- Andere opties zoals een autotunnel zijn beoordeeld en afgefallen o.a. vanwege de nadelen voor het lokale verkeer en leefbaarheid.
- Dit project is volledig vergelijkbaar met de doelstelling van het project Guisweg. Wij hebben herhaaldelijk erop aangedrongen contact op te nemen met de projectleider in Almelo, waarbij wij alle noodzakelijk gegevens verschaften. Pas recent heeft dat contact ook plaats gevonden. In dat verband meldt de heer [...] op 11 mei 2022: “Uiteindelijk blijkt dan dat het verschil met het project in Almelo dan helemaal niet zo groot meer is”. Zie verslag van die datum.
- En inderdaad de situatie met het project Guisweg is vergelijkbaar. Er waren vraagtekens of er voldoende ruimte is tussen het eilandperron van station Zaandijk en het Noordelijk deel van de turbotonde. (zie afbeeldingen 4 en 5 in bijlage) . Deze vraagtekens zijn hier mee opgelost.
- Lengte huidig eilandperron Zaandijk is 286 meter. Over een afstand van 40 meter is het Zuidelijk deel vlg. [...] te smal en niet conform voorschriften.
- Volgens NS opgave hebben de verschillende sprinters de volgende lengtes:
- 6 baks SNG 119 meter (2x3 baks)
 - 6 baks SLT-VI 100,5 meter
- De langste treinen passen ruim binnen een met 40 meter ingekort eilandperron.
- Technische argumenten tegen de bouw van een autotunnel met bijbehorende infrastructuur in kader “Project Guisweg”**
- Autoverkeer komend van de Provincialeweg richting Zaanstad West zal een onoplosbare kruising van verkeersstromen ervaren; in de rapporten van SRA “Switch” genoemd.
 - De noodzakelijke 90 graden bocht direct aan de Oostkant van de autotunnel is zeer ongebruikelijk en risicovol.
 - De bouwtijd van de voorgestelde oplossing heeft als gevolg dat gedurende een groot deel van de bouwtijd (1- 2 jaren) geen gebruik kan worden gemaakt van de Provincialeweg en de spoorbaan ter plaatse. Verkeer en trein omrouten is nagenoeg onmogelijk.
 - De voorgestelde oplossing veroorzaakt onnodige extra kosten voor de aanleg van de aanvullende infrastructuur.
 - Deze oplossing houdt o.a. in dat de oprit 2 A-8 wordt afgesloten, wat ernstige gevolgen heeft door overlast van verkeer dat alternatieve (sluip) routes zal nemen binnen de stad.
 - Enkele sportterreinen dienen te verdwijnen. Nieuwe sportterreinen met bijbehorende accommodaties moeten worden aangelegd. De daarvoor aangegeven ruimte/lokatie (6 tennisbanen met clubgebouw) is daarvoor onvoldoende.
 - De fietsroutes worden gecompliceerd en bij tunnels ronduit gevaarlijk.
 - Uit de beschikbare schetsen blijkt dat de fietsoprit richting Zaanse Schans niet aansluit op het voorziene fietspad aan de Oostkant van de Provincialeweg.
 - Gronden van derden dienen te worden verkregen.
 - Een grote hoeveelheid kabels en transportleidingen dient te worden verplaatst.
 - Terwijl er geen duidelijkheid is t.a.v. de routing van de aansluiting A-9 met de A-8 worden al wegkruisingen en rotondes voorgesteld die wellicht niet toekomstvast zijn.
 - De voorziene afrit A-8 Oost (nabij politiebureau) doorsnijdt een weidegebied dat hoogstwaarschijnlijk sterkt vervuild is door industrieel afval uit vroegere tijden.

- Verwacht moet worden dat natuurorganisaties zich tegen gebruik van dit aan Natura 2000 aanliggend gebied zullen te weer stellen.
- Een groot aantal bestemmingsplannen zullen moeten worden aangepast; verwacht moet worden dat bewonersorganisaties en anderen zich daartegen zullen verzetten.
- Deze oplossing veroorzaakt grote nadelen voor de omgeving en haar bewoners op het gebied van leefbaarheid.
- Het grote aantal rapporten lezend, die voor deze optie inmiddels zijn geschreven stellen wij vast dat nog steeds wordt gesproken over “verder onderzoek”. De oplossing zal dus nog heel lang op zich laten wachten.
- Door de lange voorbereidingstijd kan de doorvoering van PHS op de Zaanlijn omstreeks 2026 in gevaar komen.
- Het op termijn over een langere afstand verdiepen van het spoortraject wordt onmogelijk gemaakt.
- En niet geheel onbelangrijk, de bewoners willen dit niet.

Technische argumenten voor de bouw van een verdiept spoor met bijbehorende infrastructuur in kader “Project Guisweg”

- Alle autoverkeer vindt veilig op maaiveld niveau plaats.
- Luchtverontreiniging veroorzakende stoplichten en opstoppingen wordt vermeden.
- Het project kan eind 2026 gereed zijn.
- Aan spoortunnels worden minder strikte eisen gesteld dan aan wegtunnels op het gebied van ventilatie, installaties, brandveiligheid en vluchtwegen.
- Het weg patroon is eenvoudiger.
- Op- en afritten eenvoudiger aan te leggen.
- Gebruik Natura 2000 ruimte wordt vermeden.
- Aansluiting 2 blijft behouden.
- Fiets trajecten logischer.
- Minder verplaatsingen van leidingen en kabels.
- Minder asfalt.
- Tennisgebied blijft onaangetast.
- Meer ruimte voor woningbouw.
- Een aangename woonomgeving.
- Minder fijnstof en CO2 uitstoot (geen of minder stoplichten).

Ten overvloede zenden wij twee basic afbeeldingen die “verdiept spoor” verbeelden. Een gedetailleerd plan van aanpak houden wij beschikbaar.

Wij menen dat bovenstaande feitelijke gegevens voldoende zijn om het door ons gewenste vergelijkend onderzoek te doen uitvoeren. En laat men daarbij niet opnieuw de fout maken [...] buiten te sluiten.

Met vriendelijke groet,
[...]

Antwoord

Dank voor de uitgebreide opsomming en het advies om oplossingsrichting 1 (verdiepen spoor) uit de verkenningenstudie nogmaals te onderzoeken. Korteheidshalve verwijzen wij naar antwoord 3.1 waarin het proces omtrent het de keuze en het in 2019 genomen besluit voor de verdiepte weg is toegelicht.

Op basis van de moties van de raad is begin 2022 aanvullend een MKBA-light uitgevoerd (rapport afgerond op 10 mei 2022) om nog een keer de verschillen te onderzoeken tussen een verdiept spoor of verdiepte weg. Dit in aanvulling op de eerder gemaakte principiële keuze voor de verdiepte weg, die vanaf de planstudiefase vanaf 2019 tot en met nu is uitgewerkt en bestuurlijk voorligt als voorkeursalternatief. Ook is er begin 2022 een second opinion op de kostenraming uitgevoerd (rapport afgerond op 20 mei 2022). In jan/feb 2022 zijn met de raadsdelegatie en u de uitgangspunten van die onderzoeksopzet doorgesproken.

De resultaten van de MKBA-light en de second opinion zijn, voordat onomkeerbare beslissingen betreffende het project Guisweg genomen moesten worden, met de raad besproken in de zomer van 2022. Geconcludeerd is dat de uitkomsten van de MKBA-light en de second opinion de conclusies uit 2019, zijnde de keuze voor de verdiepte weg, niet hebben doen veranderen.

In de MKBA-light is middels een gevoeligheidsanalyse ook gekeken wat een goedkopere tunnel (lees: kortere tunnel) zou betekenen voor de resultaten van de MKBA-light. Ook daar was de conclusie dat zelfs met een kortere verdiepte ligging van het spoor, een verdiept spoor nog steeds bij lange na niet op zou wegen tegen de keuze met verdiepte ligging van de weg.

We snappen dat de resultaten van de MKBA-light en de second opinion u als voorstander van een verdiept spoor niet tevreden stellen, en dat u liever een andere uitkomst had gezien. De veronderstelling dat het onderzoek niet goed is uitgevoerd en dat het onderzoek nóg eens gedaan zou moeten worden met een kortere verdiepte spoorligging, onderschrijven wij niet. Nog een aanvullend onderzoek hierop maakt dus geen onderdeel uit van de besluitvorming omtrent het definitief voorkeursalternatief.

Diverse andere genoemde zorgen betreffende het voorlopig voorkeursalternatief zijn herkenbaar. Een aantal daarvan zijn reeds geadresseerd in de nadere uitwerking naar het definitief voorkeursalternatief, zie ook hoofdstuk 2. Anderen worden, waar mogelijk, meegenomen naar de verdere uitwerking in de volgende projectfase. Binnen het projectproces wordt per fase verder getrechterd en wordt ook informatie opnieuw getoetst. Zo werken we stap voor stap naar steeds concretere oplossingen, zie hiervoor ook het overzicht met doorgevoerde optimalisaties uit de afgelopen fase in hoofdstuk 2.

Voorlopig voorkeursalternatief

U geeft ook een aantal inhoudelijke bezwaren op het voorlopig voorkeursalternatief. De oplossingen hiervoor, worden voor zo ver mogelijk hieronder benoemd:

- *Wegontwerp*: zie korthedshalve de doorgevoerde optimalisaties in hoofdstuk 2 en de toelichtingen in hoofdstuk 3 betreffende de 'switch' en het vrachtverkeer dat de route deelt met fietsers. De genoemde zorgen worden herkend. De T-aansluiting blijft wel behouden. T-splitsingen zijn een heel gebruikelijk fenomeen, ook in verdiepte bakken en staan niet als onveilig bekend.
- *Fietstunnel*: deze is rolstoeltoegankelijk gemaakt middels aangepaste hellingshoeken en een voetpad langs de gehele lengte van de tunnel, zie ook antwoord 3.10.
- *Verkeersdoorstroming en alternatieve (sluip-)routes*: naast genoemde optimalisaties en uitgevoerde onderzoeken, wordt de verkeersdoorstroming in de planuitwerkingsfase verder uitgewerkt. In de planstudiefase is onderzocht of de beschikbare infrastructuur in

het voorlopig voorkeursalternatief voldoende doorstroming kan bieden. Zie verder de antwoorden bij 3.5 tot en met 3.7.

- *Fasering en uitvoeringsduur*: er is alvast verkennend onderzocht hoe het werk gefaseerd kan worden. Bij dit onderzoek zijn diverse harde eisen geformuleerd over bereikbaar houden van belangrijke routes, zoals de Provincialeweg, oost-westverbindingen en minimale buitendienststellingen van het spoor. Hieruit is gebleken dat dit probleemloos op diverse manieren mogelijk is. Dit zal in het vervolgproces en later met de aannemer nader uitgewerkt worden tot een optimale fasering.
- *Planningsrisico's*: proceduredtijden, inclusief bezwaarprocedures zijn inderdaad een aandachtspunt en de projectplanning is hierop aangepast. De planning is hiermee vertraagd, dit heeft vooralsnog geen gevolg voor invoering van PHS.
- *Sportvelden*: het betreft de tennisvelden. Met beide verenigingen is gezamenlijk overleg en wordt voorzien in een gedragen oplossing met - naar oordeel van de verenigingen - voldoende tennisvelden en padelbanen.
- *Aspecten ten aanzien van gronden derden, kabels & leidingen en (mogelijk) verontreinigde grond*: dit zijn juiste vaststellingen en voor zo ver nog niet afgehandeld, onderdeel van de planuitwerkingsfase, Overigens vrij gebruikelijke aspecten die in veel projecten tijdens de planuitwerking nader uitgewerkt worden.
- *Bewoners*: vanuit de inspraak en ook gesprekken, merken wij dat er zowel positieve als negatieve sentimenten zijn. Betreffende hinder, dit is en wordt samen met de focusgroep beoordeeld en opgepakt.

Reactie	2
Het college van B&W Zaanstad heeft ingestemd met de zuidelijke ligging van de verbindingsweg project Guisweg als voorkeursvariant. [...] ondersteunt het voornemen voor het oplossen van het knelpunt spoorwegovergang Guisweg – Provincialeweg. Onze voorkeur gaat uit naar het realiseren van een verdiept spoor. [...] ondersteunt de initiatieven van de vereniging [...] voor de aanleg van een verdiept spoor. Deze vereniging heeft meermaals aangetoond dat een verdiept spoor een haalbare en maatschappelijk gedragen optie is. De Zaanse politieke partijen hebben zich herhaaldelijk uitgesproken voor een verdiepte ligging van het spoor. Voordelen voor verdiept spoor zijn: • Het bestaande wegennet kan grotendeels op maaiveldhoogte gehandhaafd blijven. • Geen extra onveilig autoverkeer door de woonwijken Oud-Koog en Westenkoog en als gevolg hiervan verslechtering van het woon- en leefmilieu voor luchtkwaliteit en geluid. • Geen omvangrijk ruimtebeslag door de aanleg van verbindingswegen, bouwen van een auto- en fietstunnel • Ter plaatse vervalt de barrière tussen Zaanstad Oost en West. Hiermee verbetert de ruimtelijke stedelijke kwaliteit. Bij de afweging voor de realisatie van een verdiept spoor of een auto- en fietstunnel, als oplossing voor het knelpunt spoorwegovergang Guisweg, mag haast niet doorslaggevend zijn als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) op het traject Alkmaar – Amsterdam. De indienststelling is thans geprognoseerd voor 2027-2028. De volledige hoogfrequentie dienstregeling kan pas gereden worden als de laatste bouwstap op Amsterdam Centraal gereed is. Deze kan pas weer worden aangelegd na oplevering	

van het derde perron bij Amsterdam Zuid. Dit kan zelfs na 2036 worden! (Gegevens overgenomen uit: MIRT overzicht 2023)

Dus: Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald!

We moeten echter vaststellen dat het college van B&W van Zaanstad, de gemeenteraad en de projectpartners gekozen hebben voor de realisatie van een auto- fietstunnel met bijbehorende verbindingsweg. De zuidelijke verbindingsweg heeft hierbij de voorkeur.

In het project Guisweg zijn eveneens aanpassingen opgenomen op Rijksweg A8.

Over dit voornemen maakt [...] de volgende kanttekeningen:

Aansluiting 3

Het volledig maken van aansluiting 3 op Rijksweg A8 heeft onze instemming niet. Dit voornemen resulteert in een aanzienlijke stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Polder Westzaan. Dit heeft significante gevolgen voor de duurzame instandhoudingsdoelstellingen voor de beschermde habitattypen en leefgebieden in dit Natura 2000-gebied.

Door dit voornemen moeten plaatselijk fietspaden worden verlegd en door ruimtelijke inpassing dient mogelijk de begrenzing van het Natura 2000-gebied te worden aangepast. In de planuitwerkingsfase zal [...], op basis van onderzoeksresultaten in het kader van de Project-MER, een uitvoerige reactie op dit voornemen indienen.

Aansluiting 2

[...] is tegen het opheffen van aansluiting 2 op Rijksweg A8

Als gevolg van het besluit voor de voorkeursvariant zuidelijke ligging zal in de woonwijken Oud-Koog en Westerkoog het autoverkeer toenemen. Dit effect wordt versterkt door het voornemen de A7 bij knooppunt Zaandam, de verbinding Centrum Zaandam, af te waarderen.

Ook dit voornemen heeft negatieve gevolgen voor de instandhoudingsdoelen voor het Natura 2000-gebied Polder Westzaan.

In de planuitwerkingsfase zal [...], op basis van onderzoeksresultaten in het kader van de Project-MER, een uitvoerige reactie op dit voornemen indienen.

Dit geldt ook voor de effecten van beide bovengenoemde voornemens door de toename van de verkeersintensiteit op de Westerkoogweg, de Wildeman en de Binding in relatie tot de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Polder Westzaan/Westzijderveld.

Kaderrichtlijn Water

In de gepresenteerde Plan-MER is niets opgenomen over deze Europese richtlijn. Doel van de richtlijn is: het realiseren en behouden van chemisch schoon en ecologisch gezond grond- en oppervlaktewater.

In de richtlijn zijn aanvullende omgevingswaarden van toepassing voor beschermde gebieden, zoals Natura 2000-gebieden. Recentelijk zijn door de Europese Commissie nog strenge regels voor de lucht- en waterkwaliteit gepresenteerd.

In 2027 dient het oppervlaktewater te voldoen aan de kwaliteitseisen van de Europese Kaderrichtlijn Water.

Samenvattend

[...] zal zich blijven inspannen voor de instandhoudingsdoelen voor het Natura 2000-gebied Polder Westzaan en daarmee kwetsbare natuur beschermen.

Bovengenoemde voornemens leiden tot een aanzienlijke toename van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Polder Westzaan. Initiatiefnemers, waaronder overheden, dienen in hun ruimtelijk ordeningsplannen het milieu een gelijkwaardige positie te geven. Dit project genereert een aanzienlijk forse stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied. Met name door het verminderen van stikstofdepositie kan voldaan worden aan de wettelijke omgevingswaarden die de Wet natuurbescherming stelt en wordt tevens inhoud gegeven aan de uitgangspunten van de Wet Stikstofreductie en Natuurverbetering. Dit project voldoet niet aan de doelstellingen van overheden voor de noodzakelijke reductie van stikstof.

Antwoord

Dank voor het kenbaar maken van het voornemen. Ten aanzien van het verdiept spoor verwijzen we kortheidshalve naar antwoord 3.1 waar in 2019 gemaakte keuze om géén verdiept spoor aan te leggen wordt toegelicht.

De relatie met PHS leidt tot de wens om het knelpunt Guisweg aan te passen, wat randvoorwaardelijk is voor PHS Alkmaar-Amsterdam. PHS bestaat uit meerdere projecten, en inderdaad, pas als alle projecten gerealiseerd zijn kan PHS *volledig* worden gerealiseerd. ProRail onderzoekt momenteel mogelijkheden voor meer treinverkeer op de PHS-corridor als een *deel* van de maatregelen al is uitgevoerd, maar nog niet volledig (zoals bij Amsterdam Centraal). Doordat het verhogen van de spoorcapaciteit van meerdere factoren afhankelijk is, is nu niet aan te geven per wanneer ProRail/NS de dienstregeling verhoogt. Voor de duidelijkheid: dit hoeft dus *niet* afhankelijk te zijn van het *volledig* uitgevoerd hebben van alle PHS-maatregelen op het tracé Alkmaar-Amsterdam.

Aansluiting 3

De toename van stikstofdepositie als gevolg van het compleet maken van aansluiting 3 heeft onze grootste aandacht. Reeds in deze planstudiefase is daarom onderzocht wat de mogelijke gevolgen zijn van het project Guisweg voor de stikstofdepositie in Natura 2000-gebied. Het is gebruikelijk dit nader te onderzoeken in de planuitwerkingsfase, als er één voorkeursalternatief vastgesteld is en uitgewerkt wordt. In de nu uitgevoerde onderzoeken is onderzocht of, en zo ja welke aanpak, gevolgd dient te worden in het kader van de stikstofdepositie. Het gedane onderzoek concludeert erop dat het haalbaar is om middels compensatie te voldoen aan de wettelijke eisen omtrent stikstofdepositie. De exacte invulling hiervan wordt in de planuitwerkingsfase vormgegeven middels een compensatieplan.

Het is overigens wellicht goed te melden dat bij elke variant die in de verkenning is beschouwd waar ook de spoorwegovergang wordt opgeheven en aansluiting 3 compleet wordt gemaakt er een significante toename aan stikstofdepositie is te verwachten en er dus ook een vergelijkbare aanpak benodigd zou zijn.

U geeft ook aan dat aanpassing van fietspaden langs de A8 mogelijk gevolg hebben dat de grens van het Natura 2000-gebied Polder Westzaan wordt geraakt. In het definitief voorkeursalternatief is het ontwerp hierop aangepast, zodat het ontwerp volledig buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied blijft.

Aansluiting 2

Kortheidshalve verwijzen we naar 3.4 t/m 3.7 betreffende het opheffen van aansluiting 2 en de verkeerskundige gevolgen ervan.

Kaderrichtlijn water

Allereerst dank voor het benoemen van deze (aanstaande) wetgeving. Binnen de huidige scope van het project Guisweg tasten wij mogelijk (beperkt) oppervlaktewater aan die onder de Kaderrichtlijn Water valt. Dit moet nog nader worden onderzocht in de planuitwerkingsfase. Indien dit het geval is zullen wij daarvoor de wettelijk vereiste stappen doorlopen om de gevolgen te voorkomen, te mitigeren danwel compenseren.

Samenvattend

Uw aankondiging zien wij als een signaal dat alle haalbare middelen onderzocht moeten blijven worden om de stikstofproblematiek te beheersen. De uitgevoerde onderzoeken worden in de volgende fase nader uitgewerkt op basis van de nieuwste inzichten vanuit het project en de ontwikkelingen vanuit de wetgeving. In de volgende fase en in aanloop naar de project-MER wisselen wij graag van gedachten over welke onderzoeken wij aanvullend kunnen laten uitvoeren om zo veel mogelijk zekerheid te bieden dat alle benodigde informatie is benut en daarmee ook de te nemen maatregelen voldoende en goed onderbouwd zijn.

Reactie	3
Algemeen Allereerst onze complimenten voor het vele en zorgvuldig verrichte werk, wat tot de huidige keuze geleid heeft. Het is daarom meer dan spijtig dat we moeten vaststellen dat al dit werk gericht is op het vinden van een oplossing voor problemen die gebaseerd zijn op denkwijzen die uit de vorige eeuw stammen en inmiddels achterhaald zijn. Er wordt getracht een illusie over mobiliteit in stand te houden, terwijl de maatschappelijke ontwikkelingen op grote schaal (milieu, ecologie, klimaat, industrie) duidelijk maken dat een verandering in leefstijl hoogst noodzakelijk is. Er is nu veel te doen over stikstof en CO₂ – en terecht. Maar het gaat uiteindelijk natuurlijk om veel meer dan dat. Ecologie kan niet herleid worden tot stikstof en CO₂. Het gaat om een denkwijze, zoals die bijvoorbeeld in het mede door Zaanstad gepubliceerd boekje “Toekomstverkenning en scenario’s bij de omgevingsvisie” onder het kopje “Systeemdenken” wordt beschreven. Wij menen dat deze denkwijze leidend zou moeten worden, maar stellen vast dat dit “in de politiek” zeker nog niet het geval is. Met als gevolg dat we veel geld uit blijven geven aan ontwikkelingen, waarvan we eigenlijk wel weten dat die geschiedenis zijn ... Een PlanMER is wettelijk noodzakelijk. Dit “PlanMER” [...] maakt duidelijk dat de milieueffecten zodanig zijn dat ze slechts met kunst- en vliegwerk binnen de wettelijke kaders gebracht kunnen worden. Zo wordt er gezocht naar stikstofcompensatie om niet toegestane verhoging te neutraliseren, terwijl er in feite sprake zou moeten zijn van verlaging van stikstofuitstoot (De stikstofbelasting van het Natura2000 gebied Westzijderveld is al jaren te hoog). Als wij hiervoor spreken over “anders denken” dan doelen we hier op de (voor velen) nog geldende opvattingen over snelheid en mobiliteit, in het bijzonder de rol van de auto daarin. Als we bijvoorbeeld landelijk naar een “30 km regime binnen de bebouwde kom” willen, dan is dat niet in de eerste plaats een wettelijk, technisch of organisatorisch probleem, maar vooral het probleem van afrekenen met een mindset die altijd sneller wil. Van daaruit gedacht is in onze visie het enige Guisweg-probleem dat thans echt om een oplossing vraagt: de spoorwegovergang van de Guisweg en de kruising met de N203. Dat is ook het hoofddoel van dit project, aldus het PlanMER van [...] (pag. 9).	

En, hoe ironisch, de oplossing daarvoor is al in 2018 door de gemeenteraad van Zaanstad vastgesteld en besloten: “een verdiepte ligging van het spoor alleen onder de Guisweg door, inclusief verdiept station Zaandijk - Zaanse Schans (voorkeursvariant) met als basisvariant een verdiepte ligging van het spoor tussen de stations Koog aan de Zaan en Zaandijk Zaanse Schans”!

Voor het overige van dit plan en de gekozen voorkeursvariant: de A8, de afsluiting van op- en afrit 2 en de aanleg van een nieuwe aansluiting 3, daar zijn we beslist tegen.

Niet alleen wordt daarmee de voorspelde groei van het verkeer over de A8 (meer dan 30%!) eerder gestimuleerd dan geremd (hetgeen feitelijk noodzakelijk zou zijn), maar ook betekent het een extra belasting voor de woonwijk Westerkoog. En dat raakt direct aan de doelstelling van onze stichting.

De gevolgen voor Westerkoog

Zaanstad is voornemens de spitsafsluiting van de busbrug De Binding t.z.t. op te heffen en wil dan de verkeersafwikkeling via de rondweg in Westerkoog afhandelen. Zoals bekend is onze Stichting tegenstander van dit plan. In 2017 werd al voorspeld (rapport [...]) dat hierdoor onacceptabele verkeersintensiteiten op de rondweg zouden ontstaan. Het ging in die prognose om spitsintensiteiten van gemiddeld 1000 mvt/uur. Inmiddels is deze prognose achterhaald, want te laag:

1. Er worden in Westerwatering meer woningen gebouwd dan toen werd voorzien. Dit heeft er toe geleid dat de eventuele “Vincent van Goghtunnel” als noodzakelijke ontsluiting voor Westerwatering weer op de wensenlijst van de gemeente Zaanstad terecht is gekomen.
2. De voorliggende plannen (voorkeursvariant 2) die er toe zullen leiden dat de prognose v.w.b. de rondweg nog verder naar boven bijgesteld zal moeten worden. Om niet te verdwalen in een woud van cijfers beperken we ons ter illustratie tot de verschillende getallen (het zijn gemiddelden!) voor De Wildeman, aangezien het duidelijk is dat dit de route is die het meest te lijden heeft onder de geplande ontwikkelingen.
 - a. In 2017 werd door [...] aangegeven dat het aantal mvt/etmaal gemeten toen 7.300 bedroeg. Opheffing van de spitssluiting zou leiden tot een toename tot 10.200 in 2030. Een toename van (bijna) 4.000 auto's in 4 uur. Dat betekent 1000 auto's per uur.
 - b. [...] noemt in haar PlanMER het aantal in 2019 (onduidelijk is of dit gemeten is of gebaseerd op een verkeersmodel) ook 7.300. Er zou dus geen groei zijn geweest? Onwaarschijnlijk lijkt ons.
 - c. Vervolgens wordt er een prognose gegeven voor 2040 (dus 18 jaar vooruit! (Zaanstad is daar consequent in: 2040 is in alle plannen het referentiejaar). Dit komt de betrouwbaarheid van de prognoses natuurlijk niet ten goede! De combinatie van busbrug en Guiswegproject leidt tot het onwaarschijnlijke aantal van 11.200 auto's per etmaal!
 - d. Als we dat omzetten naar spitsintensiteit dan betekent dit méér dan 1000 auto's per uur. (Uitgaande van de vuistregel dat ca. 40% van de etmaalcapaciteit in de 4 spitsuren plaatsvindt, 20% in de ochtend en 20% in de avondspits). Zoals één van de raadsleden tijdens het debat in de gemeenteraad opmerkte: “1000 auto's per uur,

- dat kan helemaal niet, dat is elke 3 seconden een auto!", om vervolgens vóór het plan te stemmen dat deze onmogelijkheid zou doen ontstaan.
- e. Het gaat hier om een weg met 25 kruisingen! Ons is het een raadsel hoe het mogelijk is dat de bij deze plannen betrokken (verkeers)deskundigen dit niet opgemerkt en benoemd, laat staan als mogelijk probleem gesignaleerd hebben. In het rapport "Verkeersveiligheid kruispunten studiegebied Guisweg" van [...] waarin van 20 andere kruispunten de gevolgen van het project op verkeersveiligheid beschreven en gewaardeerd worden ontbreken deze 25 kruisingen in Westerkoog volledig. Terwijl bij andere kruisingen wordt opgemerkt dat de verkeersveiligheid afneemt als gevolg van lange wachttijden (ongeduld) bij zowel de 25 (!) kruisingen als 6 of 8 zebrapaden. Wij menen dat een dergelijke evaluatie alsnog noodzakelijk is. Het gaat om de volgende kruisingen (met de klok mee):
- i. Glazenmaker – Veeringveld/Rozeboom
 - ii. Glazenmaker – Geerteveld
 - iii. Glazenmaker – Oosterveld
 - iv. Glazenmaker – Glazenmakersveld
 - v. Glazenmaker – Cacaomolen
 - vi. Glazenmaker – Weeshuisland
 - vii. Glazenmaker – Blauwseelmolen/Spoorland
 - viii. Glazenmaker – De Locomotief
 - ix. Glazenmaker – Legerland
 - x. Glazenmaker – Winkelcentrum Westerkoog (1)
 - xi. Glazenmaker – Doktersland
 - xii. Glazenmaker – Mosterdland
 - xiii. Glazenmaker – Winkelcentrum Westerkoog (2)
 - xiv. Glazenmaker – Hennepland
 - xv. Glazenmaker – Molenwerf
 - xvi. Wildeman – Kogerveldweg/Baardspringer
 - xvii. Wildeman – Ellekamp
 - xviii. Wildeman – Kraaijenkamp/Ruigebol
 - xix. Wildeman – Vijverzooim/Sijbrandakker
 - xx. Wildeman – Gouwzoom/Jagerakker
 - xxi. Wildeman – Westerszoom
 - xxii. Wildeman – Kampakker
 - xxiii. Wildeman – Wildemanakker
 - xxiv. Wildeman – Baanakker
 - xxv. Wildeman – Guldenakker
- f. Wij denken daarnaast ook dat de cijfers, zoals hier (door [...]) gepresenteerd zijn, slechts gebaseerd zijn op berekeningen en daarmee behoorlijk onbetrouwbaar. Daarbij merken we op dat het opvalt dat er niet gekozen is om prognoses met bandbreedtes of meerdere scenario's weer te geven, hetgeen zeker een meer wetenschappelijke aanpak zou betekenen. Zoals het nu is, vrezen we dat afwijkingen naar boven, dus meer verkeer, waarschijnlijker zijn dan naar beneden.

Samenvattend kunnen we stellen dat de combinatie van deze Guiswegplannen mét de opheffing van de spitssluiting van de busbrug tot een onverantwoordelijke

verkeersontwikkelingen in Westerkoog zal leiden. Wij zullen dat niet zomaar laten gebeuren en zullen er ons tot het uiterste tegen verzetten.

Kanttelingen bij enkele details

- Over het PHS aspect van dit project staat op pagina 33 (PlanMER) dat het “volgens de huidige planning mogelijk is om in 2027 meer treinen te laten rijden”. Echter in het projectoverzicht MIRT 2023 lezen we1: “... De volledige hoogfrequente dienstregeling op de corridor Alkmaar-Amsterdam kan gereden worden als de laatste bouwstap op Amsterdam Centraal gereed is. Deze kan pas worden aangelegd na oplevering van het derde perron bij station Amsterdam Zuid. De planning hiervan is mede afhankelijk van de aanleg van het project ZuidasDok en de aanleg van het derde perron bij station Amsterdam Zuid. Over ZuidasDok is eerder gemeld dat de oplevering kan doorschuiven naar 2036”.

Hieruit kan afgeleid worden dat de de tijdsdruk die er leek te zijn (vóór 2027 klaar, want anders ...), onterecht geïntroduceerd is en dus ook geen rol meer zou mogen spelen!

- Er is wonderlijk genoeg veel onduidelijkheid over de kostenvergelijking tussen verdiept spoor en autotunnel. Over de “quickscan MKBA” maakte een door ons geraadpleegde deskundige de volgende opmerkingen:

“(begin citaat) Het is een goed opgezet rapport; completer dan veel andere quick-scan MKBA's. Er zijn ook diverse kritiekpunten die het resultaat sterk negatief beïnvloeden.

- p. 20, Verkeersveiligheid. Dit getal is onwaarschijnlijk hoog. Voor een project met deze verkeerskundige maatregelen en met deze verkeersintensiteiten zou ik een batenpost verwacht hebben tussen de 5 à 10 mln, zeker niet 40 à 45 mln. Dat is ook wel te verklaren, want Arcadis heeft het ongevalscijfer zonder goede onderbouwing aanzienlijk opgehoogd: * Gewonden en betrokken met materiële schade o.b.v. geregistreerde ongevallen: Guisweg: 3 gewonden, 29 betrokkenen met materiële schade; A8: 15 betrokken met materiële schade * Gewonden en betrokken met materiële schade na berekening/ophoging door Arcadis: Guisweg: 15 gewonden (x5!), 47 betrokkenen met materiële schade; A8: 24 betrokkenen met materiële schade (x1,6!) Deze aanpassing van Arcadis resulteert in een batenpost die bijna een factor 5 hoger is dan bij elke andere "normale" MKBA uit de voorhanden data zou resulteren. Er moet wel een heel goede onderbouwing zijn om dit te verantwoorden. Maar de onderbouwing hiervoor ontbreekt of is op z'n zachtst gezegd buitengewoon ondermaats, ook voor een quickscan. Het zou vele malen beter zijn om aan te geven dat de batenpost ~9 mln bedraagt, en vervolgens op een afzonderlijke regel in de eindtabel, met een plusteken, aan te geven dat er mogelijk sprake is van een onderschatting. Nu zijn de baten in alle economische scenario's, voor beide alternatieven, overschat met zo'n 30 à 35 mln euro.
- p. 15, Reistijden. Er valt van alles te zeggen over de vraag of het verkeersmodel het juiste beeld laat zien. Ik kan niets zeggen over de getallen, maar ik durf wel te stellen: wie in de spits ter plaatse gaat kijken, zal direct concluderen dat wat er geschreven staat niet klopt: "de reistijden in de ochtendspits [worden] in grote mate beïnvloed door de terugslag van congestie op de A8 naar het onderliggend

wegennet." Dit beeld, wat te zien zou moeten zijn rond op- en afritten 2 en 3, is in de praktijk volstrekt niet herkenbaar. Maar als dit wel uit het theoretische verkeersmodel blijkt, dan resulteert dit in een grote overschatting van de reistijdbaten. Zogeheten "netwerkeffecten", die [...] aantreft met het verkeersmodel, en die vervolgens opgelost worden door een maatregel, leiden namelijk altijd snel tot enorme batenposten (dat gaat exponentieel). Maar als die effecten er in werkelijkheid niet zijn, maar alleen in het model, dan zijn de werkelijke baten ook vele malen lager. Dat zal hier het geval zijn, want nogmaals: het omschreven beeld, waar alle reistijdbaten in de diverse scenario's op gebaseerd zijn, is niet herkenbaar.

- p. 22, Doorstroming A8. Deze batenpost is ook buitengewoon hoog ten opzichte van wat men hiervan zou mogen verwachten. Zoals hierboven beschreven: de doorstroming op de A8 (ter hoogte van op- en afritten 2 en 3) vormt in werkelijkheid op dit moment niet het probleem. Als dit volgens een verkeersmodel wél het geval is, wat blijkt uit een rapportage van (minder) voertuigverliesuren, dan is het model verkeerd gekalibreerd. Wat óók kan - en dat is een bekend (en eigenaardig) probleem bij verkeersmodellen - dat er volgens het model buiten het plangebied "plotseling" baten optreden, bijvoorbeeld ter hoogte van het ZMC. Maar deze baten moeten genegeerd worden; die komen niet voort uit de maatregel, maar uit een verkeerde kalibratie van het model. (Wat overigens ook echt ingewikkeld is. Het laatste wat hiermee gezegd is dat het model niet deugt: maar er moet wel met verstand van zake naar de uitkomsten gekeken worden.)" (einde citaat)

We geven deze opmerkingen volledig weer, omdat deze MKBA een belangrijke rol heeft gespeeld bij de kostenvergelijking en in feite de door de gemeente geformuleerde conclusie dat "de MKBA-light de eerder geformuleerde conclusie rechtvaardigt" weerspreekt!

- We kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat de gemeente Zaanstad nog steeds droomt van een N-Z verbinding ten westen van het spoor, dwars door de wijk Westerkoog – of in dit geval beter: juist niet dwars erdoor, maar via de rondweg. Als we ons voorstellen dat er een Vincent van Goghtunnel komt én dat de A8 inderdaad verbonden wordt met de A9, dan is zo'n N-Z verbinding bijna een realiteit. In het licht van bovenstaande zienswijze zal duidelijk zijn dat wij dit een slecht en onzalig plan vinden.
- Nergens in het planMER wordt aandacht besteed aan het feit dat de busbrug gesloten is voor vrachtverkeer en dat aangenomen mag worden dat dit zo zal blijven. Daarover moet dan echter wel opgemerkt worden dat we weten dat de gemeente dit verbod niet handhaaft en dat er nu regelmatig vrachtverkeer over de weg gaat. Dat zal met deze ontwikkelingen zeker niet verbeteren!
- Er wordt gesproken over het afsluiten van de Wezelstraat aan de kant van de Guisweg. Dat betekent dus dat de sporthal en de sportterreinen alleen via de andere kant, dus ook via De Glazenmaker bereikbaar zullen zijn. Hierover lazen wij niets terug in de plannen. We vragen ons af wat dit betekent voor de verkeersbelasting van Wezelstraat en Glazenmaker. Daarbij dient ook nog gedacht te worden aan de bijkbare plannen voor nieuwbouw in dit gebied!

- Tenslotte een opmerking over de inspraakmogelijkheden bij dit project. Wij hebben de indruk dat de inbreng van bewoners – zoals bij het hele Westerkoogetraject het geval was – weinig serieus genomen zijn. We hebben aan de hand van gestelde vragen in de Gemeenteraad geconstateerd dat er ook in de Raad er af en toe twijfels waren over de mate waarin het Zaanse belang door de vertegenwoordiger in de projectbesprekingen met de partners voor het voetlicht gebracht werd. Nu begrijpen wij best dat bij een uiterst complex proces als dit, met zoveel verschillende belangen het niet eenvoudig is om eenieder recht te doen. Maar toch. Nu wordt via een formulier op de website de mogelijkheid geboden om een Zienswijze in te dienen. Op zich een goede gedachte. Maar als je dan wordt gevraagd om over 5 onderwerpen je mening te geven, zonder dat duidelijk is op welke manier je belanghebbende bent, dan heeft dat weinig te betekenen. Iedereen met een telefoon en een emailadres kan een zienswijze indienen, belanghebbende of niet. Hoe kan dat serieus genomen worden?

Antwoord

Dank voor het compliment over de kwaliteit van het verzette werk en onderschrijven van het hoofddoel van dit project (kruising Guisweg-spoor-Provincialeweg). Een belangrijke aanleiding voor het project is het doel om meer treinen te gaan laten rijden op het tracé Amsterdam-Alkmaar. Dit kan alleen door het opheffen van de spoorwegovergang. Dit opheffen heeft als effect dat ook voor de autogebruiker de bereikbaarheid verbetert, doordat men niet meer hoeft te wachten voor de overweg. Daarnaast wordt ook voor fietsers de verbinding verbeterd, onder andere door de aanleg van een volledig doorgetrokken fietspad aan de oostzijde van de Provincialeweg.

Het gebied kent veel autoverkeer en het is de verwachting dat dit ook nog flink zal groeien (zie 3.5). Het is de uitdaging dit zo goed mogelijk af te wikkelen en dat vergt naast de overweg ook aanpassingen aan de A8. Dit om te voorkomen dat er anders alsnog veel overlast op het onderliggend wegennet zou ontstaan. In relatie tot het eerder afgefallen alternatief van verdiept spoor geldt overigens dat ook die oplossing precies een vergelijkbaar gevolg zou hebben van verbeterde autobereikbaarheid en dus geen verschil geeft in de hoeveelheid autoverkeer in het gebied en dat ook in die variant aanpassingen aan de A8 plaats zouden vinden (zie de verkenningenstudie uit 2019 op guisweg.zaanstad.nl).

Betreffende de relatie projecten Busbrug de Binding-Guisweg

In de verkeersmodellering in het project Guisweg is het verkeer gemodelleerd voor 2040 met en zonder het project Guisweg, rekening houdend met alle geplande ontwikkelingen (zie ook 3.5). Dit betekent dus ook dat hierin het uitgangspunt is meegenomen dat busbrug De Binding ook tijdens de spits wordt opengesteld. Dit zoals is gepland plaats te vinden, eerder dan de uitvoering van het project Guisweg. Specifieke opmerkingen betreffende de busbrug zijn in deze Nota van Antwoord niet te beantwoorden. De gemeente gaat echter graag hierover in gesprek. Er is ook een relatie met onder andere de studie 3^e ontsluiting Westerwatering, waar de gemeente u graag als gesprekspartner betreft.

Overigens en goed te noemen, in de vervolgfase wordt het gedane verkeersonderzoek nader uitgewerkt ten behoeve van (o.a.) de project-MER. Als vanuit voortschrijdend beleid blijkt dat rekening gehouden moet worden met niet-volledige openstelling van de busbrug, dan wordt dit in de modellering ook meegenomen om tot een zo correct mogelijk resultaat te komen.

De gevolgen voor Westerkoog

De verkeerskundige wijzigingen voor Westerkoog als gevolg van het project Guisweg betreffen het volledig maken van aansluiting 3 (richting westen) en dat de Wezelstraat niet meer als sluiproute kan dienen richting de spoorwegovergang. De Wezelstraat blijft overigens wel vanaf beide zijden inrijdbaar.

Ten opzichte van de projectreferentie 2040 (die al een forse verkeerstoename heeft ten opzichte van de huidige situatie) leveren deze wijzigingen naar verwachting zo'n 1% extra verkeer op in Westerkoog. Belangrijker is dat het verkeer zich anders zal verdelen in de wijk. Waar nu nog veel verkeer vanuit Westerkoog via de sluiproute Oosterveld en Wezelstraat rijdt om naar de spoorwegovergang Guisweg te komen en vice versa, zal dit verkeer straks via de Westerkoogweg en de nieuwe verbindingsweg rijden om de wijk uit te komen richting de Provincialeweg. Deze herverdeling leidt in de modellering ertoe dat de Glazenmaker rustiger wordt en de Wildeman juist fors drukker dan in de projectreferentie waarin verkeer de sluiproute nog wel kan nemen.

Kanttekeningen

- De planning van het project Guisweg wordt aangepast, onder andere vanwege de reeds eerder opgelopen vertragingen. De relatie met PHS leidt nog steeds tot de wens om het knelpunt Guisweg aan te passen, wat randvoorwaardelijk is voor PHS Alkmaar-Amsterdam. PHS bestaat uit meerdere projecten, en inderdaad, pas als alle projecten gerealiseerd zijn kan PHS *volledig* worden gerealiseerd. ProRail onderzoekt momenteel mogelijkheden voor meer treinverkeer op de PHS-corridor als een *deel* van de maatregelen al is uitgevoerd, maar nog niet volledig (zoals bij Amsterdam Centraal). Doordat het verhogen van de spoorcapaciteit van meerdere factoren afhankelijk is, is nu niet aan te geven per wanneer ProRail/NS de dienstregeling verhoogt. Voor de duidelijkheid: dit hoeft dus *niet* afhankelijk te zijn van het *volledig* uitgevoerd hebben van alle PHS-maatregelen op het tracé Alkmaar-Amsterdam.
- Betreffende het aangehaalde citaat uit inspraakreactie 1, verwijzen we u korthedshalve naar de beantwoording van die zienswijze.
- Lange termijn mobiliteitsvisies voor het gebied Westerkoog/Westerwatering vallen buiten de scope van dit project, die is specifiek gericht op de spoorwegovergang Guisweg en bijbehorende wijzigingen. Zie in algemene zin het Zaans Mobiliteitsplan 2040, te vinden op mobiliteitsplan.zaanstad.nl. En specifiek de uitnodiging om betrokken te worden bij de andere geplande verkeersingrepen rond Westerkoog.
- De verwijzing naar het niet noemen van het vrachtwagenverbod. Geldende verkeersregels (of in het geval van de busbrug, de geplande regels) worden standaard meegenomen in de modellen. Met andere woorden: er is in de huidige modellering rekening gehouden dat er een vrachtwagenverbod is en blijft.
- Door de gewijzigde verkeersrouting waarbij de spoorwegovergang vervalt, zal er al veel minder verkeer gebruik maken van de route Oosterveld-Wezelstraat. Mocht er toch nog een afsluiting gewenst zijn, dan dient goed gekeken te worden wat de beste locatie is voor zo een afsluiting in relatie tot bestemmingen en de wenselijkheid van routes.
- Er zijn geen plannen om de Wezelstraat aan de noordzijde af te sluiten van de Guisweg. Er wordt wel een forse verkeersafname op de Wezelstraat verwacht, omdat deze nu nog als sluiproute kan dienen tussen Westerkoog en de Provincialeweg. Middels het opheffen van de overweg vervalt deze sluiproute en zal ook de woonstraat Oosterveld dus veel minder belast worden dan in de huidige situatie.
- Betreffende de mogelijkheden voor zienswijzen. Er is bewust gekozen om dit laagdrempelig in te richten en indieners gericht met enkele vraagvakken de

mogelijkheid te bieden om op onderdelen van het project mogelijkheid tot reactie te geven. Om deze reden is ook gekozen om flyers met de QR-code te verspreiden op de inloopavond, zodat reageren zo eenvoudig mogelijk wordt gemaakt. Hierbij is geen regel opgenomen waarin wordt gevraagd waar iemand woont/hoe iemand belanghebbende is bij het project. Het door u aangehaalde punt is daarin terecht en in de volgende inspraakperiodes nemen wij dit mee om alsnog te doen.

Reactie	4
De Planstudie Guisweg Voorlopig Voorkeursalternatief is grotendeels gebaseerd op het plan MER en het verkeersrapport Planstudie Guisweg. Een verdergaand besluit kan dan wel behoort niet te worden genomen uitgaande van de voorliggende Planstudie ingevolge artikel 7.36a, onder b Wm. Feiten, omstandigheden en ontwikkelingen zijn deels onjuist of onvolledig en er ontbreken belangrijke feiten, omstandigheden en ontwikkelingen in onder andere het plan MER en het verkeersrapport. De onjuistheden en onvolledigheid wordt later in deze reactie kort toegelicht. Het ontbreken van feiten, omstandigheden en ontwikkelingen blijkt onder andere uit de volgende vermeldingen in het plan MER. • Er is nog geen inzicht en geen rekening gehouden met de kabel- en leidingroutes noch met de nodige omleggingen en de daarmee gemoeide kosten. Dat is een belangrijk gebrek zeker omdat de doorlooptijden van omleggingen soms fors zijn en dat die van grote invloed kunnen zijn op het project (pag 42 en 43). • De veiligheid en doorlooptijd inzake de kruispunten dient ook nader te worden onderzocht. Onzekerheden in de geotechnische dienen nog te worden onderzocht. Dat is belangrijk omdat zich situaties kunnen voordoen die leiden tot grote risico's voor de stabiliteit van een tunnel. • Daarnaast is geen Quick scan BLVC en is er ook nog geen inventarisatie in hoofdlijnen omtrent de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie wat betreft bouwmethodes en uitvoeringsfasering. • In de Planstudie wordt vermeld dat de nader uit te werken en te onderzoeken delen het mogelijk maken de kosten minder onzeker te maken (pagina 44). Een accurate gedegen kostenraming met sluitend budget is vereist. Een budget met de garantie en duidelijkheid hoe en door wie alle eventuele toekomstige budgetoverschrijdingen worden gedekt is vereist, niet een kostenraming die minder onzeker is. • Belanghebbende omwonenden zijn degenen die uiteindelijk dagelijks feitelijk met de situatie om moeten gaan en ten laste van wie tekorten financieel komen door onder andere belastingen. Het voorgaande en de situatie dat belanghebbende betrokkene(n) de gelegenheid wordt onthouden om een reactie te geven op nog te verrichten activiteiten is ontoelaatbaar en in strijd met het fair play beginsel. Nu is het taakstellend budget al ontoereikend en ontbreken er duidelijke deugdelijke afspraken tussen de partners wat betreft de dekking van een tekort van circa 15%, 26 miljoen. Het huidige tekort van € 26 miljoen wordt in de Planstudie als volgt beschreven. • Bij aanvang omstreeks 2018 wordt vermeld dat de partners een taakstellend budget van € 130 miljoen hebben afgesproken.	

- Het taakstellend budget werd eind 2021 toegezegd op basis van indexering voor € 138 miljoen. Daarbij is opgemerkt dat in 2021 de verwachte investeringskosten werden beraamd op € 170 miljoen waarbij rekening diende te worden gehouden met onzekerheden en risico's met een bandbreedte van 23 %.
- Deze Planstudie vermeldt vervolgens dat na bezuiniging (op het stationsplein) investeringskosten van € 164 miljoen zijn te verwachten uitgaande van een prijspeil 2021(?). De dekking van het verschil van € 26 miljoen is in de planstudie nog onbekend; *“.. de projectpartners gaan op zoek naar de dekking van dat berekende tekort”*.

De onduidelijkheid wat betreft de dekking van tekorten is uitermate ernstig, onzorgvuldig en strijdig met meerdere beginselen van behoorlijk bestuur waaronder de rechtszekerheid. In dit kader nog het volgende:

1. Het is nu 2022 en alle prijzen zeker bouwmaterialen zijn in 2022 minimaal 20-30% gestegen hetgeen een tekort alleen al zou verhogen met circa € 40 miljoen. De beraming in de Planstudie is gedaan op een prijspeil van 2021. Door de prijsstijging 2022 wordt de bandbreedte overschreden.
2. Het huidige schatting omvat niet de extra kosten die nog moeten worden uitgezocht in fase 2B. Voor deze extra kosten is aan te nemen dat een gedegen dekking ontbreekt.
3. Naast genoemde extra hoge investeringskosten is het onduidelijkheid en ontbreken afspraken in het geval dat dit project, net als alle infrastructurele projecten heden te dagen uiteindelijk 50 tot 100% hoger uitvallen.

Verschillende malen is het voorgaande aan de orde gesteld. Tot op heden ontbreekt transparantie en deugdelijke informatie.

Er is onvoldoende zekerheid over de financiële solvabiliteit en het commitment van betrokken partijen wat betreft de mate waarin zij alle toekomstige tekorten kunnen en willen dekken. Ook is onduidelijk of en in hoeverre één of meer partijen zich eenvoudig en ongeclausuleerd uit het project kan/kunnen terugtrekken. Het ligt op de weg van de partners om ervoor te zorgen dat alles duidelijk is en voldoende verzekerd wordt aangeboden. Anders is er een ernstig defect in de voorfase en kan, zal en behoort geen verdere uitvoering aan de Planstudie te worden gegeven. Analoog de recente uitspraak van de Raad van State d.d. 26 oktober 2022 inzake Feyenoord City.

Daarnaast ontbreekt duidelijkheid omtrent de gebiedsontwikkeling van de sportvelden, naast de ingeplande verbindingsweg en Aansluiting 3.

Die gebiedsontwikkeling is in de kosten baten meegenomen voor 20 miljoen, zie onder andere het Eindrapport Snelkookpan Guisweg 18 februari 2019. Daarin staat vermeld dat er stedenbouwkundige schetsen zijn- die tot heden worden achtergehouden.

De aangekondigde gebiedsontwikkeling in het plangebied betreft een woningbouwprogramma van rond de 1200 woningen, hotel met 300 bedden en containerwoningen. De opbrengst uit de woningbouwontwikkeling werd gesteld op circa € 20 miljoen. Volgens het rapport was er destijds discussie over met de gemeente Zaanstad en lag dat gevoelig. Expliciet is destijds gemeld dat daar in de planstudiefase aandacht aan wordt besteed. Integendeel. In deze Planstudie wordt vermeld *‘De besluitvorming over het woningbouwtraject staat los van het project Guisweg, die twee worden op elkaar afgestemd. De financiering van het project Guisweg is niet afhankelijk van de woningbouw’*.

Het belang en de noodzaak van het hoofddoel en de neven-doelen die worden gesteld in de Planstudie worden niet behaald. De noodzaak is onvoldoende deugdelijk macro-economisch onderbouwd en niet dan wel onvoldoende onderbouwd.

Een week voor de bijeenkomst wordt op zijn vroegst een brief in de brievenbus van omwonenden gedeponneerd en met een datering van 1-2 weken eerder en de aankondiging van een bijeenkomst de week erna.

De korte termijn heeft tot nu toe gevolg gehad dat ik en vele betrokkenen niet altijd konden worden gehoord en of deelnemen, omdat gemaakte afspraken niet konden worden afgezegd of er sprake was van afwezigheid anderszins en of een te late berichtgeving Vervoerregio Amsterdam heeft van vele betrokkenen de emailadressen en een vooraankondiging op de site kan en behoort weken eerder te worden gedaan.

Vervoerregio en partners wijzigen hun handelen niet, ondanks dat zij zijn gewezen op hun inadequate en late communicatie. Dat zij er mee bekend zijn, blijkt o.a. ook pag. 27 versie 3.0 van de Planstudie, onder Sociale impact resultaten .. *"in de openbaarmaking wordt echter regelmatig gevraagd om meer informatie, tijdige aankondiging van bijeenkomsten en een goede terugkoppeling"*...

De handelswijze omtrent de publicaties en aankondigingen is niet dan wel onvoldoende zorgvuldig zeker niet transparant en in strijd met de in acht te nemen beginselen van behoorlijk bestuur, die de Vervoerregio, gemeente Zaanstad en partners in acht dienen te nemen.

Fietstunnel

De veiligheid voor fietsers over het spoor voldoet prima. Voor zover een fietser doorrijdt is dat de instelling van de fietser. Meer dan waarschijnlijk doet die diegene dat overal te onpas. Dat is niet aan de overgang te koppelen. Dat zal bijvoorbeeld ook zijn op eventueel nieuw te plaatsen kruisingen en of de eventuele nieuwe verbindingsweg. De keren dat er een rij wachtende fietsers staat is meer te koppelen aan de afstelling van de verkeerslichten op de Provincialeweg, niet het passeren van een trein.

Bij het wachten voor het spoor gaat het om enkele minuten. Bewoners over het spoor en toerfietsers weten dat er kans is dat zij een beperkte wachttijd kunnen hebben als zij de overgang nemen. De treinen rijden vaak op vaste tijden volgens de dienstregeling. Die wachttijden zijn redelijk in te calculeren en te overzien ook als ze toenemen.

De fietsovergang Guisweg is de enige bovengrondse fietsovergang in de directe omgeving. De andere overgang is in Assendelft 8 km verder en daarna Heiloo. Die blijven in gebruik. Een toelichting ontbreekt waarom die voldoende veilig zouden zijn als er misschien in de toekomst meer treinen gaan rijden en de overgang vaker wordt afgesloten.

Betwist wordt en duidelijk is dat een fietstunnel geen sociale veiligheid biedt.

Die geven mij en vele anderen juist een grote sociale onveiligheid. Zeker vroeg of laat op de dag. Dit houdt in dat ik en anderen met mij minder gebruik gaan maken van de fiets en meer van de auto. Zodat er meer vervoer door de tunnel gaat. Een optimale sociale veiligheid kan en wordt niet verkregen door camera's te plaatsen. Een camera legt een moment vast. Het voorkomt een situatie niet en kan zeker niet a la minuut ingrijpen.

De uitgebreide fietstunnel die thans voorligt is gesitueerd op de plaats waarvan steeds is gezegd dat daar geen (auto)tunnel kan komen, omdat er te veel kabels en leidingen liggen. Onduidelijk en onvoldoende toegelicht is waarom deze uitgebreide fietstunnel nu is opgenomen in de presentatie en hoe groot de kans is dat deze tunnel kan en zal worden uitgevoerd.

Ten aanzien van de voetgangersvoorziening en de fietsbare hellingbaan wordt opgemerkt dat de tunnel bij station Krommenie voor vele voetgangers en mensen met rolstoel en rollator een te steile hellingbaan heeft. Die bezwaren zijn dan wel behoren bekend te zijn bij de gemeente.

Als die hellingbaan gelijk is dan wordt daar ten onrechte geen rekening mee gehouden in de Planstudie dat de veiligheid, bereikbaarheid ruimtelijke kwaliteit en of leefbaarheid voor voetgangers, fietsers zou verbeteren rondom de kruising van de Guisweg.

Provincialeweg

De kruispunten dienen nog nader te worden bekeken. Op dit moment is het onmogelijk om daar een reactie op te geven.

Een file op de A8 slaat terug op de kruisingen en omliggende wegen en zal dat blijven doen. Een nader onderzoek aan de verkeerslichten op de kruisingen op en naar de Provincialeweg en verbindingsweg wijzigen daar niets aan. De afsluiting van Aansluiting 2 evenmin.

De verkeerslichten in de Planstudie op de Provincialeweg geven meer oponthoud bij de tunnel en “nieuwe verbindingsweg” de huidige verkeerslichten Provincialeweg – Guisweg. De huidige verkeerslichten Provincialeweg-Guisweg om naar de Guisweg te gaan geven beperkt oponthoud, daar is een aparte opstelstrook. Een beter afstemming in de spits zou maken dat de stroken voldoende zijn. De verkeerslichten om van de Guisweg het spoor over te gaan geven alleen vertraging voor het verkeer op de Guisweg.

De wachttijd voor een trein is een paar minuten. Het wachten duurt langer als de trein passeert op het moment dat volgens de verkeerafstemming op de Provincialeweg het net tijd zou zijn om de overgang over te steken.

Een aanpassing en betere afstemming tussen de verkeerslichten en de treinbewegingen zou dit wijzigen. Nu is er alleen een afstemming voor wegverkeer. De kosten van afstemming staan in geen verhouding tot de kosten in de onderhavige Planstudie.

Daarnaast is in het verkeersrapport Guisweg de projectreferentie onjuist.

Als projectreferentie is genomen een gemiddelde groei van autoverplaatsingen en huishoudens van Oostzaan, Wormerland en Zaanstad tussen 2019 – 2040.

Als de plannen worden doorgevoerd dan zijn er binnen 5-10 jaar, dus ruim voor 2040 nog eens 1200 huishoudens, 300 hotelkamer en 200 container woningen ingepland naast de Provincialeweg. Die gaan dan ook gebruik maken van de Provincialeweg en verbindingsweg.

In deze Planstudie ontbreekt mist die informatie en daarmee de doorrekening. Dat dit een feit is waar rekening mee dient te worden gehouden blijkt uit de situatie dat de gebiedsontwikkeling de reden/bijdrage van partner Gemeente Zaanstad is aan het gehele plan.

Alleen al voornoemde redenen dienen de verkeersberekeningen en alle conclusies uit het Verkeersrapport buiten beschouwing te blijven bij de beoordeling van de Planstudie zeker voor de verbindingsweg.

Aansluiting 2

De berekeningen gaan uit van een onjuiste projectreferentie in het Verkeersrapport Guisweg wat betreft de Aansluiting 2. Een gemiddelde groei van autoverplaatsingen en huishoudens

van Oostzaan, Wormerland en Zaanstad is genomen respectievelijk van 17%, 17% en 22%. Als het project Guisweg wordt uitgevoerd verrijst een nieuwe wijk naast de nieuwe verbindingsweg bij Aansluiting 3 aan de westkant van het spoor. Volgens eerdere rapporten van de Vervoerregio 1200 huishoudens circa 33% meer huishoudens binnen 5 - 10 jaar ruim voor 2040. De projectreferentie betreft een gemiddelde groei van 22% in heel Zaanstad. De naastgelegen gebiedsontwikkeling is bewust weggelaten.

Gebiedsontwikkeling is volgens eerdere rapporten de reden voor partner Gemeente Zaanstad om deel te nemen aan het project Guisweg. Openheid werd en wordt gevraagd en dient te worden geboden, maar tot heden wordt daar niet naar gehandeld. Dat is onjuist en onder andere een schending van het informatie beginsel en de rechtszekerheid.

Voorts wordt opgemerkt dat een noodzaak voor sluiting van Aansluiting 2 onvoldoende deugdelijk is gemotiveerd. Eventuele nadelen bij sluiting worden gebagatelliseerd en of weggeredeneerd. Zoals een ingeschatte toename van verkeer op omliggende wegen via de Alexanderbrug richting knooppunt Zaandam wordt met de opmerking afgedaan om de snelheid te verlagen op de Leliestraat, die is al maximaal 50 km.

Conclusies die zijn vermeld onder 2 Conclusies en aanbevelingen in het verkeersrapport zijn soms strijdig met conclusies per onderzoek. Onder andere zijn tegengesteld de volgende conclusies:

In de samenvatting van 2.1 is vermeld *Zonder Aansluiting 2 wordt het drukker op Aansluiting 3 en kunnen daar capaciteitsproblemen ontstaan op de kruispunten met het onderliggende wegennet. Er is wel lengte om eventuele opstelstroken te verlengen (?)*. Terwijl in de conclusie van 5.2.3.5. is te lezen dat betreffende de belangrijke kruising Provincialeweg –Verzetstraat juist wordt gemeld *“De vraag is of er ruimte is om het knelpunt in de verkeersafwikkeling te verbeteren”*. Nee. De stremming ontstaat precies op de plaats van Aansluiting 2 waar de afsluiting van wordt gepromoot wegens eventuele stemming.

Afgezien van de voornoemde redenen om het verkeersrapport te passeren het volgende. Een groot deel van de berekeningen en conclusies is gebaseerd op het FOSIMmodel. Dat model is voor Nederlandse (vlakke rechte) snelwegen. Bruggen, korte bochten, tunnels met hellingvlakken en hellingvlakken geven geen dan wel een onvoldoende nauwkeurig beeld in FOSIM berekeningen. De berekeningen dienen buiten beschouwing te blijven voor beoordeling van de afsluiting en of aanpassingen Aansluiting 2 respectievelijk 3. De ingeplande af- en opritten hebben aanzienlijke korte bochten en hellingvlakken. Daarnaast is onduidelijk in welke mate de vertragende werking van zwaar beladen vrachtverkeer (250 per dag volgens het verkeersrapport) is verwerkt in de verkeersdoorstroming dat de afrit en oprit anders neemt dan personenvervoer en de tunnel anders neemt.

Voorts wordt opgemerkt dat met name bewoners uit Wormerveer Wormer, Zaandijk en Koog aan de Zaan gebruik nu gebruik maken van de Aansluiting 2 en bij afsluiting van Aansluiting 3. Betwist wordt de suggestie/aanname dat bewoners uit Wormerveer en Wormer de aansluiting 3 nemen met de verbindingsweg. Wormerveer is een lintdorp. Het begin is een paar 100 meter van de Aansluiting 2 en meer dan de helft van het dorp ligt dicht bij die Aansluiting (en een groot deel van Wormer). Volstrekt onduidelijk en onterecht wordt aangenomen dat die over de A8 eerst naar Krommenie tijden en dan via

het einde van Wormerveer terug naar het begin/midden. Bij sluiting van Aansluiting 2 wordt dit Aansluiting 3 niet Aansluiting 4.

Ter afsluiting wordt opgemerkt dat als reden voor sluiting van Aansluiting 2 werd gemeld dat het verkeer zorgt voor ernstige geluid- en luchtverontreiniging. Een verplaatsing van het verkeer zal dan maken dat het verschijnsel zich verplaatst naar Aansluiting 3 waardoor voor de wijken Rooswijk en Westerkoog de kwaliteit van de leefomgeving verminderd. Daarnaast zal de tunnel met afremmende en optrekkend personen- en vrachtverkeer een aantal meters van de af te sluiten Aansluiting 2 voor met name Koog aan de Zaan, Rooswijk en Westerkoog zorgen voor een juist ernstig mindere kwaliteit van leefbaarheid, en meer luchtvervuiling. Dit ontbreekt in het voorhanden zijnde rapport.

Om voornoemde en volgende redenen dienen de berekeningen en alle conclusies uit het verkeersrapport buiten beschouwing te blijven bij de beoordeling van de Planstudie zeker voor de Aansluiting 2.

Aansluiting 3

De berekeningen gaan uit van een onjuiste projectreferentie in het Verkeerrapport Guisweg wat betreft de Aansluiting 3. Een gemiddelde groei van autoverplaatsingen en huishoudens van Oostzaan, Wormerland en Zaanstad is genomen respectievelijk van 17%, 17% en 22%. Als het project Guisweg wordt uitgevoerd verrijst een nieuwe wijk naast de nieuwe verbindingsweg bij de Aansluiting 3 aan de westkant van het spoor. Volgens eerdere rapporten van de Vervoerregio 1200 huishoudens dus 33% meer huishoudens binnen 5 -10 jaar dan er thans zijn in Rooswijk en Westerkoog. Dit is dus ruim voor 2040. In de projectreferentie is een gemiddelde groei van 22% in heel Zaanstad verwerkt. Deze informatie behoorde en behoort te worden gedeeld en verwerkt. Er is sprake van onjuiste informatie en een schending van het informatie beginsel en openheid. De gebiedsontwikkeling is een belangrijke reden voor deelname van partner Gemeente Zaanstad aan het project Guisweg. Om voornoemde reden dienen de berekeningen en alle conclusies uit het Verkeersrapport buiten beschouwing te blijven bij de beoordeling van de Planstudie zeker voor de Aansluiting 3 .

Afgezien van de voornoemde redenen om het Verkeersrapport te passeren het volgende. Een groot deel van de berekeningen en conclusies is gebaseerd op het FOSIMmodel. Dat model is voor Nederlandse (vlakke rechte) snelwegen. Bruggen, korte bochten, tunnels met hellingvlakken en hellingvlakken geven geen dan wel een onvoldoende nauwkeurig beeld in de FOSIM berekeningen. FOSIM berekeningen dienen buiten beschouwing te blijven voor beoordeling van de aanpassingen bij Aansluiting 3. Daar zijn behoorlijke bochten en hellingvlakken op de op en afrit Aansluiting 3.

Daarnaast is onduidelijk in welke mate de vertragende werking van zwaar beladen vrachtverkeer (250 per dag volgens het verkeersrapport) is meegenomen in de verkeersdoorstroming dat al het personen vervoer door de tunnel moet en dan moet afslaan op de Provincialeweg.

De bewoners uit Wormerveer Wormer, Zaandijk en Koog aan de Zaan zullen met al het vrachtverkeer en andere weggebruikers gebruik moeten gaan maken van Aansluiting 3. Bewoners uit Wormerveer en Wormer zullen de aansluiting 3 gaan nemen met de verbindingsweg. Wormerveer is een lintdorp. Het begin is een paar 100 meter van de verbindingsweg en meer dan de helft van het dorp ligt dicht bij de verbindingsweg (en

ook het naastgelegen Wormer met veel nieuwbouw). Volstrekt onduidelijk en onterecht wordt aangenomen dat die over de A8 eerst naar Krommenie tijden en dan via het einde van Wormerveer terug naar het begin/midden. Bij sluiting van Aansluiting 2 wordt dit Aansluiting 3 niet Aansluiting 4. Gezien het voorgaande en is de noodzaak voor de uitbreiding / aanpassing van Aansluiting 3 door Natura2000 gebied onvoldoende deugdelijk gemotiveerd in deze Planstudie.

Verbindingsweg

In de Planstudie zijn 4 rijstroken (2heenx2terug) en een tunnel opgenomen voor voertuigen die van of naar de Provincialeweg gaan over de verbindingsweg naar de A8 en of naar Westerkoog, Westerwatering Westzaan en oud-Nieuw Rooswijk. De Guisweg heeft op dit moment 5 rijstroken bij de spoorovergang om verkeer door te voeren te voor 2 wijken Rooswijk en Westerkoog en Westzaan. Het 4 rijstroken en de korte bochten kort voor en na de tunnel met aanzienlijke hellingbaan gaan leiden tot stremming en blokkeringen. De berekeningen in het verkeersrapport geven onvoldoende deugdelijke informatie en doorrekening omtrent verkeersgedragingen en invloeden die de tunnel heeft als deel van de nieuwe verbindingsweg. In de berekeningen ontbreekt (zichtbaar) dat rekening in gehouden met de korte bochten die gemaakt zullen moeten worden en het feit dat kort voor en na die bochten een traject is een tunnel die een zeer aanzienlijke hellingbaan heeft. Voor vrachtverkeer en om onduidelijke maar wel bekende redenen ook voor een groot aantal weggebruikers verkeer een reden om langzamer te rijden.

Als uitvoering wordt gegeven aan de plaatsing van de verbindingsweg dan vindt gebiedsontwikkeling plaats op het gebied naast de verbindingsweg. Een nieuwe wijk verrijst dan naast de nieuwe verbindingsweg. Volgens eerdere rapporten van de Vervoerregio 1200 huishoudens dus 33% meer huishoudens binnen 5 -10 jaar dan er thans zijn. In Rooswijk en Westerkoog. Dus ruim voor 2040. Die informatie is niet verwerkt in de verkeersberekeningen. In de verkeersberekeningen is uitgegaan van een gemiddelde groei van 22% in heel Zaanstad als projectreferentie. Deze informatie is niet gedeeld terwijl dat wel behoorde. De berekeningen zijn onjuist dan wel onvolledig op dit punt en kunnen niet worden aangewend voor verdere planning. Het niet delen van informatie is een ernstige schending van de beginselen van behoorlijk bestuur.

In de Planstudie staat aangegeven dat er verschillende verkeerslichten komen op en rond de verbindingsweg en na/voor de tunnel bij de kruising Provincialeweg. Die verkeerslichten zijn bepalend voor doorstroming en of stagnatie. Een verder onderzoek naar de verkeerslichten dient nog te volgen, dus een reactie op die berekenen kan vooralsnog niet worden gegeven.

Afgezien van de voornoemde redenen om het verkeersrapport te passeren het volgende. Een groot deel van de berekeningen en conclusies is gebaseerd op het FOSIMmodel. Dat model is voor Nederlandse (vlakke rechte) snelwegen. Bruggen, korte bochten, tunnels met helingvlakken en hellingvlakken geven geen dan wel een onvoldoende nauwkeurig beeld in de FOSIM berekeningen. FOSIM berekeningen dienen buiten beschouwing te blijven voor beoordeling van de verkeerssituatie op de 'nieuw verbindingsweg'. Die is ingepland na een korte bocht van de Aansluiting 3 en met een tunnel die een aanzienlijk helingvlak heeft.

De noodzaak voor de plaatsing van een verbindingsweg en tunnel in Natura2000 gebied is op grond van deze Planstudie niet dan wel onvoldoende deugdelijk gemotiveerd. In de

Planstudie is opgenomen dat voor ten minste één Natura 2000 gebied mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Die ontbreken voor het Voorlopig Voorkeursalternatief. In de Planstudieplan staan mitigerende maatregelen voor Alternatief Noord op pag 29. Voor het Voorlopig Voorkeursalternatief van de Planstudie ontbreken die.

De voorliggende Planstudie Voorlopig Voorkeursalternatief, gebaseerd op het plan MER en of het verkeersrapport en al dan niet na de aangekondigde nadere onderzoeken, kan en behoort niet te worden gebruikt voor het vaststellen van een voorkeursalternatief en zeker niet voor de verdere planning en besluitvorming omtrent dit of een ander alternatief voor de herinrichting van de Guisweg.

Antwoord

De reactie stipt een aantal algemene aandachtspunten over de kwaliteit van de stukken aan, en benoemt een aantal inhoudelijke punten, de meeste terugkomend bij meerdere onderwerpen. Het antwoord volgt de reactie, eerst algemeen, dan per onderwerp, waarbij wordt terugverwezen als feiten, omstandigheden en ontwikkelingen in de reactie bij meer onderwerpen zijn benoemd als zijnde onjuist danwel onvolledig.

Een aantal relaties en gevolgtrekkingen uit uw reactie zijn voor het projectteam niet helemaal helder of worden door het projectteam niet herkend. U bent van harte uitgenodigd om dit op het projectkantoor nader te bespreken met het projectteam.

Algemeen

In algemene zin stelt u dat er een besluit genomen zou gaan worden en dat dit niet kan of behoort te worden op basis de huidige informatie in deze planstudie, specifiek in de onderdelen plan-MER en het verkeersrapport. Allereerst dient hier benoemd te worden dat de besluitvorming waar u naar verwijst middels artikel 7.36a aanhef en onder b Wm, betrekking heeft op het vaststellen van het bestemmingsplan (of vergelijkbaar). Het onderhavig project bevindt zich nog in de fase van vaststellen van het voorkeursalternatief, waarmee nog geen onomkeerbaar besluit in dit kader wordt genomen.

We onderschrijven dat een besluit voor een omvangrijk en ingrijpend project als dit zorgvuldig en met goede informatie genomen dient te worden. Daarom zijn in de planstudie de effecten van het project bewust extra breed onderzocht, zodat er uiteindelijk op bestuurlijk niveau weloverwogen een definitief voorkeursalternatief vastgesteld kan worden. Denk hierbij aan de Sociale Impact Analyse (SIA) en Economische Effect Rapportage als aanvullende stukken. Ook alle zienswijzen met beantwoording/aanpassingen, vormen een integraal onderdeel ter vaststelling van het definitief voorkeursalternatief.

Bij vaststellen van het voorlopig voorkeursalternatief (met als onderdeel de plan-MER) is inderdaad nog niet alle mogelijke informatie aanwezig, zoals u vaststelt. Een deel hiervan is inmiddels uitgewerkt in aanloop naar het definitief voorkeursalternatief. In de volgende fase, de planuitwerkingsfase, wordt de informatie geactualiseerd en verder uitgewerkt, onder andere middels een project-MER. Eventuele onvolledigheid of veronderstelde onjuistheid wordt gaandeweg dit proces weggenomen, zodat de juridische procedures en het definitieve investeringsbesluit op basis van de volledige relevante informatie kan worden doorlopen danwel genomen.

Betreffende de kostenstijgingen. Voor het vaststellen van het definitief voorkeursalternatief als afsluiting van de planstudiefase en start van de planuitwerkingsfase ligt voorjaar 2023

een bestuurlijk besluit en een (vernieuwde en) ondertekende bestuursovereenkomst tussen de deelnemende partijen. Dit besluit is inclusief geactualiseerde afspraken over de financiële dekking van het project voor de volgende fase. Voorafgaand aan de uitvoeringsfase - en in ieder geval bij vaststelling van het bestemmingsplan - dient duidelijk te zijn hoe de volledige dekking van het project zal plaatsvinden, waarna een definitief investeringsbesluit wordt genomen door de partijen.

De reactie verwijst ook naar de uitspraak van de Raad van State inzake Feyenoord City. Deze uitspraak ziet op de vaststelling van een bestemmingsplan, dat een grote gebiedsontwikkeling rond sport, vrije tijd en wonen in Rotterdam-Zuid mogelijk moest maken, inclusief de bouw van een nieuw stadion voor de voetbalclub Feyenoord. De Raad van State heeft geoordeeld dat in deze bijzondere situatie de gemeenteraad op voorhand had moeten inzien dat het stadionproject niet uitvoerbaar zou zijn. Dit omdat een wezenlijk onderdeel van dit bestemmingsplan het nieuwe voetbalstadion zou zijn, terwijl de hoofdgebruiker BVO Feyenoord om financiële redenen kenbaar heeft gemaakt niet meer bereid te zijn om in het nieuwe stadion te gaan spelen. Deze situatie is feitelijk niet te vergelijken met onderhavige situatie, waarin ten eerste nog geen besluit omtrent een bestemmingsplan aan de orde is. Het project bevindt zich nog in de planstudiefase en geen van de betrokken samenwerkingspartners heeft zich teruggetrokken en gezien de aard van deze partijen (overheid/semi-overheid) in plaats van een voetbalclub mag verwacht worden dat zij hun afspraken nakomen en financieel solvabel zijn.

Ten derde wijst u erop dat er onduidelijkheid is betreffende de gebiedsontwikkeling. Woningbouw was en is geen onderdeel van dit project Guisweg. In de ontwikkelvisie MAAK.Zaanstad is de optie benoemd om in de omgeving van het station Zaandijk-Zaanse Schans woningbouw te laten plaatsvinden. Voor eventuele woningbouw vanuit die visie is het wel als eis benoemd dat het knelpunt van de kruising Guisweg-spoor-Provincialeweg aangepakt wordt. In dit kader is in een eerdere projectfase met het verkeersmodel als gevoeligheidsanalyse getoetst of de alternatieven voldoende mogelijkheid bieden tot het verwerken van het verkeer uit een eventuele gebiedsontwikkeling, wat het geval is en dus bij alle alternatieven als gelijkwaardig positief is meegenomen. Informatie omtrent de actuele status van deze ontwikkelingen vindt u op maak.zaanstad.nl.

Momenteel is het nog onbekend óf en wanneer deze ontwikkelingen plaatsvinden. In de verkeersmodellen zijn de genoemde woningaantallen overigens bewust aanvullend meegenomen, om zekerheid te hebben dat de geplande infrastructuur voldoet. Óók als deze ontwikkeling te zijner tijd door gaat.

Middels onder andere bewonersbrieven, nieuwsberichtgeving en een digitale nieuwsbrief stellen wij de omgeving op de hoogte van de voortgang en de mogelijkheid een inspraakreactie te geven in de afgelopen periode najaar 2022 en ook eerder in 2019. Daarbuiten zijn wij altijd per mail bereikbaar en op kantooruren ook aanwezig op het projectbureau om uw vragen te beantwoorden. Betreffende dat de informatieavond naar uw oordeel te laat bekend is gemaakt, zullen wij er aandacht aan besteden deze data in het vervolg eerder bekend te maken.

Fietstunnel

Het mag genoegzaam bekend zijn dat gelijkvloerse overwegen in algemene zin onveilig zijn. De maatwerkoplossingen bepalen en verwijderen van gelijkvloerse overwegen kost echter tijd, waarbij meer kritieke overwegen vanzelfsprekend eerder worden aangepast. Zo

ook de Guisweg, waar de overweg én een zeer druk wegverkeerskruispunt één geheel vormen, met de regelmatig lange wachtrijen voor zowel verkeerlichten als de overweg als gevolg. De door u genoemde andere locaties zijn beduidend minder druk en krijgen daarom minder prioriteit, er zijn overigens meerdere overwegprojecten gaande op het tracé tot Alkmaar.

Een fietstunnel voorkomt lange wachttijden voor fietsers bij de volledige oversteek van oost-west en andersom, wat bijdraagt aan de doorstroming en veiligheid voor alle weggebruikers.

Betreffende uw zorgen om de (sociale en verkeerskundige) veiligheid van de tunnel, deze worden door het projectteam onderschreven en zijn om die reden nader beschouwd in deze planfase 2b. Korthedshalve verwijzen we u naar algemeen antwoord 3.10 en het overzicht van doorgevoerde wijzigingen in hoofdstuk 2.

U stelt dat er geen autotunnel kon komen ter plaatse van de huidige voorgestelde fietstunnel vanwege de aanwezige kabels en leidingen. Dit is een onjuiste vaststelling, zie antwoord 3.2 waarin wordt toegelicht waarom het niet haalbaar is op deze locatie een autotunnel aan te leggen. Het is overigens wel zo dat er wel kabels en leidingen verlegd dienen te worden, dit geldt voor zowel de fietstunnel als de autotunnel. Dit is voorzien binnen het voorkeursalternatief.

Provincialeweg

File op de A8 zal altijd terugslag kunnen geven op onderstaand wegennet, daar wijzigt niets aan. De voorliggende oplossing zorgt ervoor dat dit plaatsvindt op een locatie met veel minder doorgaand verkeer dan de Provincialeweg. Gevolg is een betere doorstroming op het onderliggend wegennet. Door het 'afkoppelen' van de overweg, wordt de kruising Provincialeweg-Guisweg vergaand vereenvoudigd, zodat ook op de Provincialeweg de doorstroming sterk verbetert.

De huidige verkeersregeling op de kruising is reeds zo ver mogelijk geoptimaliseerd gegeven het aantal weg- en treinverkeersbewegingen, dat enkel grote ingrepen zoals voorliggend de doorstroming op de Provincialeweg nog kan verbeteren.

Betreffende de verkeersmodellering en benoemde woningbouw verwijzen we naar de eerdere beantwoording in deze reactie en het algemene antwoord 3.5.

Aansluiting 2

Betreffende het afsluiten van Aansluiting 2 en de gevolgen daarvan, verwijzen we korthedshalve naar antwoord 3.4 tot en met 3.7 waarin dit nader wordt toegelicht. Ditzelfde geldt voor de opmerkingen behorend bij de technische aspecten van de verkeersmodellering, zie daarvoor antwoord 3.5. Voor volledigheid, de bemerking betreffende het FOSIM-model en rijkswegen wordt overigens onderschreven. Daarom zijn er meerdere complementaire modellen ingezet.

De benoemde kruising Provincialeweg-Verzetstraat is in planfase 2b geoptimaliseerd, waardoor naar verwachting de doorstroming hier ook verbetert. Betreffende de benoemde relatie met opstelstroken bij aansluiting 3, die is er niet. Het betreft een andere locatie.

Betreffende uw opmerking over de geluids- en luchtverontreiniging van aansluiting 3 versus aansluiting 2. Dat zal inderdaad deels verschuiven, waarbij wordt opgemerkt dat de

woningbouw dichtbij aansluiting 2 staat dan bij aansluiting 3 en er ook meer groen als buffer aanwezig is aan de zuidzijde waar de woningbouw zich bevindt. Dit betekent dat eventuele negatieve gevolgen beperkt zullen zijn. Voor de volledigheid: ook hier zal nogmaals onderzoek naar gedaan worden in de planuitwerkingsfase.

Aansluiting 3

Gezien dat dit inhoudelijk vrijwel gelijklopend en qua strekking volledig gelijk is met de reactie bij Aansluiting 2, zie aldaar.

Betreffende Natura2000-gebied. De enige locatie waar in het voorlopig voorkeursalternatief de begrenzing van het Natura 2000-gebied Polder Westzaan werd geraakt, betreft het fietspad aan de zuidzijde van de A8. In het definitief voorkeursalternatief is het ontwerp op dit punt aangepast en wordt deze begrenzing niet meer geraakt.

Verbindingsweg

Betreffende het aantal rijstroken en de modelleringen verwijzen we u korthedshalve naar de algemene beantwoording bij 3.5 tot en met 3.7. Zie ook onze hierboven genoemde beantwoording op uw zienswijze.

Betreffende de nieuwe verbindingsweg en het genoemde met betrekking tot Natura 2000-gebieden. Deze weg komt niet in Natura 2000-gebied te liggen. Betreffende het groen dat dient te wijken voor de verbindingsweg, dit zal gecompenseerd worden en zo veel mogelijk binnen het huidige projectgebied.

Betreffende de genoemde mitigerende maatregelen op pagina 29 van de Planstudie, hier is abuis 'Alternatief Noord' in het document terecht gekomen en had er niet moeten staan. Dit zijn voorgestelde mitigerende maatregelen komende vanuit de SIA. Overigens ook geen relatie met Natura 2000-compensatie, wat ook niet als zodanig benoemd wordt.

Conclusie

Concluderend is te stellen dat alle feiten, omstandigheden en ontwikkelingen voldoende zijn uitgewerkt en onderbouwd om bestuurlijk een voorkeursalternatief vast te stellen en aansluitend de volgende projectfase (planuitwerkingsfase) te kunnen starten.

Reactie	5
Overig:	Ik ben er tegen dat afrit 2 gesloten wordt Ik woon in oud koog en moet anders erg omrijden om thuis te komen
Antwoord	Routes van/naar de A8 zullen inderdaad wijzigen vanuit Oud-Koog. We onderzoeken nog of hier aanvullende maatregelen benodigd zijn. Zie ook algemeen antwoord vraag 3.5

Reactie	6
Overig:	Het sluipverkeer via de Ambachtslaan/Dorpsstraat in Assendelft zal hier niet minder door worden. Hoe denkt men hier aan in deze oplossing?
Antwoord	Het klopt dat de Ambachtslaan en Dorpsstraat in Assendelft beperkt drukker kunnen worden in het voorkeursalternatief. Nadelige gevolgen voor doorstroming en overlast worden voorsnog niet verwacht. In de volgende projectfase wordt dit in het verkeersonderzoek nader onderzocht. Zie ook algemeen antwoord vraag 3.5.

Reactie	7
Aansluiting 2:	NIET AFSLUITEN!
Aansluiting 3:	NIET AFSLUITEN!
Antwoord	Er wordt slechts 1 aansluiting afgesloten, zie ook de algemene antwoorden bij vragen 3.3 tot en met 3.8. Er blijft dus een aansluiting op de A8 beschikbaar

Reactie	8
Aansluiting 2:	die moet echt blijven anders komt er teveel vrachtverkeer van tate en lyle door de wijk
Antwoord	Dank voor het uiten van uw zorg over het vrachtverkeer. Dit delen wij en we werken aan maatregelen hiervoor. Zie antwoord 3.7.

Reactie	9
Fietstunnel:	Jullie kunnen bestaan fietstunnel gebruik bij balgalstraat
Provincialeweg:	Auto kruispunt onder het spoor door
Aansluiting 2:	Af en op rit oud koog laten bestaan want wat jullie willen is gekken werk
Overig:	En bestaat Af en op ritten moet blijven bestaat alleen in westerkoog ook een oprit richting Assendelft en vanaf Assendelft bij westerkoog een afrit
Antwoord	In een eerdere projectfase is reeds vastgesteld geen autotunnel aan te leggen, maar wel een fietstunnel. Dit onder andere vanwege de beschikbare ruimte, zie de antwoorden 3.2 en 3.10. Het behouden van de aansluiting 2 is niet mogelijk in het gekozen alternatief. Zie daarvoor antwoord 3.4. Het behouden van de aansluiting 2 is niet mogelijk in het gekozen alternatief. Zie daarvoor antwoord 3.4. Betreffende uw wens om een aansluiting richting westen te maken, dit zal inderdaad gebeuren.

Reactie	10
Aansluiting 2:	Ben op tegen dat de op en afrit gaat verdwijnen. Waarom komt meer zo vracht verkeer door de woonwijk. Hoe fijn is dat met oude huizen wat er staan meer trillingen huizen worden slecht rijp voor de sloop bewoners moeten verhuizen hoe dan met al woning tekort. Dat niet alleen wat voor drukte gaat er zo komen. Is daar ook eens over nagedacht. Denk als gemeente dat je dan weer zit met bewoners die naar andere woningen moeten omdat de huurwoningen gesloopt moeten worden aangezien er al veel gebeurt in Zaanstad. En dan genees reëel zijn met huurprijzen van nieuwe huizen waar je heen moet en vergoeding ja enige ervaring mee.
Antwoord	Vrachtverkeer zal inderdaad deels andere routes gaan rijden. Dit zijn routes waar nu ook al vrachtverkeer rijdt en waar nodig passen we de wegen op dit extra verkeer aan, zie antwoord 3.7. Betreffende trillingen, zie antwoord 3.11. We zullen hier metingen voor gaan uitvoeren en maatregelen bepalen.

Reactie	11
Aansluiting 2:	Er wordt gesproken over een 'klein stukje' omrijden. Als je pal achter deze oprit woont en hem dagelijks gebruikt voor je werk of school voor de kinderen, is dit geen klein stukje meer maar echt gigantisch omrijden. Ik voorzie onwijze files binnendoor richting zaandam en op de provinciale weg richting de guisweg omdat iedereen ineens via deze wegen de snelweg op moet. Het wordt minimaal 20 minuten eerder weg en dan maar hopen dat je op tijd bent. Er is echt totaal geen rekening gehouden met de bewoners in oud koog!
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	12
Overig:	Ik vind het een slechte zaak als de op en af rit bij oud koog verdwijnt. Er zullen meer mensen bij Zaandam er af gaan en via de rotonde rijden om naar oud-koog te komen. Maat deze op/afrit is al zo kort en er ontstaan momenteel al vaak gevaarlijke situaties. Laat staan als de volgende oprit wordt afgesloten. En daarbij ook nog al het vrachtverkeer voor Tate en Lyle wat moet omrijden.
Antwoord	Uw zorgen met betrekking tot de nieuwe routes en het vrachtverkeer zijn bij ons ook herkend. We werken aan maatregelen om dit te ondervangen. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.5 tot en met 3.7.

Reactie	13
Overig:	Ik ben echt tegen. De afrit 2 van de A8 naar Zaandijk en Koog aan de Zaan, maar ook de oprit verdwijnt dat word elke dag omrijden als ik naar me werk ga meer uitstoot ook niet goed voor het milieu. En heel koog maakt gebruik van de op en afrit .
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	14
Overig:	In oud-Koog onze wijk krijgen we veel meer verkeersbewegingen. En wat te denken van de grote druk op de rotonde met de bouw van Oostzijderpark en alle Kogers die daar gaan afslaan van de Coentunnelweg.
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	15
Aansluiting 2:	Ik snap niet waarom aansluiting 2 weg moet. Zelfs in het plan wat jullie laten zien past hij gewoon. Omrijden heb ik geen moeite mee maar nu zou ik dus via 3 naar oud koog moeten. Wat een gedoe om het voor jullie zaanstad beter te maken. Jullie hoeven toch het wiel niet opnieuw uit te vinden. Laat afsluiting 2 gewoon bestaan.
Antwoord	Het is prettig te lezen dat de extra reistijd geen probleem is. De redenen waarom de aansluiting compleet komt te vervallen leest u bij antwoord 3.4.

Reactie	16
Aansluiting 2:	Sluiten van afrit 2 is mijn inziens beter. Ik begrijp dat het anders alleen open blijft richting de wijk, niet richting de provinciale weg, en dat gaat juist veel sluipverkeer geven. Tevens vind ik het afsluiten van de sluissloot onacceptabel, dus is dit de goede keuze.
Overig:	Ik las op facebook een oproep van de ondernemers om toch te pushen voor het andere alternatief, dus ik wou een tegengeluid laten doen. Ik vind dit wel 'de minst slechte', mijn gevoel is nog steeds dat het spoor verdiepen tussen zaandam en zaandijk (tot eind rooswijk) de veel betere oplossing is op lange termijn, en de duurdere investering waard.
Antwoord	Dank voor uw reactie. De variant die u noemt zou naar verwachting inderdaad tot meer verkeer leiden in de wijk en is onder andere daarom niet wenselijk geacht. Betreffende de oproep van de ondernemers, het staat iedereen vrij om anderen te mobiliseren een reactie te geven. Dit geeft een completer beeld van hoe er over het project gedacht wordt.

Reactie	17
Aansluiting 2:	Vind het geen verstandige keuze om de afrit en oprit bij oud koog te verwijderen. ben ontzettend blij met het feit dat ik snel op de snelweg ben en er meerdere uitvals wegen zijn. Mini's het verkeer bij het Bernard plein vaak te druk om een uur of 17:00 en dan kan ik via de afrit koog naar huis
Antwoord	Het vervallen van de aansluiting kan inderdaad betekenen dat u wat extra reistijd hebt, zie ook antwoord 3.5. Er blijven meerdere opties beschikbaar om de A8 te bereiken, dus dat wijzigt niet voor u.

Reactie	18
Fietstunnel:	Mooi en veilig idee
Provincialeweg:	Wat gebeurt er met het grondwater pijl. Ivm palenrot voor woonwijk
Overig:	Als de op en afrit gaan verdwijnen word het binnen de woonwijken alleen maar gevaarlijker kwa verkeer voor onder andere fietsers omdat nu al het verkeer via de rotonde zaandam naar de koog moet
Antwoord	Dank voor uw bericht, fijn dat u blij bent met de fietstunnel. Betreffende het grondwaterpeil, dit zal in de eindsituatie niet anders zijn dan nu. Zie ook antwoord 3.11. Betreffende het verkeer in de wijken. Een deel zal naar verwachting via aansluiting 3 en de nieuwe verbindingsweg gaan rijden, niet via woonwijken. Waar we toch gevolgen verwachten, kijken we of er

	maatregelen nodig zijn om de veiligheid te borgen. Zie voor dit laatste antwoord 3.5.
--	---

Reactie	19
Aansluiting 2:	moet blijven .Het is te zot voor woorden dat bewoners van oud koog via de rotonde moeten om op de a8 te komen de rotonde slibt al dicht in de spits. al het vrachtverkeer moet dan binnendoor.
Overig:	als zaanstad het sluipverkeer een keer stopt dan word het bij de spoorwegovergang al een stuk rustiger
Antwoord	Via de nieuwe verbindingsweg langs de A8 wordt aansluiting 3 een stuk beter bereikbaar gemaakt vanaf de Provincialeweg. Dit wordt een extra route naast de Prins Bernhardrotonde. Het is te verwachten dat een fors deel van het verkeer dat nu aansluiting 2 neemt, naar aansluiting 3 zal gaan. Betreffende het sluipverkeer is het beeld dat dit ook minder zal worden door dit project, doordat er duidelijkere routes ontstaan. Bijvoorbeeld het compleet maken van aansluiting 3.

Reactie	20
Fietstunnel:	Hoe wordt ervoor gezorgd dat vrouwen met een veilig gevoel onder zo'n lange fietstunnel kunnen fietsen? Camerabewaking?
Provincialeweg:	Zie ik het nou goed dat het verkeer elkaar moet kruisen t.h.v. de ondertunneling bij de A8?
Aansluiting 2:	Hebben jullie ook gedacht aan de vele vrachtwagens die dagelijks bij de fabrieken komen? Denk hierbij met name aan Tate. Deze vrachtwagens rijden nu afrit 2 af , laden/lossen en rijden vervolgens oprit 2 weer op. Lijkt mij niet fijn als deze vrachtwagens een langere weg dwars door een woonwijk moeten afleggen.
Antwoord	Korthedshalve verwijzen we u naar de algemene beantwoording. Antwoord 3.10 gaat onder andere in op uw zorg om de fietstunnel sociaal veiliger te maken en bij antwoord 3.9 benoemen we de 'switch' op de Provincialeweg, die is komen te vervallen. Betreffende het vrachtverkeer, dit is inderdaad een aandachtspunt waar we maatregelen voor bepalen om een veilige route te behouden, zie antwoord 3.7.

Reactie	21
Overig:	Belachelijk dat de op- en afrit verdwijnt bij oud Koog. De verkeersstromen in oud Koog worden veel groter. En voor de oud Kogers omrijden om bij de snelweg te komen. En zeker niet handig voor AH en alle fabrieken langs de Zaan
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	22
Fietstunnel:	Prima, oplossing. Jammer dat voor het oversteken van de provinciale weg er relatief veel moet worden omgeven vanuit Oud Koog

Provincialeweg:	Hopelijk wordt er een groene golf aangelegd. Momenteel is het veel optrekken en remmen en dat is slecht voor het milieu.
Aansluiting 2:	Opheffen van de op een afrit is de beste keuze voor de wijk.
Aansluiting 3:	Hier komt een extra verkeersdrukte komt er een dubbele invoegstrook?
Verbindingsweg:	Lijkt mij een prima oplossing.
Overig:	Fijn dat de sloot behouden blijft. Fijn dat de afrit sluit. Het spoor verdiepen zou het beste zijn natuurlijk. Maar als dat niet lukt is dit het beste scenario.
Antwoord	Dank voor uw positieve reactie. Betreffende het instellen van een groene golf. De afstelling van de verkeerslichten zal in een vervolgfase nader worden uitgewerkt om dit zo optimaal mogelijk te laten werken voor alle verkeersstromen. De exacte weglayout wordt nog beschouwd, maar er is reeds in de verkeersmodellen bepaald dat het huidige ontwerp voldoende capaciteit heeft voor de te verwachten verkeersstroom. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	23
Fietstunnel:	Nav YouTube filmpje project guisweg in vogelvlucht ik zie geen fietspad lopen vanuit guisweg richting provincialeweg station, het fietspad loopt onder de provincialeweg rechtdoor, komt hier nog een afslag zodat je vanaf guisweg linksaf kan?
Aansluiting 2:	Jammer dat deze niet aan kan blijven zoals bij de noordelijke ligging, ik ben bang doordat deze sluit het erg druk zal worden bij aansluiting 3, aangezien er vanuit veel kanten hier gebruik van wordt gemaakt, zou dan eerder kiezen om dit te splitsen, aansluiting 2 voor koog a/d Zaan en oud Zaandijk, aansluiting 3 voor de bewoners nieuw Zaandijk. Plus voor deze 1e groep is het zo te zien best omrijden.
Antwoord	In de fietstunnel komt een aansluiting tussen het oost-west fietspad (Guisweg) en noord-zuid fietspad (Provincialeweg). De aansluiting komt richting de noordzijde van de Provincialeweg. Alternatief is om niet de tunnel in te gaan, maar via de Parklaan naar het nieuw aan te leggen fietspad aan de oostzijde van de Provincialeweg te gaan en daar richting zuiden te fietsen. Betreffende de omrijtijd en eventuele verkeersdrukte op aansluiting 3 verwijzen we u naar antwoord 3.5 respectievelijk 3.6. Het behouden van de aansluiting enkel voor Oud-Koog/Oud-Zaandijk is niet wenselijk omdat dit een zeer drukke sluiproute zou worden. Ook zou het dan niet meer passen een fietspad aan de oostzijde van de Provincialeweg aan te leggen.

Reactie	24
Fietstunnel:	Vraag me af hoe het gesteld is met de veiligheid in de tunnel straks. Nu zijn er ook al verschillende problemen en of toestanden omtrend de veiligheid om door een tunnel te moeten fietsen. Ik vermijd het zelf. Voel me niet veilig.

Provincialeweg:	Vraag me af of het niet veel meer opstoppen gast geven. Omdat het allemaal eenbaanswegen worden.
Overig:	Ben niet blij met afsluiting van de koger route vanaf de snelweg. Is dan langer met omrijden vind ik.
Antwoord	Uw zorg over de fietstunnel wordt door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10. Het aantal rijstroken op de Provincialeweg is getoetst op de te verwachten verkeersdrukte en toetsen we opnieuw in de volgende fase, met het geoptimaliseerde ontwerp. Zie ook antwoord 3.5. Hier vindt u ook meer informatie over de extra reistijden als gevolg van dit project. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	25
Overig:	Bizar dat de afrit ficht zou gaan én dat oa sv A8 daardoor zou moeten verdwijnen van deze, voor hun toplocatie wasr niemand last van heeft. Echt bizar!
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	26
Overig:	Ik, [...], zou het op prijs stellen als de club A8, waar bloed zweet en tranen inzit, plus meer dan 100 leden heeft, zou mogen blijven bestaan op de nu huidige plek. Met vriendelijke groet [...]
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	27
Fietstunnel:	Goed plan, maar niet ten koste van schietvereniging
Provincialeweg:	Waarom geen fly-over
Overig:	Schietvereniging A8 zit al jaren zonder overlast onder de A8, dit kun je niet zomaar opdoeken zonder vergelijkbaar alternatief te bieden. Ik steun bij deze de schietclub.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8 Er is in een vorige projectfase gekeken of er voor het spoor een fly-over aangelegd kan worden, maar dit blijkt niet haalbaar. Zie antwoord 3.1 voor een toelichting.

Reactie	28
Fietstunnel:	Kan op een andere plek worden geplaatst ergens bij Westerkoog. Daar is plek zat
Provincialeweg:	Is prima zoals die nu is
Aansluiting 2:	Kan ook ergens anders geplaatst worden
Aansluiting 3:	Kan ook ergens anders geplaatst worden
Verbindingsweg:	Is ook prima
Overig:	Laat a8 schiet vereniging club zitten!!!
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8. Betreffende de fietstunnel is het wenselijk op deze locatie een verbinding te behouden, zie antwoord 3.10.

Reactie	29
Aansluiting 2:	Ik maak bezwaar tegen het verdwijnen van deze afrit. Dit omdat de schietvereniging waar ik lid van ben, dan zal moeten verdwijnen. Terwijl dit een uitermate geschikte plek is voor het beoefenen van deze sport. Zonder overlast te veroorzaken voor de omgeving.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	30
Overig:	Als voorzitter en lid van de Krommenieer s.v. a8 ben ik van mening dat er rekening gehouden moet worden met het feit dat onze vereniging al 41 jaar zonder enig probleem of overlast onder de snelweg a8 gevestigd is. Ongeacht de plannen zie wij de noodzaak tot sloop niet in. Er zijn genoeg alternatieven voor vergroenen waarbij ons pand blijft bestaan. Het kan niet zo zijn dat een vereniging die volgend jaar 50 jaar bestaat moet verdwijnen voor een doorzicht op een bouwmarkt danwel flatgebouw. Wij verzoeken de gemeente en het project onze belangen serieus mee te nemen in de besluitvorming. Met vriendelijke groeten, [...]
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	31
Overig:	Behoud van schietvereniging sva8.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	32
Fietstunnel:	Goed idee
Provincialeweg:	Niet handig om daar 1 doorgaande weg van te maken.
Overig:	Schietbaan moet blijven bestaan!
Antwoord	Het aantal doorgaande stroken in het ontwerp is getoetst aan het verkeersaanbod, zie antwoord 3.5 voor een volledige toelichting. Betreffende de schietvereniging, we werken samen met onder andere de Krommenieër Schietvereniging aan mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8.

Reactie	33
Fietstunnel:	Fietstunnel lijkt mij een zeer veilige oplossing
Overig:	De afrit A8 opheffen met als gevolg dat daarmee de SV A8 en de gehele skatebaan verdwijnt, is mi absoluut niet onnodig. Daarbij, hiermee creëer je nog meer (sluip)verkeer door de engewormer aangezien bewoners uit wormerland naar de snelweg willen. De zaanstreek groeit meer en meer, dan moet je ook zorgdragen voor voldoende ontsluitingen naar de snelweg.
Antwoord	Fijn dat u blij bent met de fietstunnel. Vooralsnog zijn er geen plannen om de skatebaan aan te passen, betreffende de schietvereniging verwijzen we u naar antwoord 3.8. Het extra verkeer wat u benoemd. Het klopt dat de Engewormer beperkt drukker kan worden in het voorkeursalternatief. Nadelige gevolgen voor doorstroming en overlast worden vooralsnog niet verwacht. In de volgende projectfase wordt dit in het verkeersonderzoek nader onderzocht. Zie ook algemeen antwoord vraag 3.5.

Reactie	34
Overig:	Wat er ook gaat gebeuren de hier gevestigde Krommenieër Schietclub dient te blijven op hun huidige locatie! Zij kunnen niet zomaar van de kaart geveegd worden! Bouw uw plannen hier omheen zou ik zeggen! Succes en veel wijsheid toegewenst.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	35
Overig:	Wij willen heel graag ons schietvereniging behouden omdat er geen andere opties zijn. Wij zitten hier goed en niemand heeft last van ons. Ik ben tegen dat jullie ons schietvereniging van ons willen afpakken. Dit gaat om schietvereniging A8
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	36
Overig:	Wat jullie ook doen, jullie kunnen niet de schietvereniging weghalen! Hier zitten goede mensen met een passie voor hun hobby. Dit mogen jullie niet afpakken!
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	37
Overig:	De huidige afrit 2 A8 bestaat o.a uit de De Krommenieër Schietvereniging die zich al 41 jaar zonder overlast huisvest onder het viaduct nabij de skatebaan. Door de nieuwe plannen van de gemeente ziet het er naar uit dat hun na 41 jaar wegmoeten en zo ook waarschijnlijk de club (die aankomend jaar 50 jaar bestaat) ophoud met bestaan. Dat zou doodzonde zijn gezien ze er allemaal hun hart en nier erin gestoken hebben om het allemaal voor elkaar te krijgen. DEZE CLUB MOET BLIJVEN BESTAAN! ik verwacht dat er met de clubleden en het bestuur een passende oplossing komt voor de club.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	38
Overig:	De schietclub a8 moet blijven
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	39
Overig:	Schietclub a8 niet blijven
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	40
Overig:	Schietclub moet blijven bestaan ???
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	41
Aansluiting 2:	Met dit plan wordt totaal voorbij gegaan aan de schietvereniging die hieronder aanwezig is, er wordt ook niet actief ondersteund in het vinden

	van een oplossing, deze club heeft net zoveel bestaansrecht als elke andere vereniging.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	42
Overig:	Er wordt helaas geen rekening gehouden met de schietvereniging waar wij iedere week onze sport beoefenen. Ik hoop dat hier dan ook serieus rekening mee gehouden kan worden! Voor vragen ben ik bereikbaar
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	43
Overig:	Houdt toch op met deze flauwe kul...zorg eerst voor t bouwen van meer woningen...dat zou meer zin hebben dan deze onzin.. Door allerlei toestanden in Nederigland komen er al veel minder treinen te rijden dus kunnen ze ook sneller daar weer doorrijden Tis weer geld vetspillen voor niets...er is nog onwijs veel onderwerpen en bouwplannen die voorrang verdienen dan dit miljoenen project.... STOPPEN ERMEE
Antwoord	Om meer woningen te kunnen bouwen, moet er meer verkeer kunnen gaan rijden. Dit betekent dat verkeersverbindingen verbeterd moeten worden, wat onder andere wordt gedaan door het opheffen van drukke spoorwegovergangen, zoals deze. Tevens zijn de beschikbare budgetten vanuit het ministerie van I&W en de Vervoerregio al bestemd voor mobiliteitsinvesteringen en niet voor andere onderwerpen.

Reactie	44
Aansluiting 2:	Door deze aansluiting komt het bestaan van een sportclub in gevaar.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	45
Overig:	De schietvereniging moet blijven, hier of op alternatieve locatie. Een voetbal vereniging wordt ook niet zomaar opgedoekt
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	46
Aansluiting 2:	bezwaar
Antwoord	Dank voor uw reactie, zie antwoord 3.4 tot en met 3.8.

Reactie	47
Overig:	Behoud de schietvereniging, het is een hobby/sport van vele mensen. Wil de gemeente meer groen, sluit de A8 oprit, sloop het niet maar zet er plantenbakken wees creatief.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	48
Aansluiting 2:	Bezwaar
Antwoord	Dank voor uw reactie, zie antwoord 3.4 tot en met 3.8.

Reactie	49
Overig:	Graag de afrit 2 A8 met daarbij het clubgebouw schietvereniging A8 NIET laten verdwijnen. Vergroening is ook mogelijk zonder hen daar na 41 jaar opeens weg te sturen. Een schietvereniging verplaatst je niet zomaar. Daarbij is het een nette vereniging waar niemand last van heeft.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	50
Overig:	Ik begrijp dat de op en afrit / toerit bij koog aan de zaan zal komen te vervallen. Hoe zit het met de schietvereniging die daar al sinds jaar en dag is gehuisvest? Blijft deze daar bestaan of krijgen zij een nieuw onderkomen?
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	51
Overig:	Er zijn plannen gemaakt zonder te beseffen en rekening mee te houden dat onder de afrit al MEER DAN 40 JAAR een sportclub zit! Dit kan en MAG gewoon niet zomaar verdwijnen! 40 jaar zeer hard werk ,inzet en enthousiasme van de ongeveer 100 leden mag niet te grabbel worden gegooit!
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	52
Aansluiting 2:	Onder de afluiting 2 van de a8 bevindt zich een schietvereniging. Deze bestaat sinds 1973 en volgend jaar bestaat deze 50 jaar! Het zou een doodzonde zijn als dit weg gaat zonder eerst een juiste oplossing te vinden om deze vereniging te behouden.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	53
Provincialeweg:	Graag zou ik zien ook gelijk een rotonde te realiseren te hoogte van de prunulaan om zeker de snelheid eruit te halen. Nu omdat er regelmatig een bijna botsing en enige tijd geleden een dodelijke ongeluk heeft plaats gevonden. . zie provinciale weg wormerveer.
Antwoord	Het aanpakken van deze kruising is geen onderdeel van dit project. De gemeente heeft separaat een project voor dit kruispunt. Meer informatie over dit project vindt u op de website buitengewoon.zaanstad.nl, door te zoeken op 'Prunuslaan'.

Reactie	54
Overig:	De nieuwe verbindingsweg gaat over het terrein van TV Westzijderveld. Wat gaat er met deze vereniging gebeuren? Er wordt op 6 tennisbanen gespeeld. Waar worden deze 6 banen naar toe verplaatst?
Antwoord	TV Westzijderveld en KZTV hebben aangegeven te willen fuseren en op de locatie van KZTV samen verder te gaan. Met de verenigingen samen wordt nu gekeken hoe de locatie ingericht wordt om te voldoen aan de wensen van deze fusieclub. Dit wordt uitgevoerd binnen het volledige project.

Reactie	55
Aansluiting 2:	Ik ga regelmatig naar amsterdam via deze aansluiting. Ik woon in koog aan de zaan en zie geen doorgaand verkeer in onze wijk van deze verbinding met de a8. Waar is deze overlast bevonden? Het lijkt me ook dat met dit voorstel mensen vaak verder door de wijk moeten rijden voor ze op de snelweg zijn. Daarmee neemt het verkeer in woongebieden toch juist toe?! Daarnaast is meer 'meer ruimte voor groen ipv beton'. Waar komt dit groen precies? Hoeveel groen gaat het om?
Verbindingsweg:	Hoeveel langer is de rit hierdoor geworden van albert heijn Vos?
Antwoord	Routes van/naar de A8 zullen inderdaad wijzigen vanuit Oud-Koog, maar dit zal met name routing zijn buiten de wijk. We onderzoeken nog of hier aanvullende maatregelen benodigd zijn voor eventueel extra verkeer. Zie ook algemeen antwoord vraag 3.5. De overlast waarnaar verwezen wordt betreft met name verkeer dat aansluiting 2 gebruikt en binnendoor (via oa de Pinkstraat) richting Zaandam rijdt en geen bestemming heeft in Oud-Koog. Het groen waarnaar verwezen wordt in de animatie op de website betreft

	het vrijkomende gebied waar zich nu nog aansluiting 2 bevindt en ook binnen het gebied van de A8 ten westen van het spoor komt veel nieuw groen terug. Ook wordt de volgende projectfase gekeken of er op andere plekken aanvullend groen toegevoegd kan worden. Zo is bijvoorbeeld wat extra ruimte gevonden voor een bredere strook tussen de Pellekaanstraat en de Provincialeweg, maar dit is beperkt. In algemene zin kan gesteld worden dat er meer groen terug komt dan dat er verdwijnt. De specifieke reistijd van/naar Albert Heijn Vos is niet in beeld gebracht. Vanaf A8 knooppunt Zaandam naar de Pinkstraat betreft de extra reistijd via aansluiting 3 slechts enkele minuten langer ten opzichte van de route via aansluiting 2. Zie ook de reistijdentabel bij antwoord 3.5..
--	---

Reactie	56
Aansluiting 2:	Onnodig om deze te verwijderen. Verdwijnen van schietvereniging A8 zou schandelijk zijn. Mooie en gezonde vereniging. Gelieve te heroverwegen.
Overig:	Tegen verdwijnen van schietvereniging A8.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	57
Overig:	De veranderingen die bedacht zijn rondom het project Guisweg zijn zeker mogelijk en kunnen in mijn eigen ogen voor andere meer veiligheid zorgen. Wat hierbij belangrijk is om mee te nemen is dat bedrijven en verenigingen o.i.d. hier niet onder komen te lijden. Ik doel in dit geval dan op de vereniging onder de A8 die met de huidige plannen zullen moeten worden gesloopt. Voor deze vereniging zal daarom een oplossing bedacht moeten worden! Het kan niet zo zijn dat deze vereniging na 41 jaar gevestigd op deze locatie zomaar gesloopt wordt zonder bijpassende oplossing!
Antwoord	Dank voor de positieve reactie. Wat betreft de vereniging, we werken met onder andere de Krommenieer Schietvereniging samen aan mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8.

Reactie	58
Fietstunnel:	Ziet er prima uit, de huidige situatie heeft raar kruisend verkeer, veel te korte voorsorteerstroken (met name komend uit Zaandijk in de richting Zaanse Schans) en is hopeloos verouderd. 's Ochtends is het een chaos met al het schoolgaande verkeer vanuit Saendelft richting St. Michaël Collega.
Provincialeweg:	Van twee naar één rijbaan? Dan zou ook de volledige lengte van de N203 tussen Wormerveer-Zuid ook maar met één baan uitgevoerd moeten worden. Dat komt de doorstroming niet ten goede; de Wandelweg staat momenteel al elke ochtend muurvast doordat het kleine stukje tussen Prinses Irenebrigadeweg (waar het verkeer uit Wormer

	vandaan komt) en Wandelweg (waar het verkeer uit Wormerveer vandaan komt) nu al één rijbaan is.
Aansluiting 2:	De A8 is lelijk, het viaduct achterhaald, de oprit vlak voor het brugdeel is te kort. Allemaal mee eens. Maar waarom kan de A8 dan niet als een tunnel worden aangelegd? Het brugdeel kan nu niet open omdat de opknopbeurt faalde het klepperprobleem op te lossen, en als hij wel zou werken is er bij opening direct een file die impact heeft op de A8 tussen kp Zaandam en Coenplein bij forenzen die niet de brug willen hebben maar van A10 naar A7 willen rijden. Simpelweg aansluiting 2 wegdonderen maar de rest van de problemen van de A8 negeren is een lapmiddel.
Aansluiting 3:	Prima idee, daar is ruimte voor. Onthoud wel dat het beschikbaar maken van de A8 voor beide rijrichtingen ook betekent dat meer verkeer de A8 gaat gebruiken als ontsluitingsweg richting de N203 naar Zaandam. En dat de geplande verbindingsweg dus zwaarder gebruikt zal worden dan de huidige planning met een voorrangskruising met haaiantanden aan zal kunnen. De oplossing is simpel; leg maar één rijbaan vanuit Westerkoog, en de afrit vanaf de A8 richting de N203 uitvoeren als de tweede rijbaan. Stroomt veel beter door.
Verbindingsweg:	Een tunnel met een bocht er in... Met één ongeluk ligt meteen het verkeer plat. Geen uitwijkmogelijkheden, geen opruimmogelijkheden; de hele tunnel moet dicht voor incidenten. Daarnaast is de kruisende verbinding tussen A8 verbindingsweg richting Wormerveer en doorgaand verkeer N203 tussen Wormerveer richting Zaandam onoverzichtelijk.
Overig:	Een grote hoeveelheid aan tunnels. Naast sloten, en onder sloten door. In veengrond. Slecht plan. Maar goed, als Inverdan ons één ding heeft geleerd dan is het wel dat Zaanstad denkt dat dure dingen prestige opleveren in plaats van hoofdpijn en hoge schulden.
Antwoord	Fietstunnel Dank voor uw bericht, de huidige situatie voldoet inderdaad niet meer. Provincialeweg Onderdeel van dit project is om A8 aansluiting 3 volledig te maken. Dit zal een deel van het verkeer overnemen dat nu nog vanuit het noordwesten over de N203 rijdt. Onder andere op basis van deze aanpassingen is onderzocht en vastgesteld dat de geplande wegingdeling voldoet. Dit zal in de vervolgfase verder getoetst worden, met het geoptimaliseerde ontwerp (zie ook antwoord 3.5, en Bijlage A - Verkeersrapport via guisweg.zaanstad.nl) Aansluiting 2 Dit project is ingesteld voor het oplossen van de problemen bij de spoorwegovergang Guisweg. Het al of niet verdiept aanleggen van de A8 heeft hier geen relatie mee. Los van dit project werkt Rijkswaterstaat aan maatregelen voor het door u genoemde knelpunt (onderdeel van de corridorstudie Amsterdam-Hoorn). Mocht ooit het plan komen om de A8 in een tunnel te leggen, dan zal de verdiepte bak van de Provincialeweg overigens geen obstakel hoeven te vormen.

	Aansluiting 3 Dank voor uw inzicht, korthedshalve verwijzen we ook hier naar het gedane onderzoek en antwoord 3.5; en uiteraard de verdere toets en uitwerking in de vervolgfase. De door u genoemde suggestie is ook door het projectteam beschouwd, maar lijkt nog niet mogelijk om in te passen. Verbindingsweg De door u genoemde kruisende verkeersstroom is inmiddels uit het ontwerp gehaald. Betreffende de opmerking over het blokkeren van de doorgang bij ongevallen. Dit is iets wat op veel locaties in den lande voorkomt, dat er bij ongevallen een belangrijke route geblokkeerd kan raken en omleiden lastig is. Het is daarom geen reden om een andere oplossing te bepalen. Overig De gevolgen en te nemen maatregelen voor de (grond-)waterrisico's worden in de vervolgfase nog nader uitgewerkt. Ook hier geldt dat er verspreid over het land veel voorbeelden te vinden zijn van vergelijkbare tunnelbakken in een slappe ondergrond.
--	---

Reactie	59
Overig:	Op/afrit A8 Koog aan de Zaan: het verwijderen van de op en afrit zal voor ontzettend veel overlast van verkeer in de wijk oud koog zorgen. De veiligheid gaat juist achteruit omdat vrachtverkeer ter bevoorrading van winkels en de omliggende fabrieken door de wijk moet rijden ipv direct naar en van de snelweg oprit te komen en gaan. Verkeer richting Zaandam rotonde ziekenhuis zal sowieso al verder opgevoerd zijn door de nieuwe wijk die bij station Zaandam Kogerveld gebouwd wordt. Dit voorspelt alleen maar meer knelpunten ipv minder, en meer verkeer met onveiligere situaties. Plannen voor de Guisweg op zich zijn niet verkeerd maar het afsluiten van de op en afrit koog aan de Zaan lijkt een enorme verspilling van geld en zorgt alleen voor overlast ipv het creëren van veiligere situaties.
Antwoord	Vrachtverkeer zal inderdaad een iets andere route moeten gaan rijden. Dit is binnen de wijk echter op reeds gebruikte routes door vrachtverkeer, er worden geen nieuwe routes belast. De toename van dit verkeer op diverse routes is een aandachtspunt waar we maatregelen voor bepalen om de wegen veilig te houden zie antwoord 3.7. Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	60
Overig:	Ik ben het niet eens met het sluiten van de afrit naar de provinciale weg en het verwijderen van de shiet club sva8 die daar op het moment aanwezig is
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër

	Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Kortheidshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8
--	--

Reactie	61
Aansluiting 2:	De schietvereniging onder de afrit A8 genaamd de A8 moet blijven. De vereniging is veel te mooi om zomaar te laten verdwijnen. Groeten [...].
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Kortheidshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	62
Overig:	De schietvereniging onder de afrit a8 moet blijven. Het is een essentieel vereniging voor mij als schiet sport liefhebber maar zeker ook als professioneel wildbeheerder.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Kortheidshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	63
Overig:	Ik woon in de museumlaan en rij elke dag naar Amsterdam heen en terug. Het is ECHT GEEN GOED Plan om de aansluiting vanuit de verzetstraat naar de A8 te sluiten. Onze hele straat is erop tegen.
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog (waaronder de Museumlaan) is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	64
Overig:	SV A8 laten blijven. En anders een goed alternatief aanbieden.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Kortheidshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	65
Overig:	Bezwaar tegen de afbraak van het verenigingsgebouw schietvereniging A8 onder de afrit 2 v/d A8
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Kortheidshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	66
Overig:	Zelf zou ik het zeer zonde vinden als de a8 schietvereniging zou verdwijnen, het is een goede en veilige locatie voor sportschutters en recreanten zoals ik, daarom hoop ik dus heel erg dat dit kan blijven

	bestaan, er zijn al zo weinig van dit soort clubs hier in de buurt en zo worden er steeds meer leuke dingen ons ontnomen. Dus of blijven waar het zit of een zeer goede oplossing zodat wij kunnen blijven schieten Mijn dank zal groot zijn Met vriendelijke groet [...]
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Kortheidshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	67
Aansluiting 2:	Sloop niet de afrit van de A8, dit is ons clubgebouw van de schietvereniging. deze plek is een unieke plek die geen overlast geeft! Met een skate park ernaast! Deze locatie heeft alles wat wij als clubleden maar kunnen wensen van een vereniging. Geen overlast naar de buurt en niet voor anderen. En een groenstrook maken waar van 1kant op een gamma en een autoshowroom zit en de andere kant flatgebouwen. Niemand heeft wat aan groen hier op deze manier. Laat de clubgebouw lekker zitten. Volgend jaar zit de vereniging hier al 50 jaar! Deze locatie is niet zo maar ergens anders te verplaatsen. Samen gaan met een andere vereniging gaat ook niet omdat je de controle wilt houden over je leden in het opzicht dat niet iedereen met deze sport om kan gaan! Dus ik zie graag de Zaanstreek wel veranderen maar dan wel met behoud van deze locatie
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Kortheidshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	68
Overig:	Bezwaar tegen de afbraak van schietvereniging A8, onder afrit 2 van de A8.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Kortheidshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	69
Fietstunnel:	Prima plek
Provincialeweg:	Prima plek
Aansluiting 2:	Prima plek
Aansluiting 3:	Prima plek
Verbindingsweg:	Prima plek
Overig:	Zorg voor een schietvereniging. Geef mensen een plek om dit soort dingen te kunnen doen.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër

	Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8
--	---

Reactie	70
Provincialeweg:	Opvallend veel eenbaanswegen wat mij juist zorgen baard voor de toekomst als we ons dan toch richten op meer verkeer. Dit zie ik dus niet als pluspunt maar achteruitgang. Ik woon zelf aan de parallelweg tegenover station koog aan de zaan en zie hoe druk het is rond de spits. Het zal meer file betekenen
Aansluiting 2:	De op en af rit naar koog aan de zaan moet naar mij mening niet verdwijnen, reden is onder andere het vrachtverkeer naar de fabrieken in koog en bijvoorbeeld bevoorrading van de winkels. Daarnaast zou het juist fijn zijn om een keuze te hebben dus meerdere plekken om de snelweg op en af te kunnen (juist voor de toekomst en meer verkeer) Het enige voordeel vind ik het fietspad van de Pelekaanstraat naar de verzetstraat, ivm verkeersveiligheid voor de schoolgaande kinderen. Maar er is mogelijk wel een andere oplossing voor het realiseren van een fietspad zoals in de animatie (tunnel of andere route)
Overig:	Al met al mooie plannen maar ik zie weinig rekening gehouden met toekomst en meer verkeer, hetgeen zo over gesproken wordt. Er is veel voordeel voor mensen uit westerkoog en Zaandijk, maar alleen maar achteruitgang voor bewoners en ondernemers in oud koog! Dit vind ik niet goed doordacht en reden om het nog eens over te hebben.
Antwoord	Het aantal doorgaande stroken en routes in het ontwerp is getoetst aan het (toekomstige) verkeersaanbod, zie antwoord 3.5 voor een volledige toelichting waaronder de toekomstige toename van het verkeer. De weginrichting zal in de vervolgfase nader beschouwd worden met het actuele ontwerp. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Uw opmerkingen betreffende het vrachtverkeer worden door ons herkend. We werken aan maatregelen om dit te ondervangen. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.5 tot en met 3.7. Om het fietspad aan de oostzijde van de Provincialeweg in te passen, moet aansluiting 2 overigens verwijderd worden. Het is ruimtelijk niet mogelijk beide in te passen.

Reactie	71
Overig:	De afrit A8 moet behouden worden ik beoefen mijn schietsport aldaar
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	72
Overig:	Schietclub a8 moet blijven
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër

	Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8
--	---

Reactie	73
Overig:	Bezwaar tegen de afbraak van schietvereniging A8, onder afrit 2 van de A8.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	74
Fietstunnel:	Hoeft niet kan ook op een andere manier
Provincialeweg:	Andere manieren genoeg met behoud van ons club
Aansluiting 2:	U gaat Albert Heijn toch ook niet weg halen
Aansluiting 3:	Wij willen ons club behouden graag een andere manier verzinnen
Verbindingsweg:	Er zijn opties genoeg wij willen ons club behouden.. Zoekt u aub een andere manier om uw nieuwe weg aan te leggen. Wij zitten puur in verdriet met jullie beslissingen
Overig:	Wij zijn tegen dat Shooting club A8 Krommenier weg gaat is de enige plek in de buurt waar wij terecht kunnen met ons 26 leden hier uit de buurt. Wij stemmen tegen dat deze mogelijkheid uit ons handen worden genomen.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	75
Overig:	A8 SHOOTING CLUB MOET BLIJVEN WIJ HEBBEN GEEN ANDERE PLEK EN ZIJN NERGENS ANDERS WELKOM. HOE ZIT HET MET ONS VERGUNNINGEN!! IK STEM TEGEN OM ONS SHOOTING CLUB TE SLUITEN. WIJ HEBBEN JAREN EN TIJD IN INS CLUB GESTOKEN MET VEEL MOEITE!
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	76
Overig:	Dit loopt al meer dan 20 jaar heeft inmiddels meer dan een miljoen gekost aan studie groepen en wijsneuzen Fix t gewoon ff minder geld naar Zaandam Het voorbeeld zoals t zou moeten ligt in Uitgeest bij station of in Beverwijk Broekerpolder wijk Ben niet hoog geleerd maar zie t wel !!!!
Antwoord	Er is bewust gekozen om zorgvuldig te beoordelen wat de beste oplossing voor deze locatie is. Vergeleken met bijvoorbeeld de tunnel bij het station Uitgeest, is hier veel meer verkeer en veel minder ruimte. Om

	te zorgen dat ook ieders zorgen en gedachten voldoende ruimte hebben gekregen, heeft het tot nu toe veel onderzoekstijd gekost. Zo weten we straks zeker dat we de meest geschikte oplossing binnen de projectkaders hebben bepaald.
--	--

Reactie	77
Overig:	Ik vind dat de verkeerssituatie niet verbeterd wordt door de afrit weg te halen. En ik vind dat de schietclub moet blijven bestaan.
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het opheffen van aansluiting 2. Het zal inderdaad gevolgen hebben voor de verkeerssituatie, hiervoor zijn maatregelen bepaald. In de volgende fase wordt dit nader beschouwd en waar nodig extra maatregelen bepaald. Betreffende de Krommenieër Schietvereniging. We werken samen met onder andere de vereniging aan een duurzame oplossing, zie ook antwoord 3.8.

Reactie	78
Aansluiting 2:	De aansluiting moet blijven
Overig:	De schietvereniging a8 moet blijven
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het opheffen van aansluiting 2. Of er door het nog aanvullende maatregelen nodig zijn naast wat al is vastgesteld, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Betreffende de Krommenieër Schietvereniging. We werken samen met onder andere de vereniging aan mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8.

Reactie	79
Overig:	Schietvereniging a8 moet gewoon blijven.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	80
Overig:	Afrit 2 van de A8 moet blijven of er moet iets komen op de afrit zelf een park of iets in die richting. Zodat de schietvereniging A8 kan blijven. Mijn vader zijn condoleance heeft daar plaats gevonden. Dus ik en net als vele andere van de schietvereniging hechten veel waarde aan de schietbaan
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	81
Overig:	De huidige afrit kan niet weggehaald worden. Er zit een sport vereniging die niet zomaar naar een andere locatie kan.

Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8
-----------------	---

Reactie	82
Overig:	ik ben het niet eens met het verweideren van de afrit van de A8 en het verweidere van de schietclub de SVA8.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	83
Overig:	ik ben het niet eens met het verweideren van de afrit van de A8 en het verweidere van de schietclub de SVA8.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	84
Fietstunnel:	Niet nodig! De bestaande tunnel onder het station Z.S. aanpakken en aanpassen.
Provincialeweg:	Gewoon zo laten, misschien alleen de techniek wat moderniseren.
Aansluiting 2:	Afrit bij de Gamma egaliseren en verder niets aan doen.
Aansluiting 3:	Ter beoordeling Rijkswaterstaat.
Verbindingsweg:	Niet nodig, zie bij Overig.
Overig:	En overigens ben ik van mening, dat de toekomst zal bevestigen, dat een Fly Over voor de trein met verhoogd station Zaandijk Zaanse Schans de snelste en goedkoopste oplossing zou zijn geweest. En nog steeds is!
Antwoord	De fietstunnel bij het station is in een eerdere fase als optie beschouwd, maar niet haalbaar gebleken. Daarom is gekozen voor de huidige tunnel, zie ook antwoord 3.10. Bij de Provincialeweg is niet volledig duidelijk naar welke techniek u verwijst. Uitgaande dat u de verkeerslichten bedoelt; deze zijn al zo ver mogelijk geoptimaliseerd. De regeling van de verkeerslichten is erg lastig door alle verkeersstromen die hier kruisen. Aansluiting 2: het is niet duidelijk wat u met egaliseren bedoelt; als u de staat van onderhoud benoemt, dan herkennen wij dat deze aan onderhoud toe is. Verhoogd spoor is in de verkenningfase Guisweg beschouwd en afgefallen om meerdere redenen, waaronder hoge kosten en moeilijke faseerbaarheid. Zie hiervoor ook antwoord 3.1 en de documentatie over de verkenning op projectwebsite guisweg.zaanstad.nl.

Reactie	85
Overig:	Waarom wordt er niet verder gekeken naar verdieping van het spoor. Door alleen naar de Guisweg te kijken is er alleen een oplossing voor een klein gebied en worden andere gebieden afgesloten, waarom worden andere grote problemen niet meegenomen, zoals ontsluiting van Westerwatering, verkeersveiligheid Westerkoog, huizenbouw op terrein wat vrij komt. Dit is allemaal in 1 oplossing te vangen. En zou daarom minder kosten dan nu berekend, denk ik,
Antwoord	De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	86
Overig:	Behouden A8 afrit. Kijken naar andere alternatieven oplossingen
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over de keuze voor de variant om aansluiting 2 op te heffen. Alternatieven zijn beschouwd en het is gebleken dat behoud onwenselijke gevolgen heeft op andere vlakken, zoals het afsluiten van de Sluissloot.

Reactie	87
Aansluiting 2:	Bezwaar
Overig:	Ik zie niet in hoe dit de verkeerssituatie ten goede kan laten uitkomen. Daarbij kan de schietvereniging die nu onder A8 zit echt niet verdwijnen!
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het opheffen van aansluiting 2. Het zal inderdaad gevolgen hebben voor de verkeerssituatie, hiervoor zijn maatregelen bepaald. In de volgende fase wordt dit nader beschouwd en waar nodig extra maatregelen bepaald. Betreffende de Krommenieer Schietvereniging. We werken samen met onder andere de vereniging aan mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8.

Reactie	88
Aansluiting 2:	Ik ben tegen afsluiting en verwijdering van beide in/afritten naar de A8. Ten eerste word de spreiding van verkeer naar Zaanstad nu nog meer beperkt. Mensen die in de koog wonen zouden nu een flink stuk moeten omrijden om op de A8 te komen hierdoor worden deze andere wegen alleen maar meer belast en zal het hier veel drukker worden, zal dit voor meer uitstoot zorgen, men moet immers meer kilometers moeten maken en de reistijd vergroten. Als op een van deze wegen wat gebeurd staat half Zaanstad vast omdat er geen alternatieve routes naar de snekweg zijn zijn. Tevens betekend dit het einde van de Schietvereniging A8. Deze vereniging zit hier al 41 jaar en het is waanzin dat de vereniging nu mogelijk dreigt te verdwijnen. Er is in eerste instantie geen overleg met de vereniging geweest over deze kwestie omdat bepaalde mensen van de gemeente niet op de hoogte waren van het bestaan. Dit terwijl zie hier al 41 jaar zitten! Deze vereniging heeft al een zware tijd achter de rug met corona waardoor de club meer dan een jaar dicht moest. Een nieuwe locatie voor de club is geen optie omdat de club dit niet kan ophoesten.

	Sport is een belangrijk goed en dit is een passie voor meer dan 100 man in de Zaanstreek. Het argument dat verdwijning van de afrit zorgt voor een mooier aanzicht gaat er naar mijn mening ook niet in. De mensen die naast de afritten wonen kijken dan tegen een Gamma en auto dealer aan. Als de afrit dan toch echt gesloten moet worden lijkt mij het alternatief beter om alleen de afrit te sluiten voor verkeer. Laat er eventueel een noodweg open voor nooddiensten in geval van nood of maak er een groene tuin van op het dek van de huidige afrit. Zo is het 'doel' bereikt en kan de schietvereniging blijven bestaan. In het geval van sloop moet de gemeente de club een geheel nieuw gebouw aanbieden waar men hun sport kan uitoefenen.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	89
Fietstunnel:	Ik ben Tegen
Provincialeweg:	Ik ben Tegen
Aansluiting 2:	Ik ben Tegen
Aansluiting 3:	Ik ben Tegen
Verbindingsweg:	Ik ben Tegen
Overig:	Wegens het behoud van de schietvereniging
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	90
Aansluiting 2:	Opheffing schietvereniging
Overig:	Is er een alternatieve ruimte voor de schietvereniging? Nu zitten zij op een prima locatie. Je wilt toch niet dat zij ergens in een kelder gaan zitten?
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	91
Fietstunnel:	Ik denk dat vooral tijdens drukke periodes (school kinderen bijvoorbeeld) het gevaarlijk word bij kruising/afslagen.
Provincialeweg:	Ik vind dit voor automobilist een stuk onoverzichtelijker worden. Ook snap ik niet dat zo belangrijke verbindingsweg nu in ene enkel-baans word.
Overig:	Ik vind het positief dat er nu een mogelijk gecreëerd word om via A8 vanuit Zaandijk naar Assendelft (en visa versa) te rijden. Overigens had

	ik het liefst gezien dat spoor ondergronds zou komen. Als je nu vanuit Zaandijk/Rooswijk naar Oud-Zaandijk wil, dan is dit met de auto een behoorlijk stuk omrijden.
Antwoord	De fietstunnel is bedacht om juist het aantal knelpunten te beperken voor fietsers, waaronder de vele scholieren die hier het spoor en de Provincialeweg kruisen. De inrichting van de T-kruising voor fietsers hebben we als projectteam ook als onprettig beoordeeld en daarom ruimer gemaakt (zie antwoord 3.10). Het exacte ontwerp van alle rijstroken wordt in de volgende fase nog nader beschouwd, inclusief de optimalisaties van het ontwerp. Korthedshalve verwijzen we naar antwoord 3.5, verkeersmodellering heeft aangegeven dat de wegcapaciteit voldoende is voor de hoeveelheid verkeer, inclusief te verwachten groei van het verkeer. Het ontwerp is inmiddels geoptimaliseerd, zodat diverse onduidelijke punten naar verwachting logischer zijn. Denk hierbij onder andere aan de switch ten noorden van de bak, die is komen te vervallen. Betreffende het verdiepte spoor verwijzen we naar antwoord 3.1, waarin toegelicht is waarom dit niet nader is beschouwd deze fase.

Reactie	92
Overig:	De schietvereniging moet blijven
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	93
Fietstunnel:	Prima, mooie oplossing
Provincialeweg:	Bij de guisweg goed, verder naar de zuidkant , grote onzin.
Aansluiting 2:	Deze moet echt blijven bestaan.!!! Zeker de afslag aan de noordzijde. Ivm met de Gamma, AH en het garage bedrijf.
Aansluiting 3:	Prima
Verbindingsweg:	Onzin.
Overig:	Laat het zo als het nu is, alleen verandering, bij spoorweg overgang zal beter worden, de rest heeft totaal geen effect, als de afslag 2 eruit zal gaan moet je verder omrijden om naar de garage, en gamma te komen, dus meer vervuiling en teveel kosten, kunnen ze beter voor andere projecten gebruiken, dus laat die afslag gewoon zoals die is.
Antwoord	De aanpassingen ter hoogte van aansluiting 2 en de nieuwe verbindingsweg zijn nodig om de aanpassingen bij de spoorwegovergang mogelijk te maken. Een goede oplossing voor de spoorwegovergang kan niet volledig ter plaatse van de huidige spoorwegovergang ingepast worden. Daarom is gekozen voor het huidige pakket aan maatregelen. Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog (en dus door u genoemde bedrijven) is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	94
Fietstunnel:	tegen
Provincialeweg:	tegen
Aansluiting 2:	tegen
Aansluiting 3:	tegen
Verbindingsweg:	tegen
Overig:	verkeers overlast laat de club waar ze is schietclub a8 wat hierdoor verdwijnt
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het opheffen van aansluiting 2. Het zal inderdaad gevolgen hebben voor de verkeerssituatie, hiervoor zijn maatregelen bepaald. In de volgende fase wordt dit nader beschouwd en waar nodig extra maatregelen bepaald. Betreffende de Krommenieer Schietvereniging. We werken samen met onder andere de vereniging aan mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8.

Reactie	95
Overig:	Ik heb bezwaar tegen het toenemen van de verkeersdruk. Ook heb ik bezwaar tegen het verdwijnen van de schietclub A8 indien de gemeente geen andere passende locatie aan biedt. Tevens heb ik bezwaar tegen het verdwijnen van de skatebaan indien
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het opheffen van aansluiting 2. Het zal inderdaad gevolgen hebben voor de verkeerssituatie, hiervoor zijn maatregelen bepaald. In de volgende fase wordt dit nader beschouwd en waar nodig extra maatregelen bepaald. Betreffende de Krommenieer Schietvereniging. We werken samen met onder andere de vereniging aan mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8. Vooralsnog zijn er geen plannen dat de skatebaan dient te verdwijnen door dit project.

Reactie	96
Overig:	Bij deze maak ik bezwaar op beide opties, het komt de verkeersdoorstroming niet ten goede en ook de schietclub A8 en de jongeren skatepark/gravity komen dan te verdwijnen, terwijl het voor beide nu de ideale plek is.
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het opheffen van aansluiting 2. Het zal inderdaad gevolgen hebben voor de verkeerssituatie, hiervoor zijn maatregelen bepaald. In de volgende fase wordt dit nader beschouwd en waar nodig extra maatregelen bepaald. Betreffende de Krommenieer Schietvereniging. We werken samen met onder andere de vereniging aan mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8. Vooralsnog zijn er geen plannen dat de skatebaan dient te verdwijnen door dit project.

Reactie	97
Overig:	Bezwaar ivm verkeersdoorstroming en verdwijnen van skatebaan/gravitypark en Schietclub A8
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het opheffen van aansluiting 2. Het zal inderdaad gevolgen hebben voor de verkeerssituatie, hiervoor zijn

	maatregelen bepaald. In de volgende fase wordt dit nader beschouwd en waar nodig extra maatregelen bepaald. Betreffende de Krommenieër Schietvereniging. We werken samen met onder andere de vereniging aan mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8. Vooralsnog zijn er geen plannen dat de skatebaan of de graffitivrijplaats dienen te verdwijnen door dit project.
--	---

Reactie	98
Overig:	Een plan verzinnen om de verkeers situatie te verbeteren snap ik wel. Maar de fout maken om een vereniging over het hoofd te zien welke al 41 jaar aanwezig is onder de afrit van de A8 is toch wel erg kwalijk. Ben benieuwd naar jullie oplossing. En slopen is niet altijd de beste oplossing...!!
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	99
Overig:	Ik maak bezwaar op deze plannen omdat het de verkeers drukte niet ten goede komt en de skeetbaan/grafy vrijplaats, schietclub A8 hier door verdwijnen.
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het opheffen van aansluiting 2. Het zal inderdaad gevolgen hebben voor de verkeerssituatie, hiervoor zijn maatregelen bepaald. In de volgende fase wordt dit nader beschouwd en waar nodig extra maatregelen bepaald. Betreffende de Krommenieër Schietvereniging. We werken samen met onder andere de vereniging aan een duurzame oplossing, zie ook antwoord 3.8. Vooralsnog zijn er geen plannen dat de skatebaan of de graffitivrijplaats dienen te verdwijnen door dit project.

Reactie	100
Overig:	Dit hele plan snijdt vooral Zaandijk in tweeën en zal ten koste gaan van bedrijvigheid in oud Zaandijk. De diverse verkeers stromen die gaan ontstaan gaan naar mijn idee mekaar in de weg zitten. Vooral als zoals voorzien wordt de drukte gaat toenemen in rooswijk. Rooswijk wordt eigenlijk afgesneden van de rest en wordt een soort van dorpje naast de A8. De bereikbaarheid van het politiebureau wordt ook moeilijker voor de rest van Zaanstad. Het uitrukken bij calamiteiten wordt ook meer bemoeilijkt. Het hele plan speelt al jaren en alle partijen zijn het er over eens dat de ondertunneling van spoor de beste is. Maar die is te duur en legt er wel geld op de plank. En dat moet en zal op heb ik het idee. En daarom wordt nu deze variant er door gedrukt. Ik denk dat wachten op meer geld een betere optie is. Zeker omdat de toename van treinverkeer vooral nog gebaseerd is op aannames van voor corona. En de NS is voorlopig nog lang niet op het oude aantal passagiers is. De bestaande fietstunnel even terug zou aangepakt en beter begaanbaar gemaakt kunnen worden en dan zijn we voorlopig wel even klaar naar mijn idee. Mvg [...]

Antwoord	Er zijn in het verleden diverse oplossingsrichtingen beschouwd, waaronder het verdiepen van het spoor. Op basis van deze onderzoeken is de oplossingsrichting met verdiepte weg door alle partijen gezamenlijk gekozen (zie ook antwoord 3.1). Deze oplossingsrichting is dus verder uitgewerkt, andere oplossingsrichtingen worden niet meer beschouwd in deze fase. De bereikbaarheid van Rooswijk veranderd, maar verslechterd niet: het aantal aansluitingen van/naar de wijk blijft gelijk. Enige verschil is dat de huidige spoorwegovergang wordt vervangen door de nieuwe verbindingsweg en er daarmee ook geen wachttijden bij deze overweg. De hulpdiensten zien dit om die reden dan ook als een wenselijke oplossing, ondanks een iets langere aanrijtijd (zie ook antwoord 3.5). De NS heeft inderdaad aangekondigd dat er minder treinen rijden dan voor de coronaperiode. Het is echter te verwachten, en rekening houdend met een lange tijdhorizon waarvoor dit soort projecten worden uitgevoerd, dat de noodzaak voor extra treinen weer zal groeien. Zeker als rekening gehouden wordt met alle gewenste extra toekomstige woningbouw in de Zaanstreek en Noord-Holland.
-----------------	--

Reactie	101
Fietstunnel:	Dat is het enige goede idee wat verzonnen is!!!
Provincialeweg:	Erg rommelige indeling en vooral chaotisch!! Hier gaan vooral de afslag naar oud Koog veel ongelukken gebeuren, dat voel je nu al aankomen
Aansluiting 2:	Waarom de afslag naar oud Koog eruit??? Houd die er gewoon in, voor de mensen die daar wonen fijner, voor de bedrijven stuk beter ipv nu om te moeten rijden wat ook het milieu meer belast.
Aansluiting 3:	Extra belasting meer ophoping van verkeer naar alle kanten wat zich uiteindelijk gaat ophopen op de A8
Verbindingsweg:	Welke verbinding??? Meer ontbinding
Overig:	Tunnel onder de weg door prima idee maar laat de afslagen intact, nu gaat alles overbelast raken ipv ontlast en doordat velen moeten omrijden ook richting Wormerveer, Zaandijk, Assendelft, Wormer. Verder meer treinen op dit traject??? Ook gedacht aan de overgang in Assendelft.....daar sta je nu al 15 tot 30 min te wachten als je geluk hebt en om over de troep die van de leidingen en rails komt nog maar te zwijgen, kan mijn raamkozijnen om de week schoonmaken. De A8 moet eens doorgetrokken worden en dan juist extra afslagen maken ipv minder, aangezien er maar steeds meer bijgebouwd gaat worden!!
Antwoord	De weglayout van de Provincialeweg hebben we aangepast, zodat de switch er uit kan en er een logischer weginrichting ontstaat. Betreffende het opheffen van aansluiting 2 en de extra reistijd. Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Bij antwoord 3.6 gaan we in op uw zorg over het extra verkeer op de A8, wat aansluiting 3 zal gaan nemen. Er zal inderdaad een verschuiving te verwachten zijn van routes. De spoorwegovergang bij Assendelft en het doortrekken van de A8 zijn

	beide geen onderdeel van dit project, maar zouden inderdaad verkeerskundig voordeel op kunnen leveren voor de algemene bereikbaarheid. ProRail en Rijkswaterstaat kijken los van dit project naar andere knelpunten en wat daar wenselijk en haalbaar is. We brengen uw reactie onder aandacht bij de betreffende projectpartners. ProRail heeft de ambitie dat op lange termijn alle spoorwegovergangen verdwijnen, hierbij geldt wel dat er prioriteit wordt gegeven aan de meest lastige spoorwegovergangen (waaronder de Guisweg).
--	--

Reactie	102
Verbindingsweg:	Namens mijn sportvereniging PV Atlantic Boules vraag ik aandacht voor de geluidsoverlast van het verkeer dat via de verbindingsweg vlak langs ons terrein zal rijden. Wij zien graag een geluidsscherm tussen de weg en ons terrein. De ca.110 (meest oudere) leden zouden daar heel blij mee zijn. Met sportieve groeten, [...]
Antwoord	Dank voor het attent via deze weg maken op de zorg van uw vereniging. Dit wordt in de vervolgfase in detail beschouwd om te bepalen welke maatregelen benodigd zijn.

Reactie	103
Overig:	Onder de afrit A8 bevindt zich een schietsportbaan. Deze club zit al een zee geruime tijd onder deze afrit. Ik zie nergens in dit plan een oplossing voor deze vereniging. Wat gebeurt er met deze vereniging? En wordt deze vereniging gecompenseerd voor de kosten die gemaakt moeten worden? Graag ook rekening houden met verenigingen die last gaan ondervinden van deze hinder.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	104
Overig:	Tegen het plan vanwege de schietvereniging
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	105
Overig:	Ik ben tegen
Antwoord	Dank dat u de moeite heeft genomen te reageren.

Reactie	106
Overig:	Shooting Club mag niet verdwijnen ??
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	107
Overig:	Waarom niet gewoon het spoor onder de grond in plaats van deze complexe oplossing?
Antwoord	De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	108
Fietstunnel:	Wat wordt gedaan tegen mogelijk hangjongeren /overlast geluid?
Provincialeweg:	1 baans levert dit niet meer vertraging/file op?
Aansluiting 2:	Eveneens file/vertraging?
Aansluiting 3:	Eveneens file/vertraging?
Verbindingsweg:	Eveneens file/vertraging?
Overig:	Gezien veel 1 baans wordt zie ik veel risico voor vertraging door file/langzaam verkeer, wordt hier rekening mee gehouden, het fietstunnel concept is leuk maar levert dit geen probleem betreffende sluipverkeer motoren, maar wordt er actief iets gedaan tegen hangjongeren/geluidsoverlast?
Antwoord	De sociale veiligheid in de tunnel is een aandachtspunt wat we als projectteam ook onderschrijven, in de huidige fase hebben we het ontwerp reeds geoptimaliseerd en de tunnel ruimer gemaakt (zie ook antwoord 3.10). In de volgende fase wordt dit verder uitgewerkt en waar mogelijk verder geoptimaliseerd. Door de open inrichting zijn hangjongeren en geluidsoverlast niet te verwachten. Betreffende de wegingdelingen, dit is verkeerskundig getoetst en haalbaar bevonden, zie antwoord 3.5. In de volgende fase wordt dit onderzoek met de nieuwe inzichten geactualiseerd en waar nodig worden aanvullende maatregelen genomen. In het algemeen is sluipverkeer in een fiets-voetgangerstunnel geen veel voorkomend probleem. In dit geval ook door de ligging van de tunnel en het logische alternatief van de verbindingsweg voor de meeste bestemmingen. Na gereedkoming van de tunnel zal met handhaving gemonitord worden op het gebruik van de tunnel, zowel op hangjongeren als op eventueel sluipverkeer. Mocht het nodig zijn, dan worden er extra maatregelen genomen.

Reactie	109
Fietstunnel:	Heel goed!
Provincialeweg:	Lijkt me een mooie ontwikkeling
Aansluiting 2:	Ik zou het heel erg vinden als deze aansluiting gesloten wordt. Het maak de verbinding naar Amsterdam voor de wijk oud koog zo fijn. Wat ook de potentie van de wijk zo groot maakt. Daarnaast is er veel autoverkeer is Zaanstad en op deze manier concentreer je dat naar 1 plek voor 2 grote gebieden. Ik vind het erg zonde als dit plan doorgaat en echt niet fijn als bewoner van koog aan de Zaan

Antwoord	Allereerst dank voor de positieve reactie. Betreffende het afsluiten van aansluiting 2 en het kunnen verwerken van verkeer bij aansluiting 3, verwijzen we naar beantwoording 3.3 tot en met 3.7. Specifiek over de extra reistijden verwijzen we u naar antwoord 3.5. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.
-----------------	--

Reactie	110
Aansluiting 2:	Zeer vervelend en onnodig dat deze wordt opgeheven.
Overig:	Vind het hele project overbodig. Er is een dure en ingewikkelde oplossing voor een probleem dat er niet is: Voorlopig gaat de treinfrequentie niet omhoog. Het zou beter zijn het treintraject te verdiepen zodat de andere delen van Koog beter bereikbaar worden en de discussie over de busbrug overbodig is. Wie van de bewoners heeft om dit project gevraagd?
Antwoord	Voor de noodzaak van het opheffen van aansluiting 2 verwijzen we naar antwoorden 3.4 tot en met 3.7. U verwijst naar de treinfrequentie om aan te geven dat dit project overbodig is. Momenteel rijden er inderdaad tijdelijk minder treinen, onder andere door door personeelstekorten. Maar het is te verwachten dat de treinfrequentie op termijn (nadat dit project is uitgevoerd) weer omhoog zal gaan. Ook is de overweg de afgelopen jaren juist 1 van de redenen geweest om niet meer treinen te laten rijden op dit traject. Wat betreft het verdiept aanleggen van het spoor, dit is in een eerdere fase afgevalen, zie ook antwoord 3.1.

Reactie	111
Overig:	Ik ben tegen het weghalen van de op en afrit bij oud koog. Dit is een verkeerde keuze onder andere omdat als je de snelweg op wilt er teveel verkeer terecht komt bij het prins bernardplein wat al vaak voor ergernissen zorgt! Helemaal met de nieuwe wijk die daar gebouwd wordt!
Antwoord	Naast het opheffen van aansluiting 2 wordt ook aansluiting 3 via de nieuwe verbindingsweg een stuk beter bereikbaar gemaakt vanaf de Provincialeweg. Dit wordt een extra route naast de Prins Bernhardrotonde. Het is te verwachten dat een groot deel van het verkeer dat nu aansluiting 2 pakt, naar aansluiting 3 zal gaan. Zie ook antwoord 3.5 voor extra toelichting.

Reactie	112
Provincialeweg:	De X kruising -die getekend is ter hoogte van de Sluissloot- vinden wij een onveilige situatie. Verkeer komend uit de richting Wormerveer dat naar Oud Koog gaat kruist verkeer komend van de nieuwe ondertunnelde afslag dat richting Wormerveer gaat. Lijkt ons vragen om ongelukken. Is daar een veiligere oplossing voor?
Antwoord	De door u genoemde kruising was voor het projectteam ook een aandachtspunt. Inmiddels hebben we het ontwerp van de wegen hier geoptimaliseerd. Hierbij is de betreffende kruising komen te vervallen.

Reactie	113
Provincialeweg:	Wij maken ons zorgen over sluijverkeer op de Lagedijk als gevolg van de versmalling van de Provincialeweg. Dit gebeurt nu al in de avondspits naar het noorden. Auto's nemen dan met hoge snelheid de sluijroute over de Willem Dreeslaan en de Lagedijk. De Provincialeweg is nu nog tweebaans. Als dit overgangspunt meer naar het zuiden komt te liggen gaat het ook zuidelijker op piekmomenten ophopen, waardoor sluijverkeer eerder en vaker kiest voor een route over de Lagendijk en Lagedijk. Welke maatregelen nemen jullie om dit te voorkomen?
Antwoord	Op basis van de verkeersonderzoeken voldoet het wegontwerp voor de te verwachten verkeersdrukte (zie algemeen antwoord 3.5). Er zal echter enige verplaatsing van verkeersbewegingen kunnen plaatsvinden. Ook is sluijverkeer helaas niet altijd op te lossen. In de volgende fase toetsen we het geoptimaliseerde ontwerp opnieuw op basis van verkeersonderzoeken. Hieruit wordt bepaald of er in het ontwerp aanvullende maatregelen benodigd zijn om bestuurders de gewenste route te laten nemen in plaats van sluijroutes.

Reactie	114
Overig:	Het hele plan is voort-borduren met versleten sokken. Om nu €164 miljoen uit te geven en niet goed beginnen gaat er bij mij niet in. Ten eerste heeft men het over "meer groen en plaats voor fiets en minder beton. Op het hele tracé van het voorkeursalternatief ken ik elke vierkante meter zo goed als mijn broekzak en in jullie plan zie ik alleen maar bomen sneuvelen en groen verdwijnen. Die paar meter groen die er bijkomen door de opritten A8 te verwijderen gaan dat echt niet compenseren, bij lange na niet. Dan gaat in jullie plan de fietser alleen nog bergje af, tunneltje in, en wat ziet hij daar; beton, beton, beton en nog eens beton, waar de fietser nu, heden ten dage, mooi de wijde wereld inkijkt en bomen en gras ziet. Het is misschien niet anders, omdat het anders niet te realiseren is, maar houd Jan met de Pet niet voor gek. Het tweede probleem wat ik hier aankaart, maar ook al aan de Gemeenteraad Znstd, PNH en RWS heb geschreven, dat eerst de A8 onder de grond moet en van daaruit goed verder gaan. Nu ligt er een plan van een auto-tunnel-vanaf Provinciale Weg, daarnaast een aquaduct(wie heeft die naam verzonnen, het is en blijft een boerensloot) met daarover heen de trein en daar weer overheen een Rijks-snelweg A8 met een kapotte klepdeel, die ook nog vervangen of vernieuwd moet worden. Wie heeft deze stapeling van wegen en spoor verzonnen? Een veel beter alternatief is; sloop de Coenbrug en alle boven de grond staande onderdelen van de A8 en maak vanaf Zaanstad Oost, onder de Zaan door, onder de Verzetstraat door en dan onder het spoor door een tunnel en dan daarna boven de grond verder. Leg de verbindingstunnel vanaf de Provinciale Weg er naast en maak er zo een toekomst bestendig wegen en spoornet van. Toen de bovenliggende A8 ongeveer 54 jaar geleden werd opgeleverd was het ook direct de economische doodsteek voor Koog ad Zaan-Noord en nu is

	er tijd en gelegenheid om het in ene goed te doen. Die Tunnel A8 heb ik jaren geleden al uitgerekend en het is mogelijk, alleen en daar ben ik eerlijk in, als nautisch technische oplossing is het niet op te brengen als het project “brug vervangen voor tunnel” op zich staat, maar de tijd, gelegenheid en de miserabele staat van de Coenbrug heeft ons ingehaald. De Coenbrug opknappen of vernieuwen kost miljoenen, maar dat kan nu mee genomen worden in het totale project. De opritten A8 zijn ook zomaar door iemand weg gegumd om een reden die niet goed gelezen is door de beleidsmakers; “de automobilisten vonden de op-en afrit gevaarlijk”. Oh, dan gummen we die maar weg en klaar. Nee toch? Dat is een overleg structuur die niet passend is. De Coenbrug wordt niet spoedig meer gerepareerd, maar als de kleppen weer gangbaar zijn, staan alle, ja alle auto's weer stil om de scheiding door te laten. Dat “probleem” is er niet met een tunnel onder de Zaan en een tunnel gaat ook “niet stuk”, zoals alle bruggen in Zaanstad wel hebben gehad dit jaar. Er is nu tijd en gelegenheid om het in ene goed te doen. Pak het aan. Een volgende mogelijkheid komt er niet meer in ons leven
Antwoord	Het groen waarnaar verwezen wordt in de animatie op de website betreft het vrijkomende gebied waar zich nu nog aansluiting 2 bevindt en ook binnen het gebied van de A8 ten westen van het spoor komt veel nieuw groen terug. Ook wordt de volgende projectfase gekeken of er op andere plekken aanvullend groen toegevoegd kan worden. Zo is bijvoorbeeld wat extra ruimte gevonden voor een bredere strook tussen de Pellekaanstraat en de Provincialeweg, maar dit is beperkt. In algemene zin kan gesteld worden dat er meer groen terug komt dan dat er verdwijnt. Betreffende de A8 ondertunnellen. Het project Guisweg is ingesteld voor het oplossen van de problemen bij de spoorwegovergang Guisweg. Het al of niet verdiept aanleggen van de A8 heeft hier geen relatie mee en zou het knelpunt ook niet oplossen. Mocht ooit toch het plan komen om de A8 in een tunnel te leggen, dan zal de verdiepte bak van de Provinciale weg overigens geen obstakel hoeven vormen.

Reactie	115
Fietstunnel:	Goede oplossing
Provincialeweg:	Goede oplossing
Overig:	Bedrijven zullen niet blij zijn met verwijderen op- en afrit A8 in Oud Koog
Antwoord	Allereerst dank voor uw positieve reactie. Betreffende de bedrijven in Oud-Koog, net als voor de rest van Oud-Koog is bekend dat de gevolgen voor hen het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. We hebben de bedrijven in het verleden benaderd en spreken met hun over de gevolgen van de wijzigingen voor hen.

Reactie	116
Fietstunnel:	Niet doen
Provincialeweg:	Niet doen

Aansluiting 2:	Zonde om af te sluiten... verkeer zal zich verplaatst...waterbed werking naar de Leliestraat
Aansluiting 3:	Zal alleen meer verkeer voor Havenzaete geven
Verbindingsweg:	Weggegooid geld!
Overig:	Zonde om woonplezier te vergallen ten koste van een prestigieus project. Verzakking voor Oud Koog voorop, waterbed werking voor de omliggende straten en wijken, de A8 wordt een constante file strop, en die bewuste treinen zullen niet voller worden met die afnemende treinstops, en nog erger duurder wordende treintickets. Dus kortom.....stop deze exercitie.....tis weggegooid geld....en een drama voor Oud Koog. Luister eens naar de bewoners! Dender niet door...omwille van zij die eraan zullen verdienen. Grootheidswaanzin ten top.
Antwoord	Een deel van het verkeer zal inderdaad nieuwe routes moeten gaan zoeken, wat kan betekenen dat het op plekken drukker wordt en op plekken juist minder druk. Waar het nodig is, nemen wij maatregelen om verkeer te stimuleren gewenste routes te nemen, en andere routes juist minder te nemen (zoals bij de Leliestraat). Zie hiervoor ook antwoord 3.5. In de vervolgfase wordt dit nader getoetst en uitgewerkt aan de hand van het actuele ontwerp. U geeft aan zorg te hebben over verzakkingen voor Oud-Koog. Hiervoor verwijzen wij u naar antwoord 3.11.

Reactie	117
Overig:	Ik denk dat de noordelijke alternatief qua verkeersdoorstroom beter is. Dit omdat de oprit en afrit behouden wordt. Omdat de oprit en afrit op de nieuwe locatie (waar wel al een oprit is) omrijden is. Ik vermoed dat er zonder de huidige oprit en afrit er (te)veel 'sluip' verkeer langs de paltrokstraat gaat en de kleine rotonde waar 's middags nu vaak al lange files zijn die beginnen bij de grote rotonde naast het ziekenhuis nog drukker maakt. In deze situatie verlies een tennis vereniging helaas wel zijn tennisbanen en moet er een oplossing komen voor het water. Is heel vervelend maar verkeers technisch denk ik wel dat dit de betere oplossing is.
Antwoord	In het voorkeursalternatief vervalt er inderdaad een route van/naar de A8, waardoor weggebruikers andere routes moeten gaan nemen. Een deel van de gebruikers van aansluiting 2 zal via aansluiting 3 gaan rijden en een deel zal een route zoeken via de route die u aangeeft. Waar het nodig is, nemen wij maatregelen om verkeer te stimuleren gewenste routes te nemen, en andere routes juist minder te nemen (zoals bij de route Leliestraat/Paltrokstraat). Zie hiervoor ook antwoord 3.5. In de vervolgfase wordt dit nader getoetst en uitgewerkt aan de hand van het actuele ontwerp om een veilige situatie te behouden. In de keuze voor het voorlopig voorkeursalternatief is vastgesteld dat het behoud en uitbreiding van één tennisvereniging en het openhouden van de Sluissloot zwaarder wegen dan het verkeerskundige argument en is daaom gekozen voor dit alternatief.

Reactie	118
Fietstunnel:	Dit ziet er uit als een goed idee
Provincialeweg:	De verandering ziet er wat overdreven uit op de animatie ziet het er ruim uit maar of dit in de praktijk ook zo is lijkt wat ongeloofwaardig
Aansluiting 2:	Dit is de slechtste beslissing voor de bereikbaarheid voor bewoners en mkb in koog aan de zaan aan rijtijd voor hulp diensten wordt langer en ruimte voor extra groen is echt verwaarloosbaar
Aansluiting 3:	Slecht voor de bereikbaarheid voor bewoners en mkb bedrijven in koog gaan daar onder lijden vrachtwagen moeten toch naar de bedrijven voor toelevering en bevoorrading. Als je de bewegwijzering duidelijker maakt is al een ver betering
Verbindingsweg:	Verbindings weg is voor bewoners van koog totaal niet van belang als de aansluiting 2 en 3 blijft bestaan
Overig:	Zuidelijke aansluiting treft de bewoners en ondernemers in koog aan de zaan terwijl van ongelukken op de kruising vanaf de A8 echt heel weinig sprake is dus ik ben er zeer op tegen
Antwoord	De animatie is gemaakt op basis van de werkelijke maten, dus als het er ruim uitziet dan is dat nu ook zo in het ontwerp. Het ontwerp is nog wel een vroege versie en wordt nog aangepast. Dit kan dus ook betekenen sommige onderdelen in de toekomst inderdaad minder ruim zullen zijn en andere onderdelen juist ruimer dan nu in de animatie zitten. De nieuwe verbindingsweg is bedoeld om het spoor te kunnen kruisen met de auto, als vervanger voor de spoorwegovergang Guisweg. Daarmee is te verwachten dat deze ook voor mensen van/naar Oud-Koog meerwaarde heeft, ongeacht wat er met aansluiting 2 gebeurt. Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin, als gevolg van dit project en wat dit betekent voor de hulpdiensten. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Ook het inrichten van de bewegwijzering wordt nog in de vervolgfase opgepakt, hierbij zal specifiek ook gekeken worden naar de bewegwijzering van vrachtverkeer in het gebied.

Reactie	119
Fietstunnel:	Logische en mooi ontworpen bak. Mist groen.. ik ben benieuwd hoe de (sociale)veiligheid s avonds kan worden gegarandeerd door ruimtelijke ingrepen.
Provincialeweg:	"Zandloper" kruising, met stoplicht lijkt infarct te worden. Op inloop middag 5 oktober al over gesproken, benieuwd naar andere oplossingen hiervoor.
Aansluiting 2:	Doorstroming en veiligheid vs bereikbaarheid is goede keuze. Vanuit ontwerp 100% mee eens, als bewoner jammer en vervelend dat ik nu stuk moet omrijden om in (Oud)Zaandijk te komen.
Aansluiting 3:	Top.
Verbindingsweg:	Eenmaal gekozen kun je NIET rechtdoor (vanuit bak) en MOET je links af. Gezien het toeristische karakter van de streek zou ik dit herzien en ook opteren voor rechtdoor indien je fout maakt als automobilist. Is er ruimte om fietspad mee te nemen langs tennisvereniging richting politiebureau?

Overig:	Heldere formulering van problemen/ uitdagingen en mogelijke oplossingen. Dit doorzetten in komende jaren en het kan veel draagvlak verwachten van de buurt. Niet alleen NU maar zeker vanaf 2025 op deze manier blijven doorgaan met betrokkenen/ bewoners. Keep up the good work! [...]
Antwoord	Het ontwerp van de fietstunnel is onder andere op de door u genoemde punt nog geoptimaliseerd, zie ook vraag 3.10. De switch in de Provincialeweg is komen te vervallen bij het optimaliseren van het ontwerp, ook in de vervolgfase blijven we optimaliseren. De weglayout in de tunnel is onderdeel van dit optimaliseren, uw suggestie nemen we hier in mee. Prettig om te lezen dat u begrip heeft voor eventueel wat extra reistijd. De hoeveelheid extra tijd zal naar verwachting beperkt zijn. Dank voor uw compliment!

Reactie	120
Overig:	De verkeer situatie wordt niet verbeterd met de keuzes die worden gegeven. Daarnaast . zal ten alle tijden rekening moeten houden met de club.
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het wijzigen van de verkeersrouting. Of er door het optimaliseren van het ontwerp nog aanvullende maatregelen nodig zijn naast wat al is vastgesteld, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Betreffende de Krommenieer Schietvereniging. We werken samen met onder andere de vereniging aan mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8.

Reactie	121
Aansluiting 2:	Behouden
Verbindingsweg:	Noordelijke ligging nieuwe verbindingsweg is een mogelijkheid. Oprit en afrit oud Koog blijft!!!!!!
Antwoord	Zowel de noordelijke als de zuidelijke ligging hebben voor- en nadelen. Bij het afwegen hiervan is besloten dat de zuidelijke ligging van de verbindingsweg als voorlopig voorkeursalternatief uit de bus is gekomen. Ondanks dat dit betekent dat aansluiting 2 dient te komen vervallen. Zie ook antwoord 3.3 voor meer toelichting waarom dit de voorkeur heeft.

Reactie	122
Aansluiting 2:	Blijft behouden
Verbindingsweg:	Noordelijke ligging nieuwe verbindingsweg. De oprit en afrit in oud Koog blijft bestaan!!!!!!
Antwoord	'Zowel de noordelijke als de zuidelijke ligging hebben voor- en nadelen. Bij het afwegen hiervan is besloten dat de zuidelijke ligging van de verbindingsweg als voorlopig voorkeursalternatief uit de bus is gekomen. Ondanks dat dit betekent dat aansluiting 2 dient te komen vervallen. Zie ook antwoord 3.3 voor meer toelichting waarom dit de voorkeur heeft.

Reactie	123
Overig:	Ik ben heel blij met optie zuid. Wij wonen aan de Dorssloot en vinden het geweldig om met onze boot te kunnen varen en genieten in het veld
Antwoord	Dank, dat is fijn om te horen.

Reactie	124
Overig:	Laat schietvereniging a8 bestaan
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	125
Verbindingsweg:	Noordelijke ligging nieuwe verbindingsweg
Overig:	Met behoud
Antwoord	Zowel de noordelijke als de zuidelijke ligging hebben voor- en nadelen. Bij het afwegen hiervan is besloten dat de zuidelijke ligging van de verbindingsweg als voorlopig voorkeursalternatief uit de bus is gekomen. Ondanks dat dit betekent dat aansluiting 2 dient te komen vervallen. Zie ook antwoord 3.3 voor meer toelichting waarom dit de voorkeur heeft.

Reactie	126
Overig:	Fantastisch ontwerp, ik hoop dat dit doorgaat! Mijn vraag is of er een hondenloopgebied ingepland kan worden waar nu de oprit(aansl.2) naar de A8 is. Dat zou wat mij betreft de slagroom op de taart zijn. Vriendelijk dank. Mijn steun heeft u. [...]
Antwoord	Dank voor het compliment. De gedetailleerde invulling van het groen op deze locatie is nog niet uitgewerkt, anders dan dat deze ruimte voor groen en een fietspad bestemd kan worden. We nemen uw suggestie mee in de volgende fase.

Reactie	127
Aansluiting 3:	Daar zit heel veel jaren een schietclub waar heel veel mensen plezier aan beleven . Krijgt deze club een andere locatie ?. U doet de leden veel verdriet.
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	128
Fietstunnel:	Goed initiatief om een tunnel voor fiets/voetgangers te maken, dit is veiliger dan de huidige situatie.
Provincialeweg:	Vraag: wat is de verwachting in verkeersdrukke toename of afname door dit initiatief op de provinciale weg
Aansluiting 2:	Geen goede zaak als deze dicht gaat, de Leliestraat wordt nu al veel gebruikt voor verkeer naar de snelweg via de rotonde bij ZMC. Het kruispunt Zuideinde/Leliestraat is gevaarlijk vanwege het vele verkeer,

	meerdere afslagen, slecht zicht, brug die vaak open is en scooters die door rood rijden. Bij toenemende verkeersdruk omdat de A8 niet meer via aansluiting 2 te bereiken is zal de verkeersoverlast/ongelukken op de Leliestraat toenemen.
Aansluiting 3:	Goede zaak om deze uit te breiden
Verbindingsweg:	Goede zaak voor bewoners Zaandijk, echter verkeer naar Kogerveld/ZMC zal deze route niet gebruiken en de Leliestraat gebruiken, hier zijn fietsers op de weg en is een onoverzichtelijk kruispunt en rotonde.
Overig:	Goed initiatief om het kruispunt op de Guisweg veiliger te maken en meer treinverkeer te faciliteren. Wel graag rekening houden met verkeersdruk in straten die de huidige piek belasting nu al eigenlijk niet aankunnen en waar veel verkeersoverlast/frustratie in het verkeer is (Leliestraat/Zuideinde)
Antwoord	De verwachte verkeersdruk op de Provincialeweg is afhankelijk van de gekozen locatie. Ten noorden van de A8 is de verwachting dat het rustiger wordt, het zuidelijke deel juist drukker. Het eerste is het gevolg van het volledig maken van aansluiting 3 en het tweede van het laten vervallen van aansluiting 2. Een deel van de gebruikers van aansluiting 2 zal via aansluiting 3 gaan rijden en een deel zal een route zoeken via de route die u aangeeft. Waar het nodig is, nemen wij maatregelen om verkeer te stimuleren gewenste routes te nemen, en andere routes juist minder te nemen (zoals bij de Leliestraat). Zie hiervoor ook antwoord 3.5. In de vervolgfase wordt dit nader getoetst en uitgewerkt aan de hand van het actuele ontwerp om een veilige situatie te behouden.

Reactie	129
Overig:	Laat schietvereniging s.v. A8 blijven!
Antwoord	Dank voor het signaleren van de vereniging hier. We onderzoeken momenteel welke mogelijkheden er zijn voor de Krommenieër Schietvereniging, dit doen we ook in afstemming met de vereniging. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoord 3.8

Reactie	130
Overig:	Is er onderzoek gedaan of de werkzaamheden gevolgen heeft voor de grondwaterstand en trillingen door zwaar vrachtverkeer en heien of slaan van damwanden? Zo ja, wordt dit nog openbaar gemaakt? Ik woon namelijk in Oud-Koog en maak me zorgen om de eventuele schade die aan mijn fundering cq gevel kan ontstaan. Wordt er bijvoorbeeld nog een soort van nulmeting aan mijn woning verricht of gaat dit gemonteerd worden door de gemeente?
Antwoord	Er is en wordt inderdaad onderzoek gedaan naar het risico op verzakkingen. Korthedshalve verwijzen wij u naar antwoord 3.11 voor de huidige stand van zaken.

Reactie	131
Aansluiting 2:	Noordelijke ligging nieuwe verbindingsweg

Verbindingsweg:	Noordelijke ligging nieuwe verbindingsweg
Overig:	Met behoud van op en afrit van de a8 in oud koog
Antwoord	Zowel de noordelijke als de zuidelijke ligging hebben voor- en nadelen. Bij het afwegen hiervan is besloten dat de zuidelijke ligging van de verbindingsweg als voorlopig voorkeursalternatief uit de bus is gekomen. Ondanks dat dit betekent dat aansluiting 2 dient te komen vervallen. Zie ook antwoord 3.3 voor meer toelichting waarom dit de voorkeur heeft.

Reactie	132
Overig:	Ik ben tegen de gehele opzet van de afsluiting van de Guisweg. Ik ben voor ondertunneling van het spoor. Bij de wandeling gehouden met een van uw medewerkers, hebben de deelnemers (waaronder ik) aangegeven dat de afrit Oud-Koog behouden moet worden, vanwege alle vrachtverkeer naar Tate & Lyle en AH. Het is de kortste route en niemand heeft daar last van. Straks moet alle verkeer door 1 tunnel, door de Verzetstraat en langs twee scholen. Uw medewerker knikte heel begrijpelijk maar er is verder helemaal niets mee gedaan. De plannen lagen immers al klaar. Ook het onzalige plan om nog een fietstunnel te maken, stuit mij tegen de borst. De huidige fietstunnel onder het station Zaandijk is nu al een rotzooitje. Het is één grote urinoir. Ook hier geeft u geen gehoor aan. De plannen liggen immers al klaar. Variant 1 of 2? Mijn antwoord is: nee!! Maar waar maak ik mij druk om uw plannen worden sowieso doorgezet, ondanks dat een heleboel inwoners erop tegen zijn. En dan hebben we het nog niet eens gehad over de fundering van mijn woning. U gaat het grondwaterpeil naar beneden brengen. Wat houdt dat in voor mijn woning aan de Pellekaanstraat 12, die parallel ligt aan de Provincialeweg? Dus mijn antwoord is en blijft: ondertunneling van het spoor!!!!
Antwoord	Het ondertunnellen van het spoor is in een eerdere projectfase beschouwd en afgevalen, waarna is gekozen voor het uitwerken van het voorliggend alternatief. Het is spijtig dat u het beeld heeft dat er niets met uw input is gedaan. Diverse aandachtspunten die u noemt, zijn we mee bezig geweest in deze fase en worden nog verder opgepakt. Het projectteam herkent het aandachtspunt hoe ermee wordt omgegaan als het vrachtverkeer meer wordt gebundeld naar de Verzetstraat. Daarom werken we aan maatregelen voor de verkeersveiligheid hier, zie antwoord 3.7. Ook het ontwerp van de fietstunnel is een aandachtspunt. Deze hebben we daarom geoptimaliseerd om deze veiliger te maken, zie antwoord 3.10 wat we tot op heden hebben gedaan. Betreffende uw zorg over de fundering van uw woning verwijzen we u kortheidshalve naar antwoord 3.11.

Reactie	133
Aansluiting 2:	Afslag 2 lijkt me noodzakelijk om te blijven bestaan. Dan wel alleen voor oud koog. Ook voor de veiligheid van de kinderen (3 scholen) en kinderdagverblijf. De vrachtauto's hebben een dodehoek wat voor kinderen vaak moeilijk in te achterhalen is. Een makkelijke oplossing als de

	vrachtwagens naar vernemen rijden komen ze recht voor de nieuw te realiseren ingang van de fabriek. Wat een makkelijke en minder dure oplossing is voor de kinderen
Antwoord	Het behouden van aansluiting 2, met enkel de aansluiting richting Oud-Koog hebben we als optie beschouwd. Dit zou echter een aanzuigende werking hebben voor sluipverkeer en daarmee alsnog veel onnodig verkeer in de wijk veroorzaken. Daarom is besloten dit niet te doen. Ook zou het betekenen dat er geen fietspad meer in te passen is aan de oostzijde van de Provincialeweg. Het aandachtspunt wat u noemt met betrekking tot de vrachtwagens en kinderen is een aandachtspunt wat we als projectteam herkennen, hiervoor nemen we maatregelen. Zie daarvoor antwoord 3.7.

Reactie	134
Provincialeweg:	Verkeerskundig is de vervlechting van de verkeersstromen aan noord- en zuidzijde (nog) niet goed en veilig. Dit kan je oplossen door de parallelweg als parallelstructuur uit te voeren. Op en afvoeren altijd aan de rechterzijde. Hiervoor is breedte nodig, die er met de huidige positie van de tunnel niet is. Hiervoor moet de tunnel onder het viaduct worden gepositioneerd, waar er wel voldoende breedte is. (Over de positie van de tunnel hieronder meer). Een parallelstructuur met de doorgaande weg mv niveau, en de verdiepte ligging aan weerszijde hiervan. Met t.p.v. de onderdoorgang zowel een tunnel onder spoor en fietspad, als onder de doorgaande provinciale weg. Door de meer beschikbaar breedte is een de werkfasering in de realisatiefase veiliger en met minder omgevingshinder in te richten.
Aansluiting 2:	Perfekte kans om deze helemaal te verwijderen, en betere geluidswerend te plaatsen. De hierdoor vrijgekomen ruimte onder het viaduct kan (moet!) worden gebruikt om de verkeerssituatie rond Pinkstraat/ Breestraat/ Verzetstraat te verbeteren. Door zwaar verkeer te fysiek scheiden van langzaamverkeer. Of zelfs door de ruimte onder het viaduct te gebruiken als parkeerplaats van vrachtauto's van Tate & Lyle.
Verbindingsweg:	Lokatie van de onderdoorgang kan worden verplaatst naar onder het viaduct, om ruimte te maken voor de parallelstructuur op de provinciale weg. Dit kan door de huidige kolommen van het viaduct te vervangen door een soort "pergolaconstructie", waarbij de nieuwe van het viaduct fundering aan weerszijde van de onderdoorgang wordt gemaakt. De ondersteuning van de A8 kan dan worden overgenomen door een "dwarsbalk" tussen beide funderingspunten. Dat kan voor meerdere opleggen.
Overig:	Met bovenstaande aanpassingen wordt het plan op drie punten verbeterd: - de verkeerskundige situatie op de provinciale weg wordt in de definitieve situatie sterk verbeterd - de ruimte die nodig is voor de bouwfasering wordt vergroot. Dit is belangrijk om een veilige realisatiefase mogelijk te maken. Dat is iets wat in de plantage vaak sterk onvoldoende aan de orde komt maar dat een wettelijke verplichting is voor initiatiefnemer (wordt nu vaak doorgeschoven naar een fase waarin er eigenlijk weinig meer aan te

	doen is). - de (verkeers)situatie in het dorp koog wordt met het weghalen van aansluitingen 2 veel veiliger en stedenbouwkundig aantrekkelijker.
Antwoord	Dank voor uw constructieve gedachten en het herkennen van belangrijke aandachtspunten. Het ontwerp van de verdiepte bak en de Provincialeweg zijn inmiddels aangepast in het voorlopig voorkeursalternatief. De verdiepte ligging komt hierbij in het midden met aan weerszijden de doorgaande rijbanen van de Provincialeweg. Ook het ontwerp rondom aansluiting 2, Pinkstraat/Verzetstraat is nog onderwerp van optimalisaties, waarbij langzaamverkeer en vrachtverkeer beter gescheiden worden dan in de bestaande situatie en de eerdere versie van het ontwerp, onder andere door ter plaatse van de opritconstructie een oost-westfietspad in te passen. Hiermee bereiken wij naar verwachting net als in uw versie de genoemde voordelen.

Reactie	135
Fietstunnel:	Tegen
Provincialeweg:	Tegen
Aansluiting 2:	Tegen
Aansluiting 3:	Tegen
Verbindingsweg:	Tegen
Overig:	Tegen
Antwoord	Dank dat u de tijd heeft genomen om te reageren. Helaas heeft u niet aangegeven waarom u tegen bent en kunnen we geen inhoudelijke reactie daarop geven en verwijzen we u naar de algemene antwoorden in hoofdstuk 3.

Reactie	136
Fietstunnel:	Goed idee
Provincialeweg:	Mooie oplossing
Aansluiting 2:	Geen goede oplossing vanwege dat alle bewoners aan de Zaanse Schans kant van het spoor om moeten rijden, richting Purmerend of via het politiebureau. Hierdoor zal de duur van en naar ons werk langer en duurder worden waardoor werken in Amsterdam minder aantrekkelijk is. Een oplossing waarbij op op/afrit 2 openblijft heeft zeker onze voorkeur.
Aansluiting 3:	Mooi als deze aansluiting verbeterd als 2 maar open blijft.
Verbindingsweg:	Fijn om niet meer voor het spoor stil te staan maar vanaf oud Zaandijk kom ik nauwelijks aan die kant maar ga ik wel vaak naar Zaandam of Amsterdam via oprit 2.
Overig:	Hopelijk kunnen we een oplossing bedenken waarbij het mogelijk blijft om via de provincialeweg de A8 op te gaan.
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog (en omgeving) is bekend dat de reistijdveranderingen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Het

	open houden van aansluiting 2 is hierbij echter niet mogelijk, zie ook antwoord 3.3.
--	--

Reactie	137
Overig:	Ik vind het onbegrijpelijk dat het aansluiting op de a8 verdwijnt Het doel moet dat autos zo snel mogelijk naar het snelweg komen, nu zijn er dus veel meer verkeer op straat, bij de provincialeweg en in de wijken (bijvoorbeeld Zuideinde) met meer pollutie en verkeersongevallen tot gevolg.
Antwoord	Het verwijderen van aansluiting 2 betekent inderdaad voor een deel van de weggebruikers dat ze een andere route moeten gaan rijden. Een deel van de gebruikers van aansluiting 2 zal via aansluiting 3 gaan rijden en een deel zal een route zoeken via de Leliestraat of de locatie die u noemt. Waar het nodig is, nemen wij maatregelen om verkeer te stimuleren gewenste routes te nemen, en andere routes juist minder te nemen (zoals bij de Leliestraat). Zie hiervoor ook antwoord 3.5. In de vervolgfase wordt dit nader getoetst en uitgewerkt aan de hand van het actuele ontwerp om een veilige situatie te behouden. Het doel hiervan is om weggebruikers te stimuleren de meest passende route te nemen, ook als dit een route is waarbij de A8 pas iets later bereikt wordt.

Reactie	138
Provincialeweg:	Wat ik op het moment vooral gevaarlijk vind is het fietspad/voetpad dat parallel loopt aan de provincialeweg waarbij je bij de afslag richting 'T Kalf/Zaanse schans (Guisweg), voetgangers en fietsers voorrang pakken en jij als automobilist deze ook moet verlenen. Jouw stoplicht is groen, maar het is ook een stoplicht met camera (roodlicht stoplicht) het verhoogt momenteel de kans op een boete en het feit dat het stoplicht aan de kant van fietsers en voetgangers soms tegelijk groen is zorgt ook voor onveiligheid. In het nieuwe model lijkt dit stoplicht nog aanwezig, maar het zou zeker fijn zijn als deze in het nieuwe model nooit gelijktijdig groen is. En dat er op de hoek wellicht meer overzicht voor beide partijen wordt gecreëerd mocht de situatie gelijk blijven.
Aansluiting 2:	Ik snap deze beslissing wel, maar een alternatief om de invoegstrook langer te maken, optie tot stukje parallelweg A8 en daarna invoegen had wat mij betreft ook een optie geweest. Omrijden naar de nieuwe aansluiting 3 lijkt erg omslachtig.
Aansluiting 3:	Zoals gezegd lijkt omrijden via aansluiting 3 nogal omslachtig bovendien is dit nu een eenbaansweg geworden waardoor ik schat ik dat dit ook weer langer gaat duren.
Verbindingsweg:	Ook de nieuwe verbindingsweg om op de A8 te geraken is een enkele baan, ik maak mij zorgen over de doorstroming. Wellicht onterecht aangezien ik maar weinig stoplichten zie.
Overig:	Zorg dat alle potentieel gevaarlijke oversteekplaatsen veiliger worden.
Antwoord	De door u benoemde locatie op de kruising Provincialeweg-Guisweg is momenteel een gecombineerde rechtsaf-rechtdoorstrook. In de nieuwe situatie zal rechtsaf en rechtdoor alleen eigen stroken hebben en kan de regeling anders ingesteld worden, waardoor het door u benoemde conflict niet meer voorkomt. Het verlengen van de invoegstrook op de A8 zou

	een grote ingreep betekenen waarbij mogelijk het viaduct (en de Coenbrug) vervangen zouden moeten worden, dit is erg kostbaar. Ook vanwege de onderliggende wens om de aansluiting toch al te laten vervallen (zie ook antwoord 3.3). Het aantal doorgaande stroken en routes in het ontwerp is getoetst en passend gevonden aan het verkeersaanbod, zie antwoord 3.5 voor een volledige toelichting waaronder de toekomstige toename van het verkeer. De weginrichtring zal in de vervolgfase nader beschouwd worden met het actuele ontwerp. Verkeersveiligheid is een zeer belangrijk aandachtspunt binnen het uitwerken van het ontwerp. Dit betekent dat we ook potentieel gevaarlijke locaties, bijvoorbeeld oversteekplaatsen en kruispunten, goed op beoordelen en waar nodig maatregelen treffen.
--	--

Reactie	139
Fietstunnel:	waarom niet meer gebruik maken van de bestaande fietstunnels (plan donker en station Zaandijk)? meer bekendheid aan geven dat deze bestaan bestaande fietstunnels verbeteren. station Zaandijk tunnel kan breder en meer de grond in en aan beide kanten een lus maken als fietsingang de bestaande tunnels beter onderhouden.(licht is vaak stuk)
Provincialeweg:	veel te druk met verkeer en wij geloven niet dat het in de nieuwe situatie zal verbeteren. m.n. niet door de lus t.o. van de Jonge Kuiperstraat
Aansluiting 2:	afrit A8 bij Oud Koog moet blijven werkgelegenheid komt in gevaar
Aansluiting 3:	oprit A8 naar Amsterdam moet blijven
Verbindingsweg:	wij willen dat de NS een tunnel krijgt en dan is alles opgelost. omdat de NS meer treinen wilt laten rijden moet het overige verkeer langer voor de spoorbomen staan! omgekeerde wereld
Overig:	wij verwachten meer vrachtauto's in Oud Koog te krijgen met alle ellende van dien waarom mag de geluidsnorm hoger zijn in Oud-Koog? wij zijn met dit plan niet blij
Antwoord	De tunnel bij het station Zaandijk is beschouwd als optie, maar de voorkeur gaat uit voor een tunnel ter plaatse van de bestaande route en spoorwegovergang. Zie ook antwoord 3.10. De locatie bij Plan Donker is te ver van de logische routing voor fietsers af om als wenselijke route te dienen. Het ontwerp van de Provincialeweg is aangepast en de switch (Lus) ter hoogte van de Jonge Kuiperstraat komt te vervallen. Op basis van verkeersonderzoek is gebleken dat het eerdere ontwerp reeds voldeed voor het verkeersonderzoek, zie ook antwoord 3.5. De weginrichtring zal in de vervolgfase nader beschouwd worden met het actuele ontwerp. Ook vindt u hier toelichting over de extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. De gevolgen van het bundelen van het bestaande vrachtverkeer via de route Verzetstraat, vind u meer informatie over onder antwoord 3.7. Er worden maatregelen bepaald om de gevolgen te beperken. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen

	beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.
--	--

Reactie	140
Fietstunnel:	Een goede oplossing voor de fietsers.
Provincialeweg:	Is een drukke weg en zal met alle nieuwbouw in de omgeving nog drukker worden. Het zuidelijke voorstel brengt de verkeersveiligheid nog meer in gevaar. De vrachtwagens gaan de wijk en de straten meer belasten. Het kruispunt bij AH / Verzetstraat is nu al onoverzichtelijk en zal zeker voor de daar fietsende basisschoolleerlingen gevaarlijker worden. Een gelijkvloerse kruising voor kruisend wegverkeer van Noord-Zuid en vice versa kan geen optie zijn. Dat is vragen om problemen.
Aansluiting 2:	Zou geopend moeten blijven, verkeer zoekt altijd zijn weg en zal de wijken ingaan en deze zwaar belasten. De vrachtwagens worden een groot probleem in deze variant. De oude bebouwing kan dan niet aan.
Verbindingsweg:	Een zeer onoverzichtelijk weg en aansluitingen. De verkeersdruk zal enorm toenemen in de wijk OudKoog. Wat de leefbaarheid niet ten goede zal komen. De fabrieken zijn milieutechnisch gezien al een probleem en dan komt daar ook nog meer verkeer met alle fijnstof en CO2 uitstoot bij.
Overig:	Het is project Guisweg. Dan is de eerste gedachte Zaandijk. Maar de grootste verandering zal voor OudKoog zijn. Daar mag en moet veel meer openheid in zijn in de communicatie naar buiten. Ik denk niet dat de bewoners zich voldoende bewust zijn van wat hen te wachten staan. Ik was in de veronderstelling dat er een verkeerstunnels in de buurt van de Guisweg en Rooswijk zou gaan. Het is een totaal andere uitvoering. Daar komt een fietstunnel en bij OudKoog de verkeerstunnel en de aansluitingen met de verbindingsweg. In een totaal onoverzichtelijke situatie. Deze uitvoering roept veel vragen op mbt verkeersveiligheid en belasting van milieu, zowel voor woon als leefmilieu.
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Uw zorgen met betrekking tot de nieuwe routes en het vrachtverkeer zijn bij ons ook herkend. We werken aan maatregelen om dit te ondervangen. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.5 tot en met 3.7. De naam van het project is Guisweg, omdat die spoorwegovergang de directe aanleiding van dit project is. De grootste aanpassingen bevinden zich echter inderdaad iets verderop, nabij het A8 viaduct over de Provincialeweg heen. We zullen dit meenemen hoe we dit in de communicatie beter onder de aandacht kunnen brengen. Dank voor uw advies.

Reactie	141
Fietstunnel:	Prima
Aansluiting 2:	Deze aansluiting graag laten bestaan. Ik ben zeer sterk voorstander om voor alternatief 1 te gaan waar de sloot wordt afgesloten. Anders duurt

	een auto rit naar oud koog veel langer. Graag de op en afrit naast de gamma behouden!!!!
Antwoord	Zowel de noordelijke als de zuidelijke ligging hebben voor- en nadelen. Bij het afwegen hiervan is besloten dat de zuidelijke ligging van de verbindingsweg als voorlopig voorkeursalternatief uit de bus is gekomen. Ondanks dat dit betekent dat aansluiting 2 dient te komen vervallen. Zie ook antwoord 3.3 voor meer toelichting waarom dit de voorkeur heeft.

Reactie	142
Aansluiting 2:	Het afsluiten van de op- afrit in koog aan de zaan moet blijven! Het verwijderen van de op en afrit veroorzaakt veel meer verkeerstromen en juist onveiligheid in de wijk. Te weten, vrachtwagens voor oa tate en lyle en AH winkel zullen allemaal meer meters door koog aan de zaan moeten maken wat voor verkeersonveiligheid zorgt. vrachtwagens zullen binnendoorwegen kiezen, denk aan breestraat en zuideinde. Hier fietsen dagelijks heel veel schoolkinderen maar ook bewoners uit de buurt. Denk ook aan verzakking van huizen door de zware wagens. DAarnaast veroorzaakt het nog meer fijnstof door al die extra (kilo)meters die extra gereden moeten worden naast al het fijnstof dat we al krijgen van de A8. Gun de bewoners van oud koog hun op en afrit zodat ze nog enig voordeel hebben bij de snelweg. DAarnaast zullen er extra veel verkeersopstoppen plaats gaan vinden en denk dan wat dat aan tijd kost maar ook weer extra fijnstof want niemand zet zijn motor uit.
Overig:	Als proraill, Ns, gemeente amsterdam, gemeente zaanstad en gemeente alkmaar zo nodig die hsl willen gaan laten rijden draag daar dan zelf de consequenties van maar verpest niet de woonomgeving van een dorp. Pak door en betaal meer zodat de lijn ondergronds gaat, dit scheelt geluidsoverlast, kruispunt guisweg is veilig, bewoners oud koog maar ook de overige woongebieden rondom koog zullen er blij mee zijn omdat we dan niet meer naar een ander gebied hoeven te rijden. En denk er dan aan dat jullie door die HSL lijn veel geld gaan verdienen.. dus betaal een beetje meer mee voor de beste oplossing. Wij uit oud koog verdienen niks aan die hsl , hoeven hem ook niet , dus geef ons de beste oplossing en dat blijft DE TREINONDERGRONDS!!!!!!
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Uw zorgen met betrekking tot de nieuwe routes en het vrachtverkeer zijn bij ons ook herkend. We werken aan maatregelen om dit te ondervangen. Korte tijdshelpe verwijzen we u naar antwoorden 3.5 tot en met 3.7. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	143
Provincialeweg:	Met de auto van Rooswijk.Westerkoog naar OUd Koog en Zaandijk (dus naar het noorden) is het nu in uw plan de bedoeling om de verbindingsweg te nemen en dan via een stukje verdiepte prov.weg en

	dan met een soort slinger van links naar rechts op de provinciale weg verder naar het noorden. Ik zie niet dat voor plaats voor is, als dat fietspad ook nog in de plannen blijft. (dat kan beter geschrappt, zie onder overig) Het wordt een gedrocht dat gedoe van links naar rechts, en gaat volgens mij gevaarlijke situaties opleveren. Beter een rotonde, zie mijn opmerking onder het vakje verbindingsweg.
Verbindingsweg:	de nieuwe verbindingsweg kan beter aan de zuidkant van de countunnelweg komen. Daar is meer ruimte. Bij de aansluiting op de provinciale weg is daar dan de mogelijkheid tot een rotonde of ovatonde, met aansluitingen richting het Noorden en Zuiden op de provincialeweg. en ook een aansluiting naar de verzetstraat. Dan is ook dan rare gewoef van links naar rechts op de provincialeweg niet nodig. Dat gaat problemen opleveren.
Overig:	Er is mi geen fietspad aan de oostzijde van de prov weg van guisweg naar verzetstraat nodig. Daarvoor beter de museumlaan en pinkstraat benutten. Fietzers vinden nu ook al hun weg. Het wordt ook wel erg krap langs de prov weg.
Antwoord	De combinatie van de nieuwe verbindingsweg en de Provincialeweg wordt inderdaad de route in plaats van via de spoorwegovergang Guisweg. Alle modellen op de website zijn gemaakt op werkelijke maten, dus dat klopt op de tekening. Het ontwerp is inmiddels overigens ook alweer geoptimaliseerd, waaronder de door u genoemde switch. Deze is komen te vervallen. In de verkenningsfase zijn oplossingsrichtingen met verschillende locaties van de nieuwe verbindingsweg onderzocht. De variant die u voorstelt is hierin niet als kansrijk benoemd en dus ook niet nader onderzocht. De fietsroute langs de oostzijde van de Provincialeweg is wenselijk om de fietsbereikbaarheid van het station te verbeteren. Op een deel van deze route wordt nu al over voetpaden gefietst, met de fietsroute wordt dit gebruik gefaciliteerd. In het definitief voorkeursalternatief is het fietspad verder doorgetrokken tot voorbij de Verzetstraat naar de Parallelweg. Daarmee ontstaat er duidelijke volledige verbinding voor fietsers aan deze zijde van de Provincialeweg.

Reactie	144
Fietstunnel:	Onderdoor
Provincialeweg:	Tunnel onder de weg naast de fietstunnel
Aansluiting 2:	Afrit en oprit niet weghalen A8.
Antwoord	Het is qua ruimte niet mogelijk om een autotunnel in te passen ter plaatse van de bestaande spoorwegovergang, zie ook antwoord 3.2. Over het opheffen van aansluiting 2 verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Of er door het nog aanvullende maatregelen nodig zijn naast wat al is vastgesteld, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	145
Fietstunnel:	Onwenselijk, vanwege gebrek aan sociale veiligheid. De fietsveiligheid is met een ondergrondse kruising en lastige bochten in het geding. Ervaring met haakse bocht in tunnel onder de provinciale weg in Wormerveer, vaak bijna-botsingen.

Provincialeweg:	Wij pendelen vanwege mantelzorg hoogbejaarde ouders en opvang kleinkinderen vaak per auto van Rooswijk naar Wormerveer en vice versa. Dit wordt flink omrijden.
Antwoord	Uw zorgen over de sociale- en verkeersveiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen. Voor de route tussen Rooswijk en Wormerveer zijn straks 2 mogelijkheden, via de nieuwe verbindingsweg en de Provincialeweg of via de volledig gemaakte A8 aansluiting 3 en de N8. Afhankelijk van de exacte bestemming kan dit sneller of inderdaad langer zijn.

Reactie	146
Fietstunnel:	Tunnels voor fietsers zijn onveilige plekken die juist zoveel mogelijk gemeden moeten worden. Een tunnel met een haakse hoek vraagt om botsingen.
Overig:	Het argument dat de NS meer treinen laat rijden wordt door de NS zelf onderuit gehaald door dat de dienstregeling versoerd wordt, dus minder treinen. Bovendien gaat de NS nog geluidsschermen neerzetten waardoor er nog minder zicht is vanuit de wijk wat de situatie nog onveiliger maakt. De trein in een tunnel biedt zoveel kansen om de stad meer als 1 geheel te maken, met veiligere oversteken voor fietsers en automobilisten. Minder overlast voor bewoners van Koog en meer veiligheid.
Antwoord	Uw zorgen over de veiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen. De NS heeft inderdaad aangekondigd dat er minder treinen rijden dan voor de coronaperiode. Het is echter te verwachten, en rekening houdend met een lange tijdhorizon waarvoor dit soort projecten worden uitgevoerd, dat de noodzaak voor extra treinen weer zal groeien. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1. Er zijn geen plannen om geluidsschermen te plaatsen langs het spoor nabij de Guisweg. Er worden iets ten noorden van de huidige overweg wel raildempers aangebracht. Zie www.mjggspeor.nl/gismap voor maatregelen die genomen worden in het kader van dit programma.

Reactie	147
Overig:	Ik vind dat Zaanstad zich niet moet laten behandelen als ondergeschoven kindje. De natuur is heilig! Als amsterdam en pro rail meer treinen willen laten rijden, dan moeten ze maar investeren in een ondergrondse trein. Niet het leven van mensen en dieren moeilijker maken. Rug recht en opstaan tegen deze plannen.
Antwoord	De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1. Eventuele nadelige

	gevolgen voor de natuur door dit project betreffen het Natura 2000-gebied Polder Westzaan of de strook groen langs de A8 waar de nieuwe verbindingsweg is gepland. Hierbij volgen wij de wettelijke richtlijnen om de gevolgen te mitigeren of te compenseren. Dit betekent dat er onder aan de streep geen nadelig gevolg mag zijn voor de natuur als geheel. Te nemen maatregelen worden nu uitgewerkt.
--	---

Reactie	148
Overig:	Ik reageer op de voorstellen in dit vakje. Zaandijk kan niet losgezien worden van Oud Koog, maar ook van Westerwatering. Waar het om gaat naar mijn bescheiden mening, is dat men een enorme toename ziet van verkeer. Toename van bewoners, maar ook door de enorme toename van allerlei bedrijven in Noord-Holland. Er moet een manier worden gevonden om al deze producten naar Amsterdam en Schiphol te kunnen vervoeren. Daarnaast zijn er een paar hele grote fabrieken die intensief gebruik maken van de Verzetstraat, maar ook Guisweg. Ik heb begrepen dat als er calamiteiten zijn dat er uitvalswegen zijn, dan denk ik aan de Lagendijk, in Oud Koog en minder in Zaandijk. Zelf woon ik in een monument (er zijn meer monumenten) die nu al overbelast worden door grote vrachtauto's en door de bussen en de HVC afval ophaalservice. Zelfs de huizen die in de 70-er jaren van de vorige eeuw hebben scheuren. En u begrijpt dat de monumenten die gebouwd zijn op palen hebben problemen met deze verzwaring van vrachtauto's. De opmerking dat het maar voor even is of tijdelijk, is in de praktijk niet herkenbaar. Elk bedrijf doet zijn ding en voelt zich niet verantwoordelijk voor de gevolgen van derden. U kunt dit fenomeen herkennen bij de gaswinning (voorbeeld). Als u niet groter kunt denken, door bijvoorbeeld het spoor een grotere taak te geven, voor het vervoer van personen en producten, dan wil ik u vragen om de huizen op de Lagendijk, van te voren te screenen en de bewoners een garantie te geven, dat de Gemeente helpt om de schade te compenseren. Daarnaast een contract opstellen dat vrachtauto's niet groter mogen zijn dan van te voren wordt vastgelegd. U kunt natuurlijk ook bepaalde Zaanse huizen opkopen volgens de marktwaarde en het huis plaatsen op de Zaanse Schans. Vriendelijke groet [...]
Antwoord	U spreekt uw zorg uit over de gevolgen van trillingen door extra zwaar verkeer op uw woning. Korte tijdshalve verwijzen we u naar antwoord 3.11 betreffende trillingen en 3.5 tot en met 3.7 voor de verkeerskundige gevolgen van dit project.

Reactie	149
Fietstunnel:	Niks veranderen
Provincialeweg:	Niks veranderen
Aansluiting 2:	Niks veranderen
Aansluiting 3:	Niks veranderen
Verbindingsweg:	Niks veranderen

Overig:	Krijg de klere
Antwoord	Dank voor uw reactie. Inhoudelijk kunnen wij hier geen antwoord op geven.

Reactie	150
Fietstunnel:	De inrit is te lang en er kunnen geen auto's meer door. Omrijden is erg lastig. De Guisweg mag niet onderbroken worden.
Provincialeweg:	1 kruising gaat weg en er komen twee voor terug die veel te gevaarlijk worden. Afrit en oprit voor Oud Koog verdwijnen en er komt teveel verkeer door de Verzetstraat.
Aansluiting 2:	De museumlaan sluit niet meer aan op de provinciale weg waardoor mensen moeten omrijden.
Aansluiting 3:	De schietvereniging verliest zijn clubhuis onder de afrit van de A8. Daar ben ik tegen want die club zit daar prima.
Verbindingsweg:	De fietspaden lopen via onlogische en gevaarlijke routes.
Overig:	Het is een slecht plan omdat 1 belangrijk kruispunt verdwijnt en er een zeer complexe verkeerssituatie ontstaat. Veel meer omrijden, vrachtverkeer wat via omrijden onnodig overlast veroorzaakt, omwonenden en betrokken zijn overwegend tegen dit plan. Ik ben daarom tegen dit plan omdat ik teveel nadelen zie.
Antwoord	De oost-westverbinding voor autoverkeer wordt verplaatst, wat inderdaad tot extra reistijd kan leiden. Het is niet mogelijk een onderdoorgang voor autoverkeer aan te leggen op de locatie van de huidige spoorwegovergang, vanwege de beperkte beschikbare ruimte. Het voorlopig voorkeursalternatief wordt op diverse punten nog geoptimaliseerd en verder uitgewerkt, onder andere is het ontwerp van de Provincialeweg inmiddels geoptimaliseerd, waardoor één kruising komt te vervallen ten noorden van de tunnelbak. Dit komt de doorstroming ten goede. In het voorkeursalternatief wordt de Museumlaan inderdaad afgesloten aan de zijde van de Provincialeweg. Dit zal overigens minimale gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van aansluiting 2 vanuit Oud-Koog, omdat deze toch al alleen vanuit de noordzijde (niet A8-zijde) bereikbaar is vanaf de Provincialeweg. We werken samen met onder andere de Krommenieer Schietvereniging aan een duurzame oplossing, zie ook antwoord 3.8. Ook de fietsroutes zijn op een aantal punten reeds verbeterd. In vervolgfases blijven we werken aan het verbeteren van het ontwerp, ook om het beter te laten aansluiten op wensen van de omgeving.

Reactie	151
Fietstunnel:	Bij station Zaanse schans is al een prima (net opgeknapt) fiets -tunnel die al een verbinding maakt naar de overkant. Deze zou evt. Nog verbeterd kunnen worden of verbreed. Fietspad langs provinciale weg kan inderdaad verbeterd worden maar ook de fietstunnels langs spoorlijn van Wormerveer tot Zaandam kunnen beter verbreed opgeknapt en bereikbaar worden! Een fietstunnel maken langs guisweg onder spoor door zou al heel veel veiligheid geven maar kruising hoeft niet dicht voor auto's. Denk ook aan voetgangers en veiligheid!



Provincialeweg:	Zou minder druk worden als er afslagen komen vanuit Wormerveer A8 op en af naar westerkoog en Rooswijk toe en andersom ! Zoals het nu ook ontwikkelt is. De museumlaan open houden ivm teveel drukte op verzetsstraat!!! Afslagen op en af naar oud Koog moet blijven bestaan! Vooral voor de vrachtwagens! Er komen nu onveilige kruisingen dat auto's elkaar moeten kruizen! Daar wordt het te druk voor! Alles wordt nu centraal gefocust op 1 weg!
Aansluiting 2:	Open houden! Onprettig en onveilig wordt er beweerd wat helemaal niet zo is! Wie heeft dat ook zo onderzocht? De korte afslag is juist prima!
Aansluiting 3:	Niet nodig! In bocht onder het viaduct A8 zijn winkels, scholen, fietsers, voetgangers, schoolgaande kinderen, klanten van Gamma en AH , parkerende auto's, skatebaan met al zijn activiteiten voor de jeugd, schietvereniging, bewoners die daar wonen. Het wordt 1 grote snelweg midden in een wijk en bocht ! Alles maar ook alles gaat daar straks overheen met dit plan!!!! Gekkenwerk!! Ook vrachtwagens heen en weer!!!!!! Ook in deze bocht die nu ook heel onoverzichtelijk is.
Verbindingsweg:	Geen goed plan. Te omslachtig, te duur. Van 1 kruispunt naar een gigantische omslachtig project waar geen enkele inwoner blij mee is!
Overig:	Betrokkenheid is er geweest maar alle voorstellen en ideeën werden al gauw van tafel geveegd. Er zijn zoveel goedkopere mogelijkheden mogelijk vooral met fietstunnels en zelfs een tunnel naar plandonker zouden verbreed 1 richting auto's onderdoor kunnen!!! Oud koog moet ook bereikbaar blijven door politie, ambulances en brandweer!
Antwoord	De tunnel bij station Zaandijk is beschouwd als optie voor een goede fietstunnel, maar dat is niet haalbaar gebleken (zie ook 3.10). Ook hebben we de fietstunnel bij de Guisweg aangepast zodat over de hele lengte een voetpad aanwezig is. Er is echter niet genoeg ruimte om er ook een autotunnel van te maken (zie ook antwoord 3.2). Betreffende de andere tunnels, deze niet niet onderdeel van het project, maar we geven uw opmerking door. Uw zorgen met betrekking tot de nieuwe routes en het vrachtverkeer zijn bij ons ook herkend. We werken aan maatregelen om dit te ondervangen. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het opheffen van aansluiting 2 en de nieuwe routes. Het afsluiten van de Museumlaan is nogmaals onderzocht en blijft onderdeel van het voorkeursalternatief, in de planuitwerking wordt dit nader beschouwd op basis van de actuele ontwerpinzichten en omgevingsontwikkelingen. De voorzieningen onder de A8 hoeven voor dit project niet te verdwijnen. Mogelijk dat er aanpassingen nodig zijn, dit wordt momenteel onderzocht en waar nodig maatregelen voor bepaald (zie ook 3.8 betreffende de schietvereniging). Wat betreft uw beeld dat de voorstellen van tafel zijn geveegd. Het spijt ons als u dit als negatief heeft ervaren. Alle oplossingen en ideeën zijn door specialisten beoordeeld, maar kunnen niet allemaal zonder meer doorgevoerd worden. Overigens zijn er ook punten waar op advies van de omgeving wel aanpassingen zijn doorgevoerd, denk bijvoorbeeld aan de aanpassingen aan de fietstunnel en betere fietsvoorzieningen op de Pinkstraat.

Reactie	152
Aansluiting 2:	Het sluiten van afrit 2 gaat zorgen voor een verkeersinfarct in de ochtenden. Iedereen die naar het werk moet via de snelweg, moet ineens via woonwijken en de provinciale weg naar Zaandam (grote rotonde), de oprit in Zaandijk bij het politiebureau of helemaal richting de A7. Dit zou betekenen dat ik voor mijn werk zeker 3 kwartier onderweg ga zijn, normaal doe ik dit in 25 minuten. En niet alleen ik, maar iedereen hier in de omgeving komt al direct in een file terecht. Mijns inziens komt dit de verkeersveiligheid niet ten goede, denkende aan al die kinderen op de fiets die door precies diezelfde woonwijken moeten.
Antwoord	In het voorkeursalternatief vervalt er inderdaad een route van/naar de A8, waardoor weggebruikers andere routes moeten gaan nemen. Een deel van de gebruikers van aansluiting 2 zal via aansluiting 3 gaan rijden en een deel via één van de door u genoemde routes. Waar het nodig is, nemen wij maatregelen om verkeer te stimuleren gewenste routes te nemen, en andere routes juist minder te nemen (zoals bij de route Leliestraat). Zie hiervoor ook antwoord 3.5. In de vervolgfase wordt dit nader getoetst en uitgewerkt aan de hand van het actuele ontwerp om een veilige situatie te behouden.

Reactie	153
Fietstunnel:	De trein zou door een tunnel moeten. Nog zo een onveilige en gevaarlijke fietstunnel zit echt niemand op te wachten. Slecht plan
Provincialeweg:	Nee, slecht plan
Aansluiting 2:	Nee, de afrit Koog aan de Zaan a8 sluiten is totaal niet praktisch
Overig:	Wie heeft bepaald dat dit het voorkeur scenario is, luistert slecht naar de inwoners van Oud Koog. De trein moet zakken. Niet het overige verkeer en de afrit OudKoog A8 moet blijven. Dit plan zet Oud Koog weg als afvoerput van Zaandam. Schande
Antwoord	De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1. De partijen hebben gezamenlijk gekozen voor de oplossing waarbij de weg onder het spoor door gaat. Uw opmerking over de fietstunnel wordt door het projectteam herkend. Deze is daarom geoptimaliseerd, zie ook antwoord 3.10. Over het opheffen van aansluiting 2 verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Of er door het nog aanvullende maatregelen nodig zijn naast wat al is vastgesteld, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	154
Overig:	De verkeersdruk in de wij oud Koog zal niet meewerken aan de veiligheid. Afrit en oprit moet niet verdwijnen bij deze plannen. Ondergrondse trein is de enige goede oplossing
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de

	volgende fase nader beschouwd. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.
--	---

Reactie	155
Overig:	Leuk al die mogelijkheden hierboven. Waar het kort en goed op neer komt is dat met de uitvoering van dit plan heel Zaanstreek Noord vanaf Koog aan de Zaan in een dagelijkse verkeerschaos terecht gaat komen en dat van enige verkeersdoorstroming geen spake meer zal zijn. En dat alles alleen om de NS en Prorail te gerieven. Nee, er is maar één oplossing: Het hele traject ondertunnelen.
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	156
Overig:	Prorail wil meer treinen laten rijden en dat kan nu niet. Een tunnel is het enige dat voor nu en toekomst gaat werken. Het probleem van Prorail wordt met dit plan verplaatst naar diverse plekken in Zaanstad. Dit plan mag gewoon niet uitgevoerd worden. Bovendien kan er meer sociale woningen gebouwd worden als de trein de tunnel ingaat vanaf Zaandam tot Uitgeest. Dat zou een verademing zijn. Duur ja maar wel toekomstbestendig en beter voor de hele infrastructuur in de Zaanstreek.
Antwoord	De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	157
Overig:	Afrit 2 koog aan de zaan moet blijven
Antwoord	Over het opheffen van aansluiting 2 verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Of er door het nog aanvullende maatregelen nodig zijn naast wat al is vastgesteld, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	158
Fietstunnel:	Prima oplossing heel veilig.
Provincialeweg:	Ook heel veilig met een tunnel.
Overig:	Graag de af en oprit A8 oud Koog behouden! Scheelt veel omrijden en dus ook minder vervuilen. Ook kunnen dan alle activiteiten onder de A8 blijven plaatsvinden.
Antwoord	Over het opheffen van aansluiting 2 verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Of er door het nog aanvullende maatregelen nodig zijn naast wat al is vastgesteld, wordt in de volgende fase nader beschouwd. De voorzieningen onder de A8 hoeven voor dit project niet te verdwijnen. Mogelijk dat er aanpassingen nodig zijn, dit wordt momenteel onderzocht

	en waar nodig maatregelen voor bepaald (zie ook 3.8 betreffende de schietvereniging).
--	---

Reactie	159
Overig:	Naar ik heb begrepen, is het grootste probleem de wachttijd bij de spoorbomen. Deze wordt alleen maar vergroot doordat de NS meer moet rijden. De echte oplossing ligt dan ook daar nl. Verdieping van het Spoor. DE VERVOERSREGIO groot Amsterdam moet hievoot opdraaien samen met NS en niet Oud Koog!
Antwoord	De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	160
Overig:	Ik vind het een zeer slecht idee op en af ritten van de a8 en a10 weg te halen dit zal een hoop verkeers overlast veroorzaken.
Antwoord	Over het opheffen van aansluiting 2 verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Of er door het nog aanvullende maatregelen nodig zijn naast wat al is vastgesteld, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	161
Fietstunnel:	Mooi idee, jammer dat het autoverkeer niet ook door deze tunnel zal gaan.
Aansluiting 2:	Heel slecht idee, hier zijn wij het niet mee eens. Dubbele belasting op de op en afrit in nieuw koog. Langere wachttijden om op de snelweg te komen en voor ons een slechtere bereikbaarheid.
Aansluiting 3:	Als hierbij de op en afrit van de A8 bij de gamma blijft bestaan vinden wij het prima.
Verbindingsweg:	Met de NOORDELIJKE ligging van de verbindingsweg zij wij het eens.
Overig:	Wij stemmen TEGEN de Zuidelijke ligging van de nieuwe verbindingsweg.
Antwoord	Het is niet mogelijk om een autotunnel in te passen ter plaatse van de bestaande spoorwegovergang (zie antwoord 3.2). Over het opheffen van aansluiting 2 en het extra verkeer via aansluiting verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Zowel de noordelijke als de zuidelijke ligging hebben voor- en nadelen. Bij het afwegen hiervan is besloten dat de zuidelijke ligging van de verbindingsweg als voorlopig voorkeursalternatief uit de bus is gekomen. Ondanks dat dit betekent dat aansluiting 2 dient te komen vervallen. Zie ook antwoord 3.3 voor meer toelichting waarom dit de voorkeur heeft.

Reactie	162
Fietstunnel:	matig
Provincialeweg:	word smaller gemaakt waardoor opstoppen ontstaan met name oversteken voor de bewoners van oudkoog om naar hen werk te gaan om op de a 8 te komen door rijden naar knooppunt zaandam is een slechte oplossing wel is gedaan in de spits dat is een grote klote zooi

Aansluiting 2:	dat betekent voor oud koog een eind omrijden door een woonwijk niet echt mileu vriendelijk
Aansluiting 3:	allemaal leuk bedagt maar niet reeel met het huidige maar toenemende verkeer deken jullie nu echt dat mensen gaan fietsen of met de vee te volle vieze treinen naar hun werk gaan word is wakker en kom is uit de raadszaal en ga is inde spits met de trein auto of fiets naar de overkant van het noord zeekanaal
Verbindingsweg:	DE ENIGE OPLOSSING IS DIE TREIN IN EEN TUNNEL BAK VAN DE HEMTUNNEL TO AAN WORMERVEER HOEFJE AL DIE WOON WIJKEN NIET OVERHOOP TE HALEN
Overig:	Wat betreft het groen in deze omgeving hoeft u zich geen zorgen te maken dat is door het vele achterstallige onderhoud al een groet kelere zooi geworden
Antwoord	Kortheidshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over de routes van het wegverkeer en naar 3.1 voor de keuze om de trein niet in een tunnelbak te leggen. Voor klachten en meldingen over de kwaliteit van de openbare ruimte verwijzen we u naar www.zaanstad.nl , waar u een knop 'Melding Maken' ziet staan. Via deze weg kunt u aangeven op welke locaties het (groen-)onderhoud aangepakt moet worden.

Reactie	163
Fietstunnel:	Waarom alleen fietstunnel en geen fiets auto tunnel?
Provincialeweg:	Het spoor verdiepen blijft naar mijn mening de beste oplossing. Gemeente zou moeten beslissen en niet de NS of Prorail. Gemeente is er voor de burgers en niet om de NS/prorail te behagen.
Aansluiting 2:	Bizar om dit te doen, de op en afrit moet blijven dit voor alle bewoners in oud koog die straks verplicht worden om te rijden waardoor er weer extra file wordt gecreeeerd.
Aansluiting 3:	Prima mits de aansluiting 2 op en afrit blijft bestaan
Verbindingsweg:	Noordelijke verbindingsweg zou nog kunnen maar zuidelijke is vragen om moeilijkheden.
Overig:	Krijg het idee dat het wel allemaal al is beslist.
Antwoord	Ter plaatse van de huidige spoorwegovergang is niet genoeg ruimte voor een autotunnel. Ook het verdiepen van het spoor is niet haalbaar. Zie hiervoor de antwoorden 3.1 en 3.2, over de eerder gemaakte hoofdkeuzes. Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. In het proces van het project Guisweg zijn in het verleden inderdaad al diverse keuzes gemaakt over welke oplossingrichtingen wel en niet haalbaar zijn geacht. Zo is onder andere de keuze om het spoor niet verdiept aan te leggen inderdaad ook al gemaakt, waaronder door de gemeente Zaanstad. Er is momenteel echter nog geen keuze gemaakt voor het definitieve voorkeursalternatief. Uw reactie zal hierin meegewogen worden door de gemeenteraad, als deze voorjaar 2023 de keuze definitief maakt. Binnen de kaders die er zijn werken we echter nog

graag met u samen om slimme en wenselijke oplossingen te vinden waarmee het project beter aansluit op uw wensen.

Reactie	164
Aansluiting 2:	Waarom aansluiting 2 verwijderen? Ik woon mijn hele leven, vanaf 1953, al op de Breestraat, daarnaast heb ik 18 jaar bij de politie in Zaanstad gewerkt, met name op Wijkteam Oud-Koog. Ik ben opgeleid om namens de politie verkeersmaatregelen te beoordelen. Als ik het mij correct herinner is de Kaarsenmakerstraat specifiek aangelegd vanwege de afhandeling van vrachtverkeer naar Tate & Lyle. Dit verwijderen is dus een stap terug. Het verwijderen van de aansluiting 2 naar de Provincialeweg zou voldoende ruimte moeten creëren voor de tunnel en toch de afhandeling van vrachtverkeer in takt laten. Tevens kan dan de schietbaan daar blijven en zijn de kosten veel lager dan bij het slopen van de constructie (als dat al kan vanwege de opvang van krachten in de lengterichting).
Antwoord	Het behouden van aansluiting 2, met enkel de aansluiting richting Oud-Koog hebben we als optie beschouwd. Dit zou echter een aanzuigende werking hebben voor sluipverkeer en daarmee alsnog veel onnodig verkeer in de wijk veroorzaken. Daarom is besloten dit niet te doen. Ook zou het betekenen dat er geen fietspad meer in te passen is aan de oostzijde van de Provincialeweg. Het aandachtspunt wat u noemt met betrekking tot het vrachtverkeer is een aandachtspunt wat we als projectteam herkennen, hiervoor nemen we maatregelen. Zie daarvoor antwoord 3.7. Betreffende de schietbaan werken we samen met onder andere de Krommenieer Schietvereniging aan een duurzame oplossing, zie ook antwoord 3.8.

Reactie	165
Overig:	Ik vind de oplossing om de op en afrit naar en van de snelweg te verwijderen een slechte oplossing. Ik woon aan de Munnikstraat en ben nu dus snel bij de op en afrit. Als die gesloten of weggehaald worden moet ik doorrijden over de snelweg naar naar de afrit aan de andere kant van het spoor om vandaar terug of heen te rijden. Lijkt mij een broerde oplossing. Kost een hoop tijd en kilometers en geld. Ook een probleem voor de schietver. onder de afrit.
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Betreffende de schietbaan werken we samen met onder andere de Krommenieer Schietvereniging aan een duurzame oplossing, zie ook antwoord 3.8.

Reactie	166
Aansluiting 2:	Stop met de voorgenomen sloop v d afrit 2. Alle vrachtwagens komen dan ws door onze straat.

Antwoord	Vrachtverkeer zal inderdaad deels andere routes gaan rijden als aansluiting 2 gesloopt wordt. Dit zijn routes waar nu ook al vrachtverkeer rijdt en waar nodig passen we de wegen op dit extra verkeer aan, zie antwoord 3.7. Het is niet de verwachting dat er andere dan reeds gebruikte routes gevolgd zullen worden. We weten niet precies waar u woont, dus mocht u hier toch een zorg over houden, dan nodigen we u van harte uit op het projectbureau om dit nader te bespreken.
-----------------	---

Reactie	167
Aansluiting 2:	Niet de afrit 2 slopen. Gewoon de trein in een tunnel. De NS wil toch dit traject vaker benutten. Dan moeten ze ook voor de kosten op draaien.
Antwoord	De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	168
Fietstunnel:	Prima
Aansluiting 2:	Afrit afsluiten, belachelijk,. Vrachtwagens door het dorp. Bewoners onnodig omrijden, file vorming in Koog aan de Zaan
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Uw zorgen met betrekking tot de nieuwe routes en het vrachtverkeer zijn bij ons ook herkend. We werken aan maatregelen om dit te ondervangen. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.5 tot en met 3.7.

Reactie	169
Fietstunnel:	Fietstunnel is fijn
Provincialeweg:	A8 moet blijven.
Antwoord	Er van uitgaande dat u verwijst naar A8 aansluiting 2. De noodzaak om deze op te heffen in het voorkeursalternatief lichten we toe in antwoorden 3.3 tot en met 3.7.

Reactie	170
Fietstunnel:	Fietstunnel bij het spoor is een goed idee
Aansluiting 2:	Het weghalen van af/oprit 2 is een slechte keuze, deze worden dagelijks onwijs veel gebruikt en het afsluiten van deze op en afwegen zal zorgen dat er onwijs veel verkeer dagelijks veel moet omrijden wat weer onwijs slecht is voor het klimaat. Deze op en afritten moeten blijven!
Overig:	Het behoud van afrit 2 is onwijs belangrijk
Antwoord	Over het opheffen van aansluiting 2 verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Ook gaan we bij antwoord 3.5 kort in op de mogelijke extra reistijd die het afsluiten met zich meebrengt.

Reactie	171
Overig:	Behoud de afrit 2 van de A8 en houd daarmee rekening met de aankomende volstrekt onveilige situatie op de kruising Verzetstraat

	Breestraat. Ieder weldenkend mens moet dit niet willen! Verdubbeling vrachtverkeer daar, zeer jonge fietsende kinderen en soms moeders tijdens start en sluiting van Pyramide en peuterspeelzaal Pinkstraatladen + laden enlossen vrachtauto' Albert Heijn op en nabij het kruisingsvlak. Ga nu maar kijken, dat wordt een keer drukker op die kruising. NIET DOEN, ZEER ONVERSTANDIG !
Antwoord	De kruising Pinkstraat-Verzetstraat-Breedstraat is inderdaad een aandachtspunt. In het ontwerp nemen wij daarom maatregelen om deze locatie veiliger in te richten, rekening houdend met een toename van het vrachtverkeer op deze locatie bij het afsluiten van aansluiting 2. Zie hiervoor antwoord 3.7.

Reactie	172
Overig:	Het is een slechte zaak als de op- en afrit wordt gesloten. Het zal veel drukker worden in de koog aan de zaan met sluipverkeer en meer filevorming. Dat de nieuwe wijk bij station Kogerveld wordt gebouwd zal alleen voor meer drukte zorgen bij de grote rotonde in Zaandam. Herzie het plan aub!
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn, overigens zal ook een deel van het sluipverkeer juist verdwijnen (vanaf aansluiting 2 richting Zaandam). Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd aan de hand van het actuele ontwerp. Waar het nodig is, nemen wij maatregelen om verkeer te stimuleren gewenste routes te nemen, en andere routes juist minder te nemen (zoals bij de Leliestraat). Zie hiervoor ook antwoord 3.5. In de vervolgfase wordt dit nader getoetst en uitgewerkt aan de hand van het actuele ontwerp.

Reactie	173
Provincialeweg:	Denk aan verkeer wat uit Wormer komt Als je dan over clausbrug gaat staat alles vast of door de engewormer
Antwoord	Het klopt dat een deel van de weggebruikers via de Engewormer een route richting A7 zal nemen. Nadelige gevolgen voor doorstroming en overlast worden vooralsnog niet verwacht. In de volgende projectfase wordt dit in het verkeersonderzoek nader onderzocht. Zie ook algemeen antwoord vraag 3.5.

Reactie	174
Fietstunnel:	Prima, veiliger voor fietsers
Provincialeweg:	Nee, nagedacht over de drukte tijdens de spits??
Aansluiting 2:	De oprit oud koog MOET blijven, het is al jaren lang zo, en de hoeveelheid mensen die vanaf hier de A8 opmeten is meer dan jullie denken. Die oprit weghalen wordt een puinhoop!!
Antwoord	De aantallen weggebruikers op zowel de Provincialeweg als op aansluiting 2 zijn in beeld en er is rekening gehouden met de komende groei ervan, en wat dit voor de reistijden betekent met of zonder de uitvoer van dit project. Zie voor een volledige toelichting antwoord 3.5. In

	de volgende fase wordt aan de hand van het actuele ontwerp getoetst of en waar eventuele maatregelen nodig zijn.
--	--

Reactie	175
Provincialeweg:	50 km zone svp
Aansluiting 2:	niet veranderen
Antwoord	We ontwerpen de Provincialeweg binnen het project als een 50km/u weg. Betreffende de wegdelen van de Provincialeweg buiten dit project, verwijzen we naar het Zaans Mobiliteitsplan (mobiliteitsplan.zaanstad.nl). Hierin is het voornemen opgenomen om op de volledige Provincialeweg naar 50km/u te brengen. De noodzaak om het voorkeursalternatief op te heffen in het voorkeursalternatief lichten we toe in antwoorden 3.3 tot en met 3.7.

Reactie	176
Aansluiting 2:	Ik ben tegen een opheffing van de aansluiting 2 (of afslag 2) richting koog aan de Zaan. Deze afslag maakt dit deel van Koog aan de Zaan makkelijk bereikbaar zonder dat het verkeer om moet rijden of door Zaandam moet.
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	177
Aansluiting 2:	Ik ben tegen de opheffing van aansluiting 2. Deze afslag maakt dit deel van koog aan de Zaan heel goed bereikbaar. Het verlicht ook de verkeersdruk door zaandam.
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	178
Fietstunnel:	Een mooie oplossing maar zeer intrek voor vandalisme.
Aansluiting 2:	Deze af te sluiten is een waardeloos besluit. Al het vrachtverkeer van o.a. tate en lyle moeten dan door de nieuw aan te leggen verbindingsweg/tunnel. Dus heel veel vrachtverkeer door de wijk. De fabriek heeft expres een ingang aan de pinkstraat gemaakt om te zorgen dat de vrachtwagens zo snel mogelijk van de snelweg, dus afrit 2, op eigen terrein zijn. Ook moeten dan alle bewoners uit o.a. oud koog via de nieuw aan te leggen tunnel de snelweg op en af. Of via de rotonde bij het zmc de snelweg op. En daar is het al onwijs druk in de spits. En dan nog maar te zwijgen als de Alexanderbrug open staat. Dat loopt oud koog helemaal vast in de spits.

Overig:	Het probleem blijft de trein. Je kan het probleem verplaatsen naar het andere verkeer maar dat is geen oplossing. Doe de trein in de tunnel. En laat de de spoorwegen mee betalen aan de tunnel.
Antwoord	Uw zorgen over de veiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen. Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Uw zorgen met betrekking tot de nieuwe routes en het vrachtverkeer zijn bij ons ook herkend. We werken aan maatregelen om dit te ondervangen. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.5 tot en met 3.7. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	179
Overig:	Op en afrit A8 Oud Koog moet blijven
Antwoord	De noodzaak om het voorkeursalternatief op te heffen in het voorkeursalternatief lichten we toe in antwoorden 3.3 tot en met 3.7.

Reactie	180
Aansluiting 2:	Graag die aanhouden naar de A8. Anders komen teveel auto's samen op de samen.
Overig:	Dus Oplossing Noordelijke richting, zolang de inrit en oprit bij Gamma blijft.
Antwoord	Zowel de noordelijke als de zuidelijke ligging hebben voor- en nadelen. Bij het afwegen hiervan is besloten dat de zuidelijke ligging van de verbindingsweg als voorlopig voorkeursalternatief uit de bus is gekomen. Ondanks dat dit betekent dat aansluiting 2 dient te komen vervallen. Zie ook antwoord 3.3 voor meer toelichting waarom dit de voorkeur heeft.

Reactie	181
Overig:	Op en afrit koog aan de zaan A8 moet blijven! Schietvereniging ook!!
Antwoord	Zie antwoorden 3.3 tot en met 3.7 over het opheffen van aansluiting 2. Het zal inderdaad gevolgen hebben voor de verkeerssituatie, hiervoor zijn maatregelen bepaald. In de volgende fase wordt dit nader beschouwd en waar nodig extra maatregelen bepaald. Betreffende de Krommenieër Schietvereniging. We werken samen met onder andere de vereniging aan mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8.

Reactie	182
Verbindingsweg:	Wordt een weg met veel file verkeer , meer belasting en meer uitstoot! stilstaande voertuigen met draaiende motor. Niet iedereen heeft een start/stop systeem in zijn voertuig

Overig:	Ik ben het niet eens met verwijderen op en afritten oud koog, Dit zorgt voor veel meer verkeersbewegingen op de Verzetstraat. Dit is al tijden een weg die onder de loop ligt bij gemeente Zaanstad qua belasting en schoolgaande kinderen. Kijk maar in het archief, vele discussies gevoerd met de wijkraad.
Antwoord	Het aantal rijstroken in het ontwerp is getoetst op de te verwachten verkeersstromen en toetsen we opnieuw in de volgende fase, met het geoptimaliseerde ontwerp. Zie ook antwoorden 3.5 en 3.9. Hier vindt u ook meer informatie over de extra reistijden als gevolg van dit project. Voor de Verzetstraat is een aangepast ontwerp uitgewerkt in het voorkeursalternatief. Dit wordt in de volgende fase nader beshouwd en uitgewerkt. Overigens leidt het opheffen van aansluiting 2 ook tot het wegvallen van een verkeersstroom in de Verzetstraat, de bestuurders die nu vanaf aansluiting 2 binnendoor richting de Provincialeweg rijden.

Reactie	183
Fietstunnel:	Ik ben zeer tegen de sloop van afrit 2 Koog aan de Zaan. Dit hindert mijn woon-werkverkeer enorm. Ik was hier niet gaan wonen zonder deze afrit. Het verbaast mij zeer dat de gemeente zomaar een cruciale afrit kan schrappen.
Provincialeweg:	Ik ben zeer tegen de sloop van afrit 2 Koog aan de Zaan. Dit hindert mijn woon-werkverkeer enorm. Ik was hier niet gaan wonen zonder deze afrit. Het verbaast mij zeer dat de gemeente zomaar een cruciale afrit kan schrappen.
Aansluiting 2:	Ik ben zeer tegen de sloop van afrit 2 Koog aan de Zaan. Dit hindert mijn woon-werkverkeer enorm. Ik was hier niet gaan wonen zonder deze afrit. Het verbaast mij zeer dat de gemeente zomaar een cruciale afrit kan schrappen.
Aansluiting 3:	Ik ben zeer tegen de sloop van afrit 2 Koog aan de Zaan. Dit hindert mijn woon-werkverkeer enorm. Ik was hier niet gaan wonen zonder deze afrit. Het verbaast mij zeer dat de gemeente zomaar een cruciale afrit kan schrappen.
Verbindingsweg:	Ik ben zeer tegen de sloop van afrit 2 Koog aan de Zaan. Dit hindert mijn woon-werkverkeer enorm. Ik was hier niet gaan wonen zonder deze afrit. Het verbaast mij zeer dat de gemeente zomaar een cruciale afrit kan schrappen.
Overig:	Ik ben zeer tegen de sloop van afrit 2 Koog aan de Zaan. Dit hindert mijn woon-werkverkeer enorm. Ik was hier niet gaan wonen zonder deze afrit. Het verbaast mij zeer dat de gemeente zomaar een cruciale afrit kan schrappen.
Antwoord	Over het opheffen van aansluiting 2 verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Ook gaan we bij antwoord 3.5 kort in op de mogelijke extra reistijd die het afsluiten met zich meebrengt.

Reactie	184
Overig:	Ik begrijp oprecht niet dat als de spoorweg overgang zaandijk niet veilig is je vervolgens de a8 aansluiting koog aan de zaan wil afsluiten. Zorg voor een onder doorgang van of de trein of het verkeer bij kruispunt zaandijk en laat de rest met rust. Je gaat zo o nodig geld uitgeven en mensen in

	de omgeving duperen. Zoals de schietvereniging, de vrachtwagens naar Tate en Lyle, de bewoners, etc. Echt jongens geen goed plan dit, doe het niet!
Antwoord	Het opheffen van de spoorwegovergang Guisweg betekent dat er gezocht moet worden naar een alternatieve locatie voor het lokaal verkeer om het spoor te kruisen. In de verkenningsfase is gebleken dat het verdiepen van het spoor niet haalbaar is en is daarom niet verder uitgezocht, terwijl de nu uitgewerkte voorkeursvariant wel haalbaar is gebleken. Betreffende de gevolgen van het opheffen van aansluiting 2 verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Ook gaan we bij antwoord 3.5 kort in op de mogelijke extra reistijd die het afsluiten met zich meebrengt en bij 3.7 specifiek over het vrachtverkeer.

Reactie	185
Aansluiting 2:	Ik wil er voor pleiten dat de op- en afrit in oud-Koog open blijven. Ik wil dit om een aantal redenen: 1) De op- en afrit maakt voor de bewoners uit de buurt mogelijk om snel en makkelijk op de A8 te komen. 2) Vrachtwagens voor bedrijven uit oud-Koog, zeker Tate&Lyle, kunnen nu door een minimale afstand te rijden naar en van hun bedrijfsterrein komen. In de voorgestelde situatie moet door zowel bewoners (punt 1) als vrachtautos (punt 2) iedere keer omgereden worden wat extra tijd en benziene kost. In beide gevallen is het verspilling en de extra uitstoot is slecht voor het milieu (bv stikstof). 3) Argument om de afrit weg te halen is dat ze onveilig zijn. Feit is echter dat er slechts zelden ongevallen plaats vinden wat toch de beste graadmeter is voor onveiligheid. 4) De opritten op zich zitten de ondertunneling van het spoor (de verbindingsweg) niet in de weg. Alleen de toegang naar de oprit vanuit Wormerveer moet geschrapt worden. 5) Nu worden de ruimten in de op- en afrit gebruikt door een vereniging en is er een van de schaarse speelplaats voor de jeugd van oud-Koog onder de A8. Voor hen zijn dit cruciale voorzieningen. 6) Gezien de huidige ontwikkelingen in Europa blijft het handig om een schuilgelegenheid in stand te houden
Aansluiting 3:	Bij de afrit van de A8 komend van Amsterdam naar naar Zaandijk kan de afslag naar rechts richting Rooswijk beter zo gemaakt worden dat het een doorgaande baan krijgt. Dit voorkomt onnodig gestopt en is dus beter voor het milieu.
Overig:	Ik hoop dat de op- en afrit Museumlaan / Provincialeweg behouden blijft. Er wordt gebruik van gemaakt door buurtbewoners en ouders van een school en een kinderdagverblijf om makkelijk en zonder omrijden van en naar richting Wormerveer te gaan. Het geprojecteerde fietspad lijkt me alleen iets toe te voegen voor het stuk Stationstraat naar Guisweg. Verder is het handiger om door de Zwarte Bonsemstraat, Museumlaan en Pinkstraat te rijden. Dit voelt (en is) een kortere route dan de voorgestelde langs de Pellekaanstraat.
Antwoord	Betreffende de gevolgen van het opheffen van aansluiting 2 verwijzen we kortheidshalve naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Ook gaan we bij

	antwoord 3.5 kort in op de mogelijke extra reistijd die het afsluiten met zich meebrengt en bij 3.7 specifiek over het vrachtverkeer. Vooralsnog zijn er geen plannen dat de skatebaan of de graffitiervrijplaats dienen te verdwijnen door dit project, deze speellocatie blijft dus behouden. U stelt een vrije rechtsafbaan voor bij aansluiting 3. De door u genoemde suggestie is ook door het projectteam beschouwd, maar lijkt nog niet mogelijk om in te passen. Het afsluiten van de Museumlaan is nogmaals onderzocht en blijft onderdeel van het voorkeursalternatief, in de planuitwerking wordt dit nader beschouwd op basis van de actuele ontwerpinzichten en omgevingsontwikkelingen. De fietsroute aan de oostzijde van de Provincialeweg wordt in het voorkeursalternatief volledig doorgetrokken vanaf de Parallelweg tot voorbij de Guisweg, daarmee wordt de route hier een logischer geheel dan in het eerdere ontwerp en vergroot dit de meerwaarde.
--	--

Reactie	186
Aansluiting 2:	De afrit 2 moet blijven. Door het afsluiten van afrit 2 word Oud-Koog nog verder verwijderd van een leefbare omgeving. Binnendoor zal alles gaan vollopen in de spits richting aansluiting 3 of A7. Winkels oud-koog zijn ook minder bereikbaar. Laat de trein lekker ondergronds of als fly gaan.
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Het verdiept of verhoogd aanleggen van het spoor is in een eerdere fase beschouwd en vastgesteld dat het niet haalbaar is, daarom is het niet meer verder beschouwd (zie antwoord 3.1).

Reactie	187
Fietstunnel:	In het plan is een extra fietspad aan de oostzijde van de Provincialeweg gemaakt. Een goed initiatief, omdat dit nu een groot gemis is. Wat in het plan wel mist is een aansluiting van dit fietspad op de fietstunnel, om van het fietspad onder het spoor door de Provincialeweg over te steken. Bij de informatieavond werd aangegeven dat je van de Parklaan gebruik kunt maken om de ingang van de tunnel te bereiken. Niet een hele charmante oplossing. Ik verwacht eerder dat mensen de autorijbaan pakken om vervolgens te keren naar de fietstunnel. Veel fietsers gaan nu ook al de rijbaan van de Guisweg op. Mocht er echt geen andere oplossing zijn dat deze, dan zou het mooi zijn als het niet meer mogelijk is op van en naar de rijbaan te gaan, door het fietspad en de autorijbaan te scheiden door bijvoorbeeld een hek of haag.
Provincialeweg:	In het plan is een extra fietspad aan de oostzijde van de Provincialeweg gemaakt. Een goed initiatief, omdat dit nu een groot gemis is. Wat in het plan wel mist is een aansluiting van dit fietspad op de fietstunnel, om van het fietspad onder het spoor door de Provincialeweg over te steken. Bij de informatieavond werd aangegeven dat je van de Parklaan gebruik kunt maken om de ingang van de tunnel te bereiken. Niet een hele charmante oplossing. Ik verwacht eerder dat mensen de autorijbaan

	pakken om vervolgens te keren naar de fietstunnel. Veel fietsers gaan nu ook al de rijbaan van de Guisweg op. Mocht er echt geen andere oplossing zijn dat deze, dan zou het mooi zijn als het niet meer mogelijk is op van en naar de rijbaan te gaan, door het fietspad en de autorijbaan te scheiden door bijvoorbeeld een hek of haag.
Aansluiting 2:	Veel inwoners hopen op het blijven bestaan van afslag 2. Ik ben voor het verwijderen van deze op- en afritten. Veel verkeer voor de Zaanse Schans maakt hiervan gebruik. Ik verwacht dat verkeer uit de richting van Amsterdam nu meer de A7 en de afslag richting het Kalf zal gaan gebruiken. Dit zorgt voor minder verkeersdruk in Zaandijk.
Antwoord	De Guisweg ten oosten van de kruising met Provincialeweg is helaas niet breed genoeg om hier een goede fietsroute aan te leggen, naast het fietspad dat aansluit op de tunnel. In de vervolgfase zal dit nog nader beschouwd worden of er niet alsnog ruimte te maken is, ook uw suggestie betreffende de afscheiding nemen wij hierin mee. Het begin van de tunnel ligt overigens al vrij ver richting de aansluiting met de Parklaan, waardoor het omrijden via de Parklaan logisch is voor veel fietsers ten opzichte van via de stoep rijden. Betreffende het afsluiten van aansluiting 2, het is inderdaad te verwachten dat een deel van het verkeer dat nu via Oud-Koog/Oud-Zaandijk rijdt, niet meer via deze route rijdt en dat daardoor minder verkeersdruk is in het gebied

Reactie	188
Fietstunnel:	Prima geen problemen mee. Alleen maar veilig voor fietser en voetganger
Overig:	Ben niet zo happy met afsluiten afrit koog aan de zaan. Moet vervolgens toch wel een stukje doorrijden om in oud zaandijk te komen. Aan de olam kant
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog (en Oud-Zaandijk) is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.

Reactie	189
Fietstunnel:	Geen fietstunnel. Fietstunnel onder station Zaandijk Zaanse Schans is nu al één grote urinoir. Grafitty, ramen worden ingegoooid. Waarom vragen naar nog meer problemen?
Overig:	Geen afsluiting naar oud Koog a/d Zaan!!! Vrachtwagens van Tate & Lyle en AH rijden nu rechtstreeks door de Kaarsenmakerstraat naar hun bestemming. Niemand heeft daar last van. Straks moet alles door één tunnel, door de Verzetstraat en langs twee scholen. Wat als er een ongeluk in de tunnel gebeurt? Alles staat dan vast. Totaal nergens over nagedacht.
Antwoord	Uw zorgen over de veiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen in deze fase. In de vervolgfase werken we dit verder uit.

	Uw zorgen met betrekking tot de nieuwe routes en het vrachtverkeer zijn bij ons ook herkend. We werken aan maatregelen om dit te ondervangen. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.5 tot en met 3.7. Overigens wijzen we u er op dat ook in de huidige situatie een ongeval kan betekenen dat veel wegen vastlopen, in die zin wijzigt er niets.
--	--

Reactie	190
Fietstunnel:	Verkeersonveilig. Vergelijkbaar met tunnel onder Koog aan de Zaan, ook met onoverzichtelijke T-splitsing en waarschijnlijk ook uitgevoerd zonder spiegel. Zal ook wel te stijl en glad worden met wegdek typisch voor Zaandam, snel stuk en slecht gerepareerd met los gravel op bitumen. Even sociaal onveilig als alle bestaande fietstunneltjes in de Zaanstreek.
Provincialeweg:	Ideaal werkterrein: onmiddellijk versmallen naar een eenbaanse weg. Net als in Wormerveer. Levert zeeën van ruimte op om het spoor over een grote afstand in te graven. Zouden ze in Vught jaloers op zijn. Daarna makkelijke aansluiting naar Westerwating aanleggen. In de huidige plannen moeten alle (nieuwe) inwoners aansluiten bij oprit 3 in de A-8. Waarbij ook nog eens de inwoners van oud-Koog aansluiten. In de huidige plannen een verkeersinfarct in wording. Dat besef is ook al bij B en W bekend, de geplande oplossing is bedoeld voor de komende 50 jaar in plaats van de normale 100 jaar. Typisch Zaandam, zien al sinds de jaren 50 van de vorige eeuw een groeiend conflict tussen auto en trein en kiezen nu met open ogen een halfbakken oplossing.
Aansluiting 2:	Zucht
Aansluiting 3:	Zucht
Verbindingsweg:	Zucht
Overig:	Stuur de Zaanse politiek op werkkamp naar Delft, Boxtel, Vught, Rotterdam-Blaak: ondergrondse stations, verdiepte bakken: het kan echt in de Nederlandse grond. Ook financieel.
Antwoord	Uw zorgen over de verkeerskundige en sociale veiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen. De infrastructuur wordt -zoals inderdaad gebruikelijk is- ontworpen met een levensduur van 100 jaar. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	191
Aansluiting 2:	Ik ben fel tegen het afsluiten van deze af- en oprit. Deze zijn helemaal niet onveilig en de consequentie van de afsluiting is dat er meer vrachtverkeer voor Koog gaat. op een route waar al veel schoolkinderen fietsen. Het is zeer onwenselijk dat ouders daardoor hun kinderen weer met de auto naar school brengen. Bovendien zorgt het voor een slechtere luchtkwaliteit in Koog.
Antwoord	Uw zorgen met betrekking tot de nieuwe routes en het vrachtverkeer zijn bij ons ook herkend. We werken aan maatregelen om dit te ondervangen. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.5 tot en met 3.7.

Reactie	192
Fietstunnel:	Ja
Provincialeweg:	Houden zoals het is ivm bereikbaarheid
Antwoord	Het project als geheel komt juist voort uit zorgen over de bereikbaarheid als de spoorwegovergang niet verwijderd wordt. Het is niet mogelijk om deze spoorwegovergang te verwijderen en geen aanvullende maatregelen te nemen van de bereikbaarheid.

Reactie	193
Fietstunnel:	Zag er goed uit, maar het inrijden van de tunnel vanaf de kant van Wormerveer lijkt erg gevaarlijk. Ditzelfde lange tijd meegemaakt in Zaandam dicht bij de het lyceum, daar gebeurde al veel ongelukken. Graag op dezelfde hoogte brengen, dan parallel maken en dan pas invoegen voor de veiligheid.
Provincialeweg:	Provinciale weg plannen zijn vrij zwak. Allereerst is dit een drukke weg dat niet op 1 baan kan rijden, maar dat is wel het plan. Verkeer vanuit Wormer/Wormerveer zal niet via nauernasevaart rijden. Als voorheen woonachtige in Wormer heb ik dit uitgebreid nagevraagd. Wanneer men aanrijdt op het nieuwe stuk van de provinciale weg vanuit Wormerveer komt de doorgaande weg te kruizen met het verkeer vanuit de enige afrit van de snelweg voor de volledige omgeving. Tijdens spits zal dit in combinatie met een enkele baan voor files zorgen die tot ver op de snelweg voelbaar zullen zijn. Het kruizen van deze twee banen lijkt echt een matig idee. Dan bij het inrijden van de tunnel moet men altijd wachten door de tweebaans tunnel. In deze al smalle tunnel dient ook al het verkeer elkaar te kruizen. Hierdoor wordt filevorming verwacht. Vervolgens wil ik het nog even hebben over de wirwar van witte lijnen nog minder overzichtelijk dan het Bernhardt plein. Met de huidige situatie is het mogelijk om slechts 1 stroom verkeer per keer te laten rijden de rest (6-7 stromen) moeten dan wachten. Ook hier weer lang wachten dus. Daarnaast komt er een nieuw fietspad parallel aan het al ruim breed ontwikkelde huidige fietspad. Dit vervult weinig functie aangezien het enkel de afstand van station Zaanse Schans tot de verzetstraat strekt. Het lijkt onlogisch dat mensen gebruik zullen maken van dit pad voor zo'n korte afstand. Daarnaast is er geen ruimte gemaakt voor fietsers om over te steken naar het huidige fietspad in de wirwar van witte lijnen en als dit nog moet gebeuren zijn we met de auto nog verder van huis. Ook dit gaat tegen het nut van het parallel fietspad in.
Aansluiting 2:	Aansluiting twee komt te vervallen, het gaat dan om toerit en afrit. Dat de toerit weg gaat is ergens wel te begrijpen als het zo is dat er ongelukken gebeuren. Toch is de afrit essentieel voor het voorkomen van files en voor de bereikbaarheid van alle woonwijken en bedrijven in oud Koog. Het liefst zie ik voor de lastige situatie die gepland wordt voor de provinciale weg dat dan zowel de oprit als de afrit van afslag 2 blijft bestaan. De pleziervaart zou daarnaast geen voorrang verdienen op fietser of auto, dit argument voor het verwijderen van de in- en afrit is dan ook

	waardeloos. Daarnaast lijkt een oprit in ruil voor een boom of 5 ook niet een goede deal. Lang verhaal kort wordt de omgeving enkel armer van het sluiten van aansluiting twee dit zou ik dan ook enorm betreuren. Willen jullie aansluiting 2 echt per se veranderen haal dan alleen de (onveilige) oprit eruit, maar niet de afrit. Met de toekomstige plannen bij kogerveld voor 1000+ woningen wordt de op en afrit Zaandam centrum extra belast en voert geen optie voor bewoners van oud Koog. Daarnaast is afrit drie ver omrijden voor deze wijk. Dit geeft veel meer verkeersbewegingen naar deze wijk. Laat staan de lucht verontreiniging, dan liever minder kilometers op de weg dan 5 bomen naast de weg.
Aansluiting 3:	Zag er netjes uit, zal wel zwaar belast worden zie aansluiting 2 antwoord. De nieuwe oprit van aansluiting 3 zal 4-5 keer zwaarder belast worden dan nu het geval is. Ook hier weer, een terugkerend thema, veel vertraging.
Verbindingsweg:	Zie boven, aansluiting 2 moet bereikbaar blijven.
Overig:	Op de info avond begreep ik dat de museumlaan afgesloten gaat worden. Dat betekent wederom een afslag minder naar oud Koog. Nu moeten alle bewoners dus via de verzetstraat (wirwar van witte lijnen). Dan zal ook de last van de grote vrachtwagens toenemen. Museumlaan van provinciale weg inrijden zou mogelijk moeten blijven. Maak het graag 1richtingsverkeer want het uitrijden van de museumlaan de provinciale weg op is erg gevaarlijk. Het nieuwe fietspad daar is naast zinloos nu dus ook belemmerend voor verkeer.
Antwoord	Uw zorgen over de verkeerskundige en sociale veiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen. Dank voor uw uitgebreide uiteenzetting betreffende de weginrichting van de Provincialeweg en de nieuwe verbindingsweg. Inmiddels hebben wij het ontwerp geoptimaliseerd en zullen dat ook in de volgende fase nog doen. De ligging van de tunnelbak is aangepast, waarmee de switch ten noorden van de tunnelbak vervalt en ook de zuidelijke kruising een andere indeling krijgt. In de vervolgfase zal dit nader uitgewerkt worden, ook de exacte belijningen en rijbaanindelingen in de tunnelbak. Op basis van verkeersonderzoek is gebleken dat het eerdere ontwerp reeds voldeed voor het verkeersonderzoek, zie ook antwoord 3.5. Wat de route wordt van individuele bestuurders vanuit Wormer/Wormerveer is voor ons niet te zeggen, maar het is gebruikelijk te verwachten dat een route veranderd als een alternatief logischer of sneller is. Ook dit zal in de vervolgfase nader getoetst worden, aan de hand van het actuele ontwerp. Het fietspad aan de oostzijde van de Provincialeweg wordt verder doorgetrokken, tot aan de Parallelweg. Daarmee wordt het een volwaardige noord-zuidverbinding en een goed alternatief voor de route via de Museumlaan/Pinkstraat en een goede aanvulling op het fietspad ten westen van de Provincialeweg. Betreffende het besluit om aansluiting 2 te laten vervallen en de

	capaciteit bij aansluiting 3/nieuwe verbindingsweg, verwijzen we kortheidshalve naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Aanvullend is het goed te melden, dat de Sluissloot niet enkel een functie heeft voor de pleziervaart, maar ook onderdeel is van het volledige oppervlaktewatersysteem. Ook dit is een zwaarwegende afweging bij de keuze deze niet te willen afsluiten. Het afsluiten van de Museumlaan is nogmaals onderzocht en blijft onderdeel van het voorkeursalternatief, in de planuitwerking wordt dit nader beschouwd op basis van de actuele ontwerpinzichten en omgevingsontwikkelingen. Uw suggestie betreffende het éénrichting maken nemen we hierin mee.
--	---

Reactie	194
Aansluiting 2:	De vereniging voor het sportschieten dient op die specifieke locatie te blijven. In heel de Zaanstreek is dit dé plek om deze sport uit te oefenen, al meer dan 40 jaar lang. Is de gemeente er mee bekend dat schieten 1 van de Olympische Sporten is? Zo ja, hoe kijkt de gemeente dan naar een gepaste locatie voor beoefening van deze sport? Verplaatsing is in een tijd van grondschaarste enorm duur. Als vergroenen bij afrit 2 het doel is van de gemeente, dan zijn daartoe vast ideeën vanuit de schietvereniging. Wij verzoeken de gemeente om met de vereniging te praten, in plaats van over hen te praten.
Verbindingsweg:	Een extra weg zo vlakbij N2000-gebied vinden wij onuitlegbaar gezien onder meer vanwege het stikstofbeleid dat iedereen boven het hoofd hangt. Omrijden is bovendien nog belastende, en dus nadeliger voor het milieu. Hoe gaat de gemeente zich in deze kwestie positioneren?
Antwoord	We werken samen met onder andere de Krommenieër Schietvereniging aan een mogelijke oplossingen, zie ook antwoord 3.8. Het aanleggen van nieuwe wegen is noodzakelijk om de spoorwegovergang te verwijderen en daarmee de mogelijkheid te scheppen dat meer mensen kunnen kiezen de trein te nemen in plaats van de auto. Het gevolg is inderdaad dat de veranderende routes effect kunnen hebben op Natura 2000-gebieden. De effecten op deze gebieden, waaronder door stikstof, zullen zo veel mogelijk worden beperkt en conform de wettelijke eisen gecompenseerd. Onderzoek hiernaar loopt momenteel, en verwachten we in de vervolgfase op te kunnen lossen.

Reactie	195
Fietstunnel:	Fietstunnels, ik vind het niks. Vooral als er halverwege de tunnel ingevoegd moet gaan worden. Om maar niet te spreken van alle tour/race fietsers die gebruik maken van de route. Heb er geen problemen mee om even te wachten voor het spoor. Het is nu alleen onveilig als er niet aan de regels wordt gehouden. Ook hoeft een fietser nooit lang te wachten.
Provincialeweg:	Is nu af en toe vervelend om over het spoor te komen of dat komt door de (vaak halfvolle) treinen of de slechte afstelling van de stoplichten is een

	vraag. Ik denk dat dat zeker beter ingeregeld kan worden. 1 baan richting Zaandam? Denk dat daar in de spits beste file's zullen ontstaan.
Aansluiting 2:	Vrachtwagens van Tate en Lyle en Olam welke geen afrit meer hebben in de Koog? En nu via de tunnel weer terug moeten rijden. Daardoor vele meters extra zullen moeten maken, daardoor ook meer gebruik van de openbare ruimte in de Koog en daardoor veel meer fietsers zullen passeren. Wat een slecht idee!
Aansluiting 3:	Extra aansluitingen van en naar Assendelft, snap eerlijk gezegd niet waarom dit noodzakelijk zou zijn.
Verbindingsweg:	Hoop dat er rekening gehouden zal worden met de te nemen hellingen, zeker voor het vrachtverkeer. De berekeningen die hiervoor zijn gebruikt blijken alleen te werken voor aan te leggen wegen zonder bochten, dat is hier dus niet van toepassing.
Overig:	Hoe zit het met de gelden? Begrijp dat er nu al een tekort is. Wordt dit ingelost om woningbouw te realiseren in deze hoek? Is er ook rekening gehouden met de bouw hiervan? Containerbouw 200, hotelkamers 300 en woningen 1200??? Hoor en lees hier helemaal niets (meer) over! Misschien ook de busbrug voor altijd open en de trein verdiept onze dorpen laten passeren.
Antwoord	Nu is de spoorwegovergang ongeveer 20 minuten per uur gesloten. Straks gaan er meer treinen rijden en loopt dit op tot meer dan 30 minuten per uur. De hoeveelheid (schoolgaande) fietsers die deze spoorwegovergang gebruikt is op piekmomenten te groot voor de beschikbare ruimte en zorgt voor onveilige situaties, wat in de toekomst alleen maar zal toenemen. Uw zorgen over de veiligheid van de tunnel, die worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen. De verkeerslichten bij de spoorwegovergang zijn al zo ver mogelijk geoptimaliseerd, rekening houdend met de ingewikkelde kruising waar ook een drukke spoorwegovergang onderdeel van is. Betreffende de wegingdelingen, dit is verkeerskundig getoetst en haalbaar bevonden, zie antwoord 3.5. In de volgende fase wordt dit onderzoek met de nieuwe inzichten geactualiseerd en waar nodig worden aanvullende maatregelen genomen. Uw zorgen met betrekking tot de nieuwe routes en het vrachtverkeer zijn bij ons ook herkend. We werken aan maatregelen om dit te ondervangen. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.5 tot en met 3.7. De extra aansluiting van en naar Assendelft en verder zorgt ervoor dat een deel van het verkeer niet meer door Westzaan of de Provincialeweg naar het noorden en westen hoeft te rijden. Hiermee wordt het gemeentelijk wegennet ontlast. In het ontwerp worden hellingshoeken gebruikt die verkeersveilig zijn en voor voldoende doostroming (ook voor vrachtwagens) zorgen. Betreffende de gebruikte modelsoftware, zie ook antwoord 3.5. Het beschikbare budget wordt gebruikt voor het project Guisweg. De

	budgetten zijn niet gekoppeld aan eventuele woningbouw in het gebied. Woningbouw is nooit onderdeel geweest van dit project. Wel is het oplossen van dit knelpunt een vereiste om eventuele woningbouw direct ten westen van het spoor in de toekomst mogelijk te kunnen maken. Over deze woningbouw vind u meer informatie via maak.zaanstad.nl
--	--

Reactie	196
Fietstunnel:	Leuk ontwerp, maar voor de oudere mens een hindernis. De instroom in de tunnel (vanuit W'veer) zal op de T-splitsing tot ongelukken lijden. Advies: Niet bouwen en vergeet de deze tunnel!
Provincialeweg:	In al de plannen is gesteld dat verdieping voor de trein een onhaalbare kaart is door de hoge kosten. Nu presenteren jullie een plan waarin de Provinciale weg gedeeltelijk en de Verbindingsweg totaal verdiept zijn. Hier praat men over minimaal 100 meter Provinciale weg (tot 1,5 a 2 meter max) en de verbindingsweg tot ongeveer 6 meter onder de huidige spoorrails.
Aansluiting 2:	Niets aan doen, gewoon laten zoals het nu is.
Aansluiting 3:	Zonde van het geld.
Verbindingsweg:	Zie hierboven.
Overig:	Alternatief: Trein heeft ongeveer 300 meter ter beschikking om 5 meter te stijgen (ter hoogte Guisweg). Deze hoogte is genoeg om het verkeer richting W'veer , Zaandijk en Zaandam onbelemmerd het spoor te laten passeren. Het station Zaanse Schans zal dan wel verhoogd en eventueel in Zuidelijke richting verplaatst moeten worden. De daling voor de trein is geen probleem daar het volgende station op 2,5 km afstand ligt.
Antwoord	Uw zorgen over de verkeerskundige en sociale veiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen, waaronder een betere toegankelijkheid voor mensen die slecht ter been zijn. Uw vaststelling over de Provincialeweg is een juiste. Belangrijkste verschil met een verdiept spoor is dat dit nog steeds een substantieel kortere verdiepte ligging is dan dat minimaal voor het spoor nodig is. De in het verleden gemaakte hoofdkeuze waarbij besloten is om het spoor op maaiveld te houden, is toegelicht in antwoord 3.1. Voor het overige verwijzen we u korthedshalve naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7, met betrekking tot de weginfrastructuur.

Reactie	197
Overig:	Goedendag, Zonder dat ik de versie voor de onderdoortunnel afkeur voorzie ik als langdurig bewoner van de Museumlaan allerlei verkeerstechnische problemen wanneer de snelwegop- en afritten nr 2 Zaanstad-Koog opgeheven worden plus nog een aantal afsluitingen ten opzichte van de huidige situatie. Dat betreft problemen die zullen ontstaan in het noordelijke deel van Oud-Koog voor zowel de bewoners, de zeer prominente grote industrie en de lokale middenstand. In plaats van een sinds jaar en dag vlotte aansluiting richting Amsterdam en het noorden en zuiden van Zaanstad zullen er allemaal (onvoorspelbare) nieuwe verkeerspatronen gaan ontstaan die voor allerlei nieuwe

	verkeersdruk gaan zorgen op nu nog rustige binnenstraten in wijde omtrek en de Zaanbruggen (richting Bernhardplein) en m.i. alleen maar extra vertragingen, meer milieubelasting en minder veilige situaties kunnen opleveren. Deze bezwaren worden door zeer veel lokale bewoners, de industrie en de middenstand gedeeld en ik ga er vanuit dat deze bij u al uitgebreid onder de aandacht zijn gebracht. Hier zou ik u echter nog speciaal op een misschien minder opvallend effect willen wijzen als de huidige plannen doorgang vinden: In de Boschjesstraat/Pinkstraat is de basisschool De Piramide gevestigd, grote aantallen ouders uit de wijde omtrek komen met de auto tijdens de ochtend- en avondspits hun kinderen afzetten en ophalen, vaak gaan of komen deze autobestuurders naar of van hun werk, voor een groot deel in de richting van Amsterdam op nog geen steenworp afstand in de Museumlaan gaat binnenkort het grote kinderdagverblijf Villa West in vol bedrijf, deze kinderen worden bijna uitsluitend met de auto gebracht en gehaald door ouders die dat met hun werk moeten combineren bij elkaar genomen levert dit dagelijkse verkeerspieken op in de wijk die nu nog beheersbaar zijn, maar die in mijn verwachting in de toekomst voor zowel de bewoners als de autorijdende ouders uit de wijdere omgeving tot extra verstoppingen en overlast, verslechterde doorstroming, verlengde reistijden en (zeker voor de lokale fietsers) onveiligere verkeerssituaties zullen zorgen. Ondanks dat mijn ogen de grootse problemen met de meest nadelige gevolgen in Oud-Koog zullen ontstaan bij het vrachtwagenverkeer en de lokale supermarkt en bouwmarkt, wil ik u ook wijzen op de veel gecompliceerdere situatie die gaat ontstaan voor veel autorijdende ouders plus alle andere betrokkenen. Ik verzoek u daarom in dit opzicht de plannen nogmaals op hun gevolgen te onderzoeken en na te gaan in hoeverre de aangedragen argumenten in de praktijk wel gerechtvaardigd zijn met het oog op de vele gevolgen. Met vriendelijke groet [...]
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Dank voor het opmerken van het aanvullende aandachtspunt met betrekking tot autorijdende ouders van en naar de Piramide en de nieuwe locatie van Kinderdagverblijf Villa West. In de verkeersmodellering is rekening gehouden met de nu bekende veranderingen en ontwikkelingen in de omgeving. In de vervolgfase wordt dit nogmaals onderzocht en geactualiseerd aan de hand van de dan bekende informatie. Onderdeel hiervan is ook de Museumlaan, die in het voorkeursalternatief bedoeld is om af te sluiten van de Provincialeweg.
Reactie	198
Fietstunnel:	De sociale veiligheid is in het geding met nóg een tunnel onder het spoor, terwijl er op 50m al een tunnel ligt onder het station Zaandijk-Zaanse Schans! Maak deze veiliger én geschikt voor ál het langzame verkeer!!

	Met het plan voor een nieuw aan te leggen tunnel vanaf de Guisweg, worden onveilige situaties gecreëerd voor de gebruikers hiervan, zoals de fietsers en voetgangers. In het donker voelen velen zich al niet veilig in een tunnel en bij deze is er ook nog eens geen enkel overzicht op verkeer wat vanuit de richting Wormerveer en Zaandam komt door de hoge wanden! Het is wachten op aanrijdingen en valpartijen... Tevens is zo'n tunnel bij een natte of gladde weg niet aan te raden! Er is dan straks geen enkele gelijkvloerse oversteek meer op maaiveld nivo tussen de verschillende wijken van oost naar west en vice versa tussen Krommenie en het Noordzeekanaal voor al het langzame verkeer....!!!! Ik hoop dat de raad van Zaanstad zich dat ook realiseert! In het stuk over Wouter Koolmees, de nieuwe president directeur van de NS, in het NHD van 12 oktober jl., staat geschreven dat de NS voor de toekomst hard nadenkt over andersoortige dienstverlening. Elk kwartier een trein laten rijden is straks niet meer nodig, 1x per half uur volstaat. Dus waarom zul je nú álles op de schop willen gooien, terwijl de top van de NS zelf aangeeft de frequentie van het aantal treinen voor de toekomst drastisch te willen gaan minderen? Samengevat: Een extra tunnel onder het spoor is een zeer slecht plan!! NIET DOEN DUS!! Het enige juiste is de trein in een tunnel en er boven kunnen woningen gebouwd worden, wat overigens broodnodig en alle wijken via een gelijkvloerse kruising bereikbaar blijven... Is er nagedacht over de veel langere en dus onacceptabele aanrijtijden van brandweer, politie en ziekenauto's????
Provincialeweg:	Dit zou een wirwar van wegen moeten gaan worden, die de veiligheid zéker NIET ten goede zal komen, al beweren de ontwerpers anders... Maar...zij WONEN NIET in dit gebied!!!! Wát een bizar plan om de auto's van baan te laten wisselen thv de Munnikstraat..., ongelukken liggen op de loer..., wie bedénkt zoiets?? En dan ook nog de wirwarvan banen en daardoor nóg meer onveilige situaties thv de kruising van de Verzetstraat... Samengevat: Provinciale weg niet veranderen, zoals het plan wat er nu ligt!! Wanneer de Provinciale weg weer 2 baans zou worden gemaakt, is er voldoende ruimte om de treinen in een tunnel te laten rijden.
Aansluiting 2:	ABSOLUUT HANDHAVEN ZOALS HET IS!!!! De huidige afrit van de A8 is zoveel beter voor de veiligheid in de woonwijk Oud-Koog! Ondertunneling maakt het in deze wijk zoveel ONVEILIGER met 3 basisscholen, een kinderdagverblijf, diverse kinderopvang.... Dit in tegenstelling tot wat de Projectgroep beweert! Zij WONEN hier immers niet en hebben dus geen idee waar ze over praten.... Ook hier zullen de aanrijtijden van brandweer politie en ziekenauto fors toenemen, zóveel méér dan is toegestaan, met alle gevolgen van dien...! Samengevat: Afrit 2 absoluut laten zoals deze is!! Zie bovenstaande uiteenzetting.
Aansluiting 3:	Deze kan blijven zoals die nu bestaat, wanneer aansluiting 2 niet veranderd.



Verbindingsweg:	Zéér slecht plan en absoluut niet goed overnagedacht!!!! Deze slecht geplande ondertunneling maakt deze wijk in Oud Koog absoluut véél onveilig dan zoals de situatie nu is!! Uiteenzetting bij Aansluiting 2.
Overig:	Gezien de vele bezwaren van de bewoners in dit deel van uw gemeente, verzoeken wij de gemeente(-raad) om nu eens NAAR DE BEWONERS IN UW GEMEENTE TE LUISTEREN en niet zomaar goedkeuring aan zo'n ONZINNIG plan te geven... Óf bent u vergeten dat u volksvertegenwoordigers bent??? U zit in de gemeenteraad omdat.... Precies! LUISTER dan ook eens naar de mensen die op jullie hebben gestemd!!!!!!!!!! Graag wil ik spreektijd wanneer dit punt op de agenda van de gemeenteraad staat.
Antwoord	Uw zorgen over de verkeerskundige en sociale veiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen. Het is inderdaad bekend dat de NS momenteel minder treinen laat rijden, maar het is te verwachten dat op de langere termijn het aantal treinreizigers en treinen weer zal toenemen en dus de spoorwegovergang opgeheven moet worden. Betreffende de verdiepte ligging, dit is beschouwd en als niet haalbaar afgefallen (zie ook antwoord 3.1). Met de hulpdiensten is overleg geweest en zij zijn voorstander van het opheffen van de spoorwegovergang, weliswaar zal de route iets langer zijn, maar dat weegt op voor de onzekerheid in aanrijtijd die men nu moet inbouwen. In de huidige fase is het ontwerp van de wegindeling op de Provincialeweg geoptimaliseerd. Onder andere de door u benoemde switch komt te vervallen, dit zal naar verwachting de doorstroming hier verbeteren. Ook zal dit de kruising met de Verzetstraat verbeteren. Betreffende het vervallen van aansluiting 2. Korthedshalve verwijzen we u naar antwoorden 3.3 tot en met 3.7. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. De gemeenteraad zal in voorjaar 2023 een gewogen afweging maken over dit project, waarbij ook uw belangen (waaronder deze Nota van Antwoord) meegewogen worden. Inspreken tijdens vergaderingen kunt u aanvragen via gemeenteraad.zaanstad.nl.

Reactie	199
Overig:	Sluiting op-/afrit 2: Met het sluiten van de op- en afrit loopt het verkeer in de wijk Kogerveld helemaal vast. De nieuwe route naar de A8 via de nieuwe verbindingsweg is voor veel automobilisten niet aantrekkelijk, omdat zij hiervoor moeten omrijden. Mensen kiezen intuïtief de kortste route en ook navigatiesystemen kiezen vrijwel altijd de kortste route. Dat betekent dat de Paltrokstraat en de Heijermansstraat vele malen meer auto's krijgen dan dat mogelijk is. En het is nu al druk. Tel daarbij op de bouw van 4000 nieuwe woningen alleen al in de wijk Kogerveld (dat betekent minimaal 4000 auto's erbij) en geen enkel zicht op een betere treinverbinding met Amsterdam Centraal, waardoor mensen gedwongen

	worden hun auto te pakken. In het huidige scenario wordt de wijk Kogerveld een verkeersinfarct. Een betere optie is om het huidige scenario aan te passen, waarbij de op-/afrit 2 behouden kan blijven of te kiezen voor het andere scenario.
Antwoord	Een deel van het verkeer zal inderdaad nieuwe routes moeten gaan zoeken, wat kan betekenen dat het op plekken drukker wordt en op plekken juist minder druk. Waar het nodig is, nemen wij maatregelen om verkeer te stimuleren gewenste routes te nemen, en andere routes juist minder te nemen (zoals bij de Leliestraat/Paltrokstraat). Zie hiervoor ook antwoord 3.5. In de verkeersonderzoeken is rekening gehouden met de toename van verkeer door nieuwbouw. In de vervolgfase wordt dit nader getoetst en uitgewerkt aan de hand van het actuele ontwerp. Voor het verbeteren van de treinverbinding met Amsterdam Centraal is het gewenst dat dit project uitgevoerd wordt, zodat er in de toekomst met een grotere frequentie treinen kunnen gaan rijden en de trein een aantrekkelijker optie wordt.

Reactie	200
Overig:	Ik zie als enige lange termijn oplossing het spoor verdiept. Met nadruk op lange termijn. Nu zijn de kosten wel veel hoger voor de toekomst zie ik dit als beste oplossing.
Antwoord	De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en inderdaad niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie ook antwoord 3.1.

Reactie	201
Antwoord	Gelijkkluidende reactie met reactie 4, zie kortheidshalve tekst en behandeling aldaar.

Reactie	202
Aansluiting 2:	Wij zijn bang dat door het afsluiten van de op - en afrit 2 ons winkelgebied slechter bereikbaar zal worden, omdat onze klanten dan een extra omweg moeten gaan maken, om naar ons winkelgebied te kunnen komen en zeker een wat oudere doelgroep, waar ik ook van afhankelijk ben gaat dan sneller afhaken als het te lastig wordt. Buiten dat als deze aansluiting verdwijnt zal een deel van het verkeer er eerder afgaan bij Zaandam en dan via de rotonde bij het Bernardplein en dan via de Paltrokstraat Oud Koog binnen gaan komen en dan zo via Zuideinde Raadhuisstraat, waardoor je extra drukte gaat krijgen op deze straat die daar al helemaal niet echt geschikt voor is om een hoge verkeersdruk te krijgen en je het risico gaat krijgen dat het hier regelmatig vast komt te staan, waardoor mensen die dan naar de winkels toe willen dit gaan mijden omdat ze het risico lopen vast komen te staan. Deze extra verkeersdruk zal ook voor een deel gaan bestaan uit vrachtverkeer wat bij de fabrieken moet zijn, omdat je hier vaak te maken hebt met buitenlandse chauffeurs en hun navigatie niet goed staat ingesteld en mochten dit vrachtverkeer er wel voor kiezen om via aansluiting 3 en de nieuwe verbindingsweg te komen dan zal er een extra

	verkeersdrukte gaan komen op de Verzetstraat waar het toch al vaak heel druk is. Dit terwijl de vrachtwagens nu rechtstreeks van de afrit bij aansluiting 2 via de doorsteek t.o. de Gamma naar de fabrieken kunnen. Wij hebben in een eerder gesprek met het project Guisweg ook al aangegeven dat het voor de ondernemers al heel wenselijk zou zijn om in ieder geval anders de afrit bij aansluiting 2 te behouden omdat we dan in ieder geval voor onze klanten makkelijker is om bij onze winkels te komen, de vrachtwagens dan nog steeds via de doorsteek tegenover de Gamma naar de fabrieken kunnen en je hiermee een hoop sluipverkeer binnen Oud Koog kan voorkomen. Er wordt namelijk gesuggereerd dat met name de oprit bij aansluiting 2 niet voldoet aan de huidige eisen (maar niet de afrit) en dat deze oprit de doorstroom op de A8 stagneert, maar wat denken jullie ervan als de afrit bij Zaandam Klaverblad veel meer belast gaat worden met zijn korte invoeg - en uitvoegstroken dit dan niet de doorstroom op de A8 zal gaan stagneren?? dat lijkt mij namelijk van wel zeker met al de extra drukte die van die afrit gebruik moet gaan maken door de hele woonwijk die er in Kogerveld bij gaat komen. Dit is onze reactie op het plan en wij hopen dat jullie de aansluiting 2 zullen behouden voor de bereikbaarheid van Oud Koog. Wij hebben namelijk al een snelweg midden door ons dorp en dus wel de lasten maar straks niet meer de lusten om snel vanaf en op de snelweg te zijn, wat juist voor ons winkelgebied, maar ook als woongebied belangrijk en prettig is. De ondernemers hebben op dit moment toch al heel zwaar door de corona en nu weer de hoge electriciteitskosten en het wordt er allemaal niet steeds makkelijker op en dan is het dus de vraag wat dit weer voor consequenties zal hebben. De beste oplossing blijft natuurlijk het spoor ondertunnelen.
Antwoord	In het voorkeursalternatief vervalt aansluiting 2. Voor Oud-Koog, waar uw winkelgebied zich bevindt, zijn de gevolgen het grootst. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd. Hierbij willen we ook graag met u als ondernemers in het gebied nader kijken hoe we om kunnen gaan met de gevolgen van uw winkelgebied. Een deel van de gebruikers van aansluiting 2 zal via aansluiting 3 gaan rijden en een deel zal een route zoeken via de route die u aangeeft. Waar het nodig is, nemen wij maatregelen om verkeer te stimuleren gewenste routes te nemen, en andere routes juist minder te nemen (zoals bij de route Leliestraat/Paltrokstraat). Zie hiervoor ook antwoord 3.5. In de vervolgfase wordt dit nader getoetst en uitgewerkt aan de hand van het actuele ontwerp om een veilige situatie te behouden. Betreffende het vrachtverkeer en de route via de Verzetstraat. Dit delen wij en we werken aan maatregelen hiervoor. Zie antwoord 3.7. Er wordt - separaat van dit project- overigens ook gewerkt aan plannen voor het klaverblad van knooppunt Zaandam en de route vanaf daar richting de Prins Bernhardrotonde, zodat ook deze aansluiting voldoet voor het (toekomstig) verkeersaanbod.

Reactie	203
Provincialeweg:	Er wordt uitgegaan van minder verkeer op provinciale weg , maar met slechts 1 rijstrook ipv 2 is dat maar de vraag? Plus hoeveel drukker wordt het bij aansluiting N8, N246 met de N203, nu in splits al aardig wat filevorming Bij het fietsplan voor kruispunt Prunuslaan en Witte veer straat,- Op zich prima-,wordt nog uitgegaan van toenemend verkeer op de provinciale weg?
Antwoord	In de gebruikte verkeersmodellen wordt uitgegaan van het verkeersaanbod van 2040 (oa groei autoverkeer, toename bewoners). Deze modellen zijn gebruikt om te bepalen of routes het veranderend verkeersaanbod kunnen verwerken. Zie hiervoor ook beantwoording 3.5.

Reactie	204
Fietstunnel:	liever niet
Provincialeweg:	houden zoals het nu is
Aansluiting 2:	liever niet
Aansluiting 3:	liever niet
Verbindingsweg:	houden zoals het nu is
Overig:	Bij elke plaats tussen Amsterdam en Alkmaar zijn spoorwegovergangen. Waarom deze voor veel geld aanpassen. De oprit A8 is weliswaar wat kort, maar verder prima.
Antwoord	Dank voor uw reactie. Korteheidshalve verwijzen we naar de algemene beantwoording in hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord. Betreffende het opheffen van deze spoorwegovergang. ProRail heeft de ambitie dat op lange termijn alle spoorwegovergangen verdwijnen, hierbij geldt wel dat er prioriteit wordt gegeven aan de meest lastige spoorwegovergangen (waaronder de Guisweg). De afgelopen jaren zijn meerdere ongelijkvloerse kruisingen met het spoor gerealiseerd (Krommenie/Assendelft, Uitgeest en Heiloo). Ook in Alkmaar, Dijk en Waard en Castricum wordt gewerkt aan het opheffen van spoorwegovergangen.

Reactie	205
Fietstunnel:	Bij een verdiept spoor hoeft geen fietstunnel.
Provincialeweg:	Bij een verdiept spoor hoeft deze niet te veranderen
Aansluiting 2:	Handhaven
Aansluiting 3:	Niet aanleggen
Verbindingsweg:	Niet van toepassing bij een verdiept spoor.
Overig:	Uitsluitend verdiept spoor is als oplossing voldoende, het geld wat overblijft kan dan voor zinnigere doelen gebruikt worden.
Antwoord	De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken, onder andere vanwege de veel hogere kosten ten opzichte van deze variant. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	206
Fietstunnel:	Is overbodig. Op ca 400 meter ligt al jaren een fietstunnel die toen speciaal gebouwd is om onder andere scholieren niet over de overweg

	en provincialeweg te laten oversteken! Maak gewoon gebruik van deze tunnel en bespaar onnodige kosten.
Provincialeweg:	Een tunnel onder de spoorwegovergang lijkt de beste oplossing. De extra kosten zullen zich in de toekomst terugbetalen. Bij uitvoering van de plannen zoals die er liggen zal een file op de A8 terugslaan op de kruisingen en omliggende wegen en zal dat blijven doen.
Overig:	We vragen ons af of de reden voor de uitbreiding van de spoorlijnen wel nodig is omdat op 31 oktober 2022 de N.S. heeft aangekondigd dat er een nieuwe dienstregeling komt. De reden hiervan is dat ze op korte termijn MINDER treinen gaan laten rijden. Er zal overigens voor het wegverkeer, een grotere drukte ontstaan bij de rotonde Guisweg - Fortuinweg. Na realisering van de plannen, is er nog maar 1 manier om de wijk uit te komen, nl. via deze rotonde. Dat zal voor extra opstopping van verkeer gaan zorgen, mede gezien het feit dat er ook een gehele nieuwe wijk in Rooswijk wordt gebouwd.
Antwoord	U verwijst vermoedelijk naar de fietstunnel bij de Blaasbalgstraat. Deze fietstunnel ligt voor een grote groep weggebruikers niet op een logische locatie en voldoet daarmee niet als een volwaardige vervanging van de spoorwegovergang Guisweg. Daarom is gekozen om op deze locatie een tunnel voor fietsers en voetgangers te bieden ter vervanging van de spoorwegovergang. In een eerdere fase is beschouwd of het mogelijk is een autotunnel aan te leggen ter plaatse van de spoorwegovergang, maar dit is ruimtelijk niet mogelijk (zie antwoord 3.2) . Daarom is gekozen om deze iets zuidelijker aan te leggen, waar de ruimte wel beschikbaar is. Betreffende de terugslag van een file. Dat kan in de huidige situatie ook al voorkomen, waarbij file direct terugslag veroorzaakt op de Provincialeweg en ook het volledige onderliggend wegennet komt vast te staan. Dit blijft ook mogelijk bij deze aanpassingen, maar de gevolgen zijn veel beperkter. Btreffende deze verkeersonderzoeken, zie ook antwoord 3.5. Het is inderdaad bekend dat de NS momenteel minder treinen laat rijden, maar het is te verwachten dat op de langere termijn het aantal treinreizigers en treinen weer zal toenemen, waardoor de behoefte om deze spoorwegovergang aan te pakken ook weer groeit. Met betrekking tot de rotonde Guisweg - Fortuinweg klopt het dat dit weliswaar de enige route wordt om de wijk uit te gaan, er komt echter geen doorgaand verkeer vanaf de Guisweg meer langs. Dit betekent dat de rotonde aanzienlijk minder druk zal zijn dan in de huidige situatie.

Reactie	207
Antwoord	Dit is een gedeelte van een gelijkkluidende reactie die is behandeld onder volgnummer 4. Zie tekst en beantwoording aldaar.

Reactie	208
Antwoord	Gelijkkluidende reactie met reactie 4, zie korthedshalve tekst en behandeling aldaar.

Reactie	209
Antwoord	Gelijkkluidende reactie met reactie 4, zie korthedshalve tekst en behandeling aldaar.

Reactie	210
Fietstunnel:	Sociaal onveilig Niet toegankelijk met kinderwagen of rolstoel, zeker niet in de spits met al die scholieren. De kruising in de tunnel is gevaarlijk. Geen normale kruising meer a niveau over bijna 10 km...
Provincialeweg:	Rare wisselkruising, vreemde oplossing. gehele weg 50 km/h
Aansluiting 2:	afrit 2 kan blijven, oprit 2 inderdaad weghalen Hele vreemde kruising
Verbindingsweg:	brede weg, 50 km/h graag
Overig:	spoor onderdoor is de oplossing, niet deze halve niet omomkeerbare keuze.
Antwoord	Uw zorgen over de verkeerskundige en sociale veiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen. Dit betreft onder andere het aanpassen van de hellingshoek en het toevoegen van een voetpad over de gehele lengte, om de toegankelijkheid voor mensen met rolstoel of kinderwagen te borgen. Het ontwerp van de Provincialeweg is geoptimaliseerd, hierbij is onder andere de door u benoemde switch komen te vervallen. Het is niet verkeerskundig wenselijk om enkel volledige aansluitingen op snelwegen te laten bestaan, daarom behouden we niet enkel de afrit van aansluiting 2 (zie ook antwoord 3.4). We ontwerpen de Provincialeweg binnen het project en de nieuwe verbindingsweg als een 50km/u weg. Betreffende de wegdelen van de Provincialeweg buiten dit project, verwijzen we naar het Zaans Mobiliteitsplan (mobiliteitsplan.zaanstad.nl). Hierin is het voornemen opgenomen om op de volledige Provincialeweg naar 50km/u te brengen. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	211
Fietstunnel:	geen fietstunnel maar een spoortunnel maken geen helling voor rolstoel of kinderwagen sociaal onveilige oplossing, ik ontwijk zoveel als mogelijk alle tunneltjes. Met deze oplossing geen andere keuze. Dan maar met de auto, zou toch niet de bedoeling moeten zijn. Kruising in de tunnel gaan ongelukken van komen
Provincialeweg:	Het wisselen van richting halverwege gaat voor problemen zorgen en is een rare oplossing. Snelheid gehele provincialeweg Zaandam->Wormerveer 50km/h!
Aansluiting 2:	De oprit verwijderen maar de afrit behouden, scheelt omrijverkeer vrachtwagens. Ook deze kruising is een rare oplossing. Verzetstraat wordt een en al opstelvakken. Geen aantrekkelijke toegang tot een wijk!
Aansluiting 3:	Waarom allemaal verkeerslichten kan dit niet anders?

Verbindingsweg:	Veel asfalt, kan dit niet smaller? Max snelheid 50km/h!
Overig:	Snelheid laag houden voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid! Dit is overigens niet de juiste oplossing, veel extra asfalt nodig. Spoor onderdoor zou Zaanstad verbinden en mensen beter tot elkaar brengen. Deze oplossing verdeelt de Zaankanter dit moet je als gemeente niet willen. Kans gemist!!
Antwoord	Uw zorgen over de verkeerskundige en sociale veiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen. Dit betreft onder andere het aanpassen van de hellingshoek en het toevoegen van een voetpad over de gehele lengte, om de toegankelijkheid voor mensen met rolstoel of kindervagen te borgen. Het ontwerp van de Provincialeweg is geoptimaliseerd, hierbij is onder andere de door u benoemde switch komen te vervallen. We ontwerpen de Provincialeweg binnen het project en de nieuwe verbindingsweg als een 50km/u weg. Betreffende de wegdelen van de Provincialeweg buiten dit project, verwijzen we naar het Zaans Mobiliteitsplan (mobiliteitsplan.zaanstad.nl). Hierin is het voornemen opgenomen om op de volledige Provincialeweg naar 50km/u te brengen. Het is niet verkeerskundig wenselijk om enkel volledige aansluitingen op snelwegen te laten bestaan, daarom behouden we niet enkel de afrit van aansluiting 2 (zie ook antwoord 3.4). De exacte weginrichting, inclusief de verkeerslichten en de breedte van de nieuwe verbindingsweg wordt nog nader beschouwd in de vervolgfase. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	212
Fietstunnel:	Smal fietspad, de maatvoering van 4 meter is geensins toekomstbestendig. Rekeninghoudend met medegebruik van zowel bromfietzers als andere nieuwe mobiliteit vormen dient hier minimaal een toekomstbestendige maat van >4,5m gekozen te worden. Er is geen mogelijkheid voor een minder valide, een persoon met een kindervagen of een ieder ander die gebruik wil maken van het tunneltje om deze op een fatsoenlijk manier te gebruiken. Deze personen dienen aan de oost en westzijde gebruik te maken van de al drukke en relatief smalle fietshelling. Dit is onacceptabel. Daarnaast is het hellingspercentage van >4,50% dusdanig dat dit voor veel fietsers te zwaar is. De t-kruising in de tunnel is verkeersonveilig, dit door het gebrek aan goede opstelruimte om af te slaan en slecht zicht. Men moet daarna vanuit stilstand omhoog fietsen. Voor fietsers vanuit Oud-Koog en vice-versa is er geen goede mogelijkheid om de tunnel te gebruiken. Bij slecht weer (winterse omstandigheden) is het begaanbaar houden van een tunnel als deze vele malen lastiger dan een maaiveld oplossing. Dit komt het gebruik van de

	fiets niet ten goede. Over een lengte van 9! kilometer is er in de toekomst geen manier om op maaiveld niveau het spoor over te steken. Alles wordt opgelost met tunneltjes en viaducten, het langzaam verkeer wordt keer op keer niet op de eerste plek gezet. De tunneltjes in Zaanstad worden als sociaal onveilig ervaren en dit tunneltje gaat daar geen verandering in brengen. Deze tunnel optimaliseren zodat deze als minder sociaal onveilig wordt ervaren is lastig door de beperkte ruimte. Men neemt nu vaak express de spoorwegovergang om niet een tunneltje te moeten gebruiken. Toegankelijkheid dient voorop te staan in het verbinden van wijken en buurten. Deze onderdoorgang vergroot enkel de barrière
Provincialeweg:	Kruising Guisweg wordt een VRI, is een voorrangspolein zonder VRI niet een duurzame en veiligere oplossing? Rijbanen van de provincialeweg smaller maken zodat deze snelheidsreducerend werken. Bijvoorbeeld 3,25m ipv 3,50m. Op het stuk tussen de Guisweg en de A8 bomen planten tussen de rijbanen. Fietsoversteek thv Museumlaan is een welkome aanvulling. De switch is een vreemde oplossing en contra instinctief. De oplossing is niet zonder verkeerslichten te regelen, bijv. bij uitval VRI kan dit tot grote problemen leiden. Het stuk tussen de Verzetstraat en station Koog Bloemwijk omvormen tot 2x1 en 50 km/h. Volgens de cijfers komen hier 4000 mvt/etmaal bij. Het is belangrijk om te zorgen dat hier niet te hard gereden wordt en de overlast voor bewoners daar tot een minimum beperkt wordt. Het snelheidsregime van de gehele provinciale weg Zaandam tot aan Wormerveer naar 50 km/h.
Aansluiting 2:	Het verwijderen van oprit 2 is een goede keuze. Afrit 2 kan behouden blijven en de aansluiting op de provinciale weg en Kaarsenmakerstraat kan blijven bestaan. Ingetekende fietspad ter hoogte van aansluiting 2 heeft geen toegevoegde waarde, Pinkstraat en Museumlaan is de snelste fietsroute. Geld hiervan kan beter besteed worden aan bijvoorbeeld een betere stationsomgeving. Waar is de bushalte ter hoogte van deze aansluiting gebleven? Mensen wonend aan de Parallelweg kunnen niet meer op de fiets van en naar de Verzetstraat. Tevens is de infrastructurele aanpassing aan de Verzetstraat zeer groot, de overgang tussen provinciale weg en buurt komt de leefbaarheid niet ten goede. Het kruispunt bij aansluiting 2 is zeer ongebruikelijk en voor de weggebruiker lastig te begrijpen. Binnen Duurzaam Veilig is herkenbaarheid een belangrijke pijler. Deze kruising is zoals gezegd niet herkenbaar en net zoals de eerder genoemde switch contra instinctief. Op deze kruising dient de VRI altijd aan te staan, wanneer deze in storing staat heeft dit verstrekende gevolgen voor de verkeersveiligheid door de onduidelijke vormgeving.
Aansluiting 3:	Heel veel infra, kan dit niet anders? Kruising bij op-afrit 3 Zuidzijde bijvoorbeeld uitvoeren in rotonde. Deze kan worden uitgevoerd met

	meerdere bypasses. Verkeersveiliger en scheelt beheerkosten mbt VRI installatie.
Verbindingsweg:	De verbindingsweg uitvoeren in 2x1, 2x2 werkt alleen maar snelheidsverhogend. Snelheidsregime toepassen van 50 km/h, beter voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.
Overig:	OV verbinding Oost West niet meer mogelijk. Een hoogwaardige OV verbinding in deze richting is met deze oplossing niet meer te realiseren. Bij hevige regenoverlast geen gelijkvloerse kruising meer, West en Oost afgesloten. Dit geldt ook bij zware sneeuwval, zowel voor langzaam als gemotoriseerd verkeer werkt dit belemmerend. De oplossing die nu voor ligt is enkel goed voor de spoorgebruiker buiten deze gemeente. Het is geen goede oplossing voor een probleem wat niet door de inwoners van deze gemeente wordt veroorzaakt. Zaanstad laat zich afschepen met een suboptimale oplossing.
Antwoord	Allereerst dank voor de uitgebreide reactie en kritische blik op het ontwerp. In de loop van deze fase is het ontwerp op een aantal punten geoptimaliseerd en ook zal in de vervolgfase nog gekeken worden naar optimalisaties ten behoeve van het ontwerp. Uw opmerkingen en aanvullingen benutten we in dit kader om het ontwerp te optimaliseren. Onder andere de fietstunnel is geoptimaliseerd om deze veiliger en beter toegankelijk te maken (zie ook antwoord 3.10) en is de switch in de Provincialeweg komen te vervallen. Ook is het fietspad aan de oostzijde verlegd en verlengd om deze meer functie te geven en de Verzetstraat voor fietsers goed bereikbaar te houden. Ook hierbij verwijzen we naar eerder in dit stuk, waar een overzicht van tot op heden doorgevoerde wijzigingen is opgenomen. We ontwerpen de Provincialeweg binnen het project als een 50km/u weg. Betreffende de wegdelen van de Provincialeweg buiten dit project, verwijzen we naar het Zaans Mobiliteitsplan (mobiliteitsplan.zaanstad.nl). Hierin is het voornemen opgenomen om op de volledige Provincialeweg naar 50km/u te brengen. De verbindingsweg wordt uitgevoerd in 1 rijstrook in westelijke richting en 2 rijstroken in oostelijke richting en uitgevoerd als 50 km/u weg. Deze capaciteit in oostelijke richting lijkt noodzakelijk, mogelijk is dit nog te optimaliseren in de planuitwerkingsfase. Betreffende de OV-verbinding is geen reden aan te nemen dat dit niet meer mogelijk zou zijn, in het wegontwerp wordt rekening gehouden met grote voertuigen waaronder bussen. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.
Reactie	213
Fietstunnel:	Steile tunnel, net op de grens van toelaatbare helling. Deze helling dient ook nog is gedeeld te worden met kinderwagens en minder validen. Draagt niet bij aan de toegankelijkheid. In de tunnel komt een gevaarlijke kruising, zo'n kruising zit ook in het tunneltje in

	Westerwatering en is altijd onplezierig om te gebruiken. Tevens is een tunnel als deze sociaal onveilig. met onveilig met slecht weer(sneeuw) en in de donkere maanden (vuurwerk) onprettig.
Provincialeweg:	Oversteek Museumlaan en fietspad langs station is top! Graag max snelheid zo laag mogelijk! Kan er proactief rekening gehouden worden met bijvoorbeeld 30km/h op stukken? Er wordt heel hard gereden dus het zou goed zijn om de gehele weg(Krommenie tot Zaandam) minimaal een maximale snelheid te geven van 50 km/h
Aansluiting 2:	Voor mij als leek een aparte kruising, het wisselen van kant op de provinciale weg gaat ben ik bang voor problemen zorgen. Net zoals het missen van de juiste richting op het kruispunt.
Verbindingsweg:	kan deze weg niet smaller?
Overig:	Het plan is een b keuze. Spoor op -1 en Zaanstad weer één geheel maken.
Antwoord	Uw zorgen over de verkeerskundige en sociale veiligheid van de fietstunnel worden door het projectteam herkend. We werken er daarom aan deze zo prettig mogelijk te ontwerpen dat deze voor iedereen veilig voelt, zie antwoord 3.10 voor reeds genomen maatregelen. Dit betreft onder andere het aanpassen van de hellingshoek en het toevoegen van een voetpad over de gehele lengte, om de toegankelijkheid voor mensen met rolstoel of kindervan te borgen. We ontwerpen de Provincialeweg binnen het projec als een 50km/u weg. Betreffende de wegdelen van de Provincialeweg buiten dit project, verwijzen we naar het Zaans Mobiliteitsplan (mobiliteitsplan.zaanstad.nl). Hierin is het voornemen opgenomen om op de volledige Provincialeweg naar 50km/u te brengen. Het ontwerp van de Provincialeweg is geoptimaliseerd, zodat de switch is komen te vervallen. Dit maakt het vinden van de juiste route ook eenvoudiger. De wegbreedte van de Verbindingsweg is gekozen om alle verwachte verkeer te kunnen verwerken. Smaller maken zou betekenen dat er rijbanen komen te vervallen, danwel dat deze niet breed genoeg zouden zijn. Beide is niet wenselijk. De verdiepte ligging van het spoor is in het verleden diverse malen beschouwd en niet haalbaar gebleken. Deze wordt daarom niet meer nader beschouwd. Zie daarvoor antwoord 3.1.

Reactie	214
Aansluiting 2:	Ik ben tegen de afsluiting van aansluiting 2, want dit gaat extra verkeersdruk geven binnen Oud Koog op straten en plekken die niet geschikt zijn voor nog meer verkeersdruk of waar het toch al heel druk is, wat de veiligheid en de leefomgeving niet ten goede komt. Waar we dan wel de lasten hebben van een snelweg midden door ons dorp, maar niet meer de lusten en we als bewoners een omweg moet gaan maken om op en van de snelweg af te komen.
Antwoord	Zie beantwoording bij 3.5 over extra reistijden in algemene zin en als gevolg van dit project. Voor Oud-Koog is bekend dat de gevolgen hier het grootst zijn. Of en waar aanvullende maatregelen nodig zijn, wordt in de volgende fase nader beschouwd.