



Participatieverslag Guisweg fase 2a en 2b

23 februari 2023
Versie 1.0

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
1.1	Voorgeschiedenis	3
1.2	Stakeholders	3
1.3	Resultaat van de participatie en communicatie	3
2	Aanpak Participatie en Communicatie	5
2.1	Uitgangspunten participatie en communicatiestrategie	5
2.2	Doelstellingen	5
2.3	Social Impact Assessment (SIA)	5
3	Communicatie- en participatiemiddelen	7
3.1	Doorlopende communicatie	7
3.2	(Online) Bijeenkomsten	7
3.3	Individuele gesprekken	8
3.4	Focusgroep	9
3.5	Peilingen	10
4	Resultaten input vanuit de omgeving	12
4.1	Resultaten uit de focusgroep en de peilingen	12
4.2	Mitigerende maatregelen	13
5	Planfase 2b: breed consulteren omgeving	17
5.1	Inspraakperiode	17
5.2	Specifieke stakeholders	17

1 INLEIDING

1.1 VOORGESCHIEDENIS

Het projectteam Guisweg is bij aanvang van de verkenningsfase van project Guisweg (maart 2018) gestart met de communicatie naar de omgeving over project Guisweg. De gehele omgeving (belanghebbenden, zoals omwonenden of ondernemers) is geïnformeerd over de inhoud, stand van zaken en de processtappen van het project. Daarbij heeft het kernteam Guisweg de Startnotitie Planstudie Guisweg gepubliceerd. De startnotitie beschrijft het voorgestelde onderzoek voor de planstudie. De hele omgeving kon reageren op deze startnotitie. Er zijn 69 reacties ingediend. Alle binnengekomen reacties zijn beantwoord in een reactienota. Deze reacties zijn meegenomen in de onderzoeken naar de diverse oplossingsrichtingen voor het project.

Tijdens de eerste fase van de planstudie is gebruik gemaakt van de SIA (Social Impact Assessment) methode. De methode is gericht op het analyseren, monitoren en eventueel matigen van sociale en economische gevolgen van complexe projecten. Dit gebeurt in overleg met de omgeving, die hierover meedenkt. Op deze manier wordt een completer beeld gegeven van de impact van de maatregelen op de omgeving. Daarom is tijdens het eerste deel van de planstudiefase gewerkt met een focusgroep, waarin de omgeving zo goed mogelijk was vertegenwoordigd. Daarnaast is de omgeving geïnformeerd via diverse (sociale) media kanalen en inloopbijeenkomsten.

Bij het ingaan van de tweede fase van de planstudie is een nieuwe participatie- en communicatiestrategie opgesteld. De communicatie- en participatie aanpak en de SIA methode die is ingezet in de eerste fase van de planstudie, is in de tweede fase gecontinueerd. Aanvullend zijn specifieke doelstellingen opgesteld behorende bij de tweede fase van de planstudie. De aanpak wordt in dit rapport verder toegelicht.

1.2 STAKEHOLDERS

Het plangebied omvat een grote hoeveelheid en diversiteit aan stakeholders: omwonenden in de wijken Rooswijk, Oud-Zaandijk, Oud-Koog en Westerkoog, belangenorganisaties, grotere bedrijven en industrie, sportverenigingen, natuurorganisaties, ondernemers en winkeliers. Ook ambtenaren, de (bestuurders van) samenwerkingspartijen en pers spelen een rol in de communicatie. Denk aan de gemeenteraad van Zaanstad.

1.3 RESULTAAT VAN DE PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

Uit onder meer de focusgroep en reacties van de omgeving tijdens de eerste en tweede fase van de planstudie blijkt dat de omgeving overwegend positief is dat er een oplossing komt voor de spoorwegovergang. Wel blijft een deel sceptisch over de gepresenteerde voorkeursalternatieven. Er zijn veel positieve geluiden, toch blijven er groepen die een verdiept spoor (op welke manier dan ook) als ideale oplossing blijven zien. Ook het afsluiten van aansluiting 2 kan op weinig steun rekenen van de omgeving.

Dit vertaalt zich naar de inspraakprocedure bij vrijgeven van het voorlopig voorkeursalternatief. Deze procedure was ingericht om extra input op te halen bij de omgeving ten behoeve van het verbeteren van het ontwerp. Een fors deel van de reacties betreft de wens om aansluiting 2 te behouden. Overigens is het nog steeds een relatief beperkt aantal ten opzichte van het totale verspreidingsgebied en bekendmaking van de inspraakprocedure.

2 AANPAK PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

2.1 UITGANGSPUNTEN PARTICIPATIE EN COMMUNICATIESTRATEGIE

In fase 2 van de planstudie worden de haalbare oplossingsrichtingen verkend om te komen tot een haalbaar voorkeursalternatief. De communicatie en het omgevingsmanagement is in deze fase gericht op het verwerven van draagvlak voor het voorkeursalternatief. Ook is ingezet op het optimaliseren van de oplossingsrichtingen door gebruik te maken van kennis en ervaring uit de omgeving.

Naast het informeren van de omgeving is in de tweede fase van de planstudie nog meer de focus gelegd op het actief in gesprek gaan met de omgeving over de twee alternatieven en de (sociale) impact van de oplossingsrichtingen.

2.2 DOELSTELLINGEN

Gegeven de sceptische houding van een deel van de omgeving, zijn de beoogde doelstellingen voor planstudiefase 2:

- Een voorkeursalternatief dat zoveel mogelijke gedragen wordt door de omgeving.
- Optimalisatie van het voorkeursalternatief door evaluatie van de sociale impact en het toepassen van mitigerende maatregelen om indien mogelijk de sociale impact te minimaliseren.

De resultaten van de communicatie- en participatieaanpak zijn als input gebruikt voor de SIA-rapportage (zie 2.3 voor meer toelichting op deze methode). De resultaten zijn gebruikt voor de volgende onderdelen:

- Onderbouwing waarom keuze is gemaakt voor de te beoordelen sociale effecten
- Geïdentificeerde sociale effecten
- Evaluatie sociale effecten
- Voorstel mitigerende maatregelen

2.3 SOCIAL IMPACT ASSESSMENT (SIA)

Tijdens de eerste fase van de planstudie is een start gemaakt met de Social Impact Assessment (SIA) methode. In een SIA wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied; het gebied waar de ingreep mogelijk plaatsvindt en het studiegebied. Dit is het gebied waar effecten kunnen optreden. Met effecten worden niet alleen negatieve gevolgen bedoeld. Er wordt ook gekeken naar de positieve effecten van een mogelijke ingreep. Dit gebeurt in overleg met de omgeving, die hierover meedenkt.

SIA Guisweg

De SIA voor het project Guisweg is opgesteld op basis van de input verkregen uit de ingezette communicatiemiddelen. Het belangrijkste middel hierbij is het verkrijgen van input middels een focusgroep.

In de SIA voor project Guisweg is gekeken naar de volgende sociale effecten:

- Veranderingen in de bereikbaarheid van werk, school, voorzieningen, familie en vrienden e.d. en daarmee samenhangende veranderingen in reisgedrag;
- Effecten op het vertrouwen in de overheid;
- Effecten op omgevingsfactoren zoals geluid, luchtkwaliteit, verkeersdrukke en de invloed daarvan op welbevinden;
- Concrete zorgen.

Per effect is gekeken naar mogelijke mitigerende maatregelen. Deels zijn dit (ontwerp-)oplossingen die vanuit het project zelf zijn ontwikkeld, deels zijn het suggesties vanuit de focusgroep of een bewonerspeiling (zie 3.5).

De SIA rapportage is als onderdeel toegevoegd aan de milieueffectrapportage. Het uiteindelijke eindrapport dient ter ondersteuning in de besluitvorming en wordt vastgesteld door de bestuurders van de samenwerkende partners.

3 COMMUNICATIE- EN PARTICIPATIEMIDDELEN

Om voldoende draagvlak te creëren voor het voorkeursalternatief en het ophalen van de gewenste input van de omgeving, moet de omgeving zo goed mogelijk geïnformeerd worden en zich voldoende betrokken voelen bij de totstandkoming van de selectie van het voorkeursalternatief. Hiervoor is een groot aantal middelen ingezet, uiteenlopend van informeren van de omgeving (door middel van doorlopende communicatie) tot actief ophalen van input en het laten meedenken van de omgeving (door middel van bijeenkomsten, individuele gesprekken, focusgroep en peilingen).

Door de input verkregen uit de ingezette communicatie- en participatiemiddelen hebben we een goed beeld gekregen van zorgen over de impact van het project op de omgeving. Deze zijn verwerkt in de SIA rapportage.

Hieronder volgt een uiteenzetting van ingezette communicatie- en participatiemiddelen.

3.1 DOORLOPENDE COMMUNICATIE

Er is een communicatiekalender opgesteld. Aan de hand van deze kalender is doorlopend gecommuniceerd met de omgeving. Het betreft communicatie over het proces (zoals planning), de inhoudelijke communicatie over de twee alternatieven en de lopende onderzoeken. De inhoud en planning van de communicatie is afgestemd met gemeente Zaanstad en de andere betrokken partijen.

De belangrijkste communicatiekanalen zijn de maandelijkse online nieuwsbrief en de projectpagina guisweg.zaanstad.nl. Aanmelden voor de nieuwsbrief kan via de projectpagina. Gedurende de planstudiefase hebben steeds meer belangstellenden zich aangemeld. De nieuwsbrief is tijdens de planstudiefase verstuurd naar 500 – 600 geïnteresseerden. De projectpagina is continu up-to-date met het laatste nieuws en informatie. Door middel van een 3D film heeft de omgeving een goed beeld kunnen krijgen van het voorlopige voorkeursalternatief. Daarnaast zijn diverse andere middelen ingezet, zoals sociale media en contact met pers.

De mailbox guisweg@vervoerregio.nl wordt continu bijgehouden en binnengekomen mails of vragen worden door het projectteam beantwoord.

3.2 (ONLINE) BIJENKOMSTEN

Tijdens fase 2 zijn diverse (online) bijeenkomsten georganiseerd voor de omgeving. Doel van deze bijeenkomsten was het informeren van de omgeving over de voorkeursalternatieven, het peilen van het sentiment rondom de voorkeursalternatieven en het ophalen van input ter verbetering. De input is meegenomen in het voorlopige voorkeursalternatief.

Westerkoog

Op 29 maart 2022 is er een online bijeenkomst georganiseerd voor de bewoners van Westerkooog. Deze bijeenkomst is georganiseerd, omdat bewoners hun zorg hebben uitgesproken over de toename van verkeer door het project Guisweg, in combinatie met de opening van Busbrug.

Bij deze bijeenkomst waren zo'n 25 bewoners aanwezig. In deze bijeenkomst is met name aandacht besteed aan de impact van het project voor de bereikbaarheid van Westerkoog. Bewoners zijn tijdens de bijeenkomst uitgenodigd om langs te komen op het projectkantoor. Zo'n 15 bewoners hebben hier gebruik van gemaakt. De verkeerscijfers voor Westerkoog zijn verder toegelicht.

Ondernemers aansluiting 2

Met ondernemers en bedrijven rondom aansluiting 2 is het gesprek aangegaan over de impact van het afsluiten van aansluiting 2. Er zijn twee bijeenkomsten geweest, de eerste op 24 januari 2022 en de tweede 25 april 2022. Voor de eerste bijeenkomst zijn alle ondernemers en bedrijven geïnformeerd middels een uitnodiging die persoonlijk is afgeleverd. Er zijn ruim 50 brieven verspreid. Tussen de 10 en 15 ondernemers zijn aangeschoven. Met deze ondernemers is het gesprek aangegaan over de impact van het afsluiten van aansluiting 2 in de zuidelijke ligging. Ondernemers geven aan dat deze oplossing niet hun voorkeur heeft. Voornaamste reden is de verminderde bereikbaarheid. Ook verwachte toename van vrachtverkeer in de wijk wordt genoemd als zorg.

Brede inloopbijeenkomsten

Op 6 juli 2022 is een projectbrede inloopbijeenkomst georganiseerd voor alle belanghebbenden uit het projectgebied en andere belangstellenden. Doel van deze bijeenkomst was het informeren over de stand van zaken van het project en de twee voorkeursalternatieven. Naast de twee voorkeursalternatieven, zijn de resultaten uit de diverse onderzoeken gepresenteerd (MKBA, verkeer, economische effecten, sociale effecten). Ook is de inspraakprocedure toegelicht. Ruim 100 belangstellenden hebben de bijeenkomst bezocht.

Op 5 oktober 2022 is een tweede inloopbijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst is het voorlopig voorkeursalternatief gepresenteerd. Het ontwerp was onder andere met een 3D-brilfilm te beleven door de omgeving. Deze bijeenkomst vond plaats tijdens de inspraakprocedure. Hier is tijdens de bijeenkomst ook informatie over verstrekt. Daarnaast ook hoe het vervolproces van het project eruitziet. Ruim 100 belangstellenden hebben de bijeenkomst bezocht.

3.3 INDIVIDUELE GESPREKKEN

Parallel aan bijeenkomsten zijn diverse gesprekken met individuele bewoners en belanghebbenden gevoerd. Doel van de gesprekken was tweeledig; het ophalen van sentiment rondom de voorkeursalternatieven en het optimaliseren van de voorkeursalternatieven. Dit betreft gesprekken met:

- De tennisverenigingen KZTV en TV Westzijderveld. Voor TV Westzijderveld geldt dat in alle varianten de nieuwe verbindingsweg de tennisvereniging zal raken. Voor KZTV geldt dat de verbindingsweg óf dicht langs de vereniging loopt (zuidelijke ligging van de verbindingsweg) óf de vereniging doorkruist (in het geval van de noordelijke ligging). De twee verenigingen zien de ontwikkelingen in het project Guisweg als een goede aanleiding om te fuseren. Tijdens fase 1 en de huidige fase is verkend of en wat binnen de twee alternatieven (de noordelijke ligging of de zuidelijke ligging) de mogelijkheden zijn voor velden in een gefuseerde vereniging.
- Olam Cocoa B.V. Verkeersanalyse en inpassing van het project rondom Olam.
- Nood- en hulpdiensten; aanrijtijden van nood- en hulpdiensten en het personeel in de toekomstige situatie.

- Vereniging tot Ongeschonden Behoud Westzijderveld. Aandacht voor stikstof impact van project Guisweg op natura 2000 gebied Westzijderveld.
- Hart voor Stad. Overleg over de wens voor ondertunneling van het spoor (dit was in fase 2 al afgevallen als optie).
- Krommenieër Schietvereniging. Voor de schietvereniging geldt dat hun schietbaan verdwijnt door de sloop van aansluiting 2. In samenwerking met gemeente Zaanstad wordt gekeken naar een passende oplossing.
- Dorpsraad Westzaan. Op verzoek van de Dorpsraad Westzaan is het voorlopige voorkeursalternatief en de diverse onderzoeken gepresenteerd (MKBA, verkeer, economische effecten, sociale effecten).
- Tate & Lyle en de Bedrijvige Bij. Deze partijen willen hun toegangen aan de Pinkstraat wijzigen, dit is afhankelijk van de inrichting van de Pinkstraat in het bijzonder en de projectkeuzes in het algemeen.
- Individuele bewoners. Uiteenlopende vragen over de toekomstige situatie en de impact op hun directe leefomgeving.
- Wijkmanagers in het projectgebied. Ophalen van signalen vanuit de buurt.

3.4 FOCUSGROEP

Naast de doorlopende communicatie, de (online) bijeenkomsten en de individuele gesprekken is, voortbordurend op de eerste fase van de planstudie, ook in de tweede fase van de planstudie gebruik gemaakt van de SIA (Sociale Impact Assessment) methode om input op te halen. Door middel van een focusgroep is specifiek input opgehaald over de sociale impact van het project en de mogelijke mitigerende maatregelen die de impact van het project op de omgeving kunnen verminderen.

De focusgroep heeft inzicht gegeven in wat er speelt in de omgeving en wat belanghebbenden belangrijk vinden om het project te doen slagen. Deze resultaten zijn meegenomen bij de totstandkoming van passende voorkeursalternatieven.

Selectie en samenstelling

Net als tijdens de planstudie wordt in de tweede fase gewerkt met een focusgroep, waarin de omgeving zo goed mogelijk is vertegenwoordigd. De focusgroep in de planstudiefase bestaat uit 32 belanghebbenden. De focusgroep bestaat uit meer deelnemers dan de focusgroep in de eerste fase. Hiervoor is gekozen naar aanleiding van signalen vanuit de omgeving dat men teleurgesteld was niet te hebben kunnen deelnemen aan de eerste focusgroep.

Een onafhankelijk bureau heeft de deelnemers geselecteerd en de focusgroep samengesteld. Deelnemers zijn geselecteerd uit de lijst van eerdere deelnemers en bewoners die zich uit eigen beweging hebben aangemeld. Tijdens de selectie is geprobeerd om een zo representatief mogelijke afspiegeling van de omgeving te selecteren. Dit is gedaan door te kijken naar factoren zoals woonplaats, leeftijd, opleiding en gender. Daarnaast zijn lokale ondernemers en vertegenwoordigers van lokale organisaties uitgenodigd.

De focusgroep bestaat uit:

- 6 vertegenwoordigers van een vereniging of een lokale organisatie
- 5 ondernemers

- 21 bewoners uit de omgeving van het project.

Werkwijze

De focusgroep is in fase 2 met name ingezet om de omgeving te consulteren over de sociale impact van het project om de omgeving en de verbetermaatregelen voor het minimaliseren van mogelijke negatieve impact.

De focusgroep heeft een adviserende rol. Iedere bijeenkomst is voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter. Een onafhankelijk verslaglegger maakt een verslag van iedere bijeenkomst. De verslagen en presentaties zijn na afloop gepubliceerd op guisweg.zaanstad.nl. De inhoud van de focusgroepen liep parallel aan de fasering van het projectteam: er was een nauwe uitwisseling tussen waar het projectteam op dat moment mee bezig was en waar we de focusgroep gevraagd hebben op te reageren. Dat betekent dat punten en opmerkingen uit de focusgroep direct zijn teruggegeven aan het projectteam om verder uit te werken, of om rekening mee te houden in de ontwerpen.

Bijeenkomsten

De focusgroep is drie keer bij elkaar gekomen. In de eerste bijeenkomst op 4 november 2021 is de stand van zaken van het project gepresenteerd. Na het plenaire onderdeel kregen de deelnemers de kans om langs de vijf thematafels te gaan om vragen te stellen, zorgen te uiten en aandachtspunten mee te geven aan het projectteam. De thema's die zijn besproken zijn:

- Aansluiting 2
- Aansluiting 3
- Fietstunnel
- Fietsroutes
- Stationsplein

De focusgroep heeft 6 december 2021 een rondleiding gekregen door het projectgebied en hebben op deze manier een goed beeld gekregen van de toekomstige situatie. De focusgroep heeft met elkaar en het projectteam de sociale effecten van het project op hun leefomgeving bediscussieerd. Deze input is verwerkt in de SIA (zie H4). Op 24 januari 2022 is de focusgroep een laatste keer bij elkaar gekomen voor het terugkoppeling van de resultaten en een toelichting over het vervolgproces.

3.5 PEILINGEN

In de planstudiefase 2 zijn twee peilingen uitgevoerd. De peilingen zijn uitgezet in september 2021 en januari 2022. De eerste peiling is ingevuld door 846 omwonenden. De tweede peiling door 911 bewoners in het projectgebied. Bewoners zijn uitgenodigd om de peiling in te vullen middels een link en QR code die is verspreid via een huis-aan-huisbrief in de voor het project relevante buurten. Dit zijn Oud-Zaandijk, Rooswijk en Rooswijk-Noord in Zaandijk en Oud-Koog en Westerkooog in Koog aan de Zaan.

Eerste peiling

Het doel van de eerste peiling was om het sentiment te peilen in de omgeving t.a.v. mogelijke ingrepen in de omgeving van knooppunt Guisweg. Deze peiling draagt bij aan een van de beoogde communicatiedoelstellingen, namelijk de optimalisatie van de alternatieven door het gebruik maken van de kennis en ervaring van de omgeving. Input vanuit de eerste peiling is voor zover mogelijk meegenomen in het verdere ontwerp. Dit draagt daarmee bij aan het beoogde resultaat van de communicatie- en

participatiestrategie; een voorkeursalternatief dat (zoveel mogelijk) gedragen wordt door de omgeving. De resultaten van de peiling zijn teruggekoppeld in de online nieuwsbrief en gepubliceerd op de projectenpagina.

Vragen zijn gesteld over de volgende onderdelen:

- Verbeteren doorgaande noord-zuid fietsroute,
- Luie fietstrap; t.b.v. noord-zuid aansluiting op de fietstunnel,
- Wensen fietstunnel,
- Stationsplein,
- Recreatievaart,
- Andere aandachtspunten en suggesties.

De belangrijkste wensen/uitkomsten uit deze peiling zijn:

- Geen fietstrap,
- Sluisloot (en andere waterwegen) open houden,
- Snelheidsbeperking op de Provincialeweg; minder geluid, minder uitstoot en veiliger,
- Aansluiting 2 openhouden, anders teveel omrijden,
- Spoor ondergronds maken,
- Verbeteren van de noord-zuid fietsroute wordt positief ontvangen; minder reistijd en verkeersveiliger.

Tweede peiling

De tweede peiling stond in het teken van de sociale impact. Er is input opgehaald over de verwachte sociale effecten van het project op de omgeving en ideeën om de eventuele negatieve impact te verminderen. De omgeving verwacht negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid in alternatief Zuid (het latere voorkeursalternatief), met name door de omrijdeffecten door het afsluiten van aansluiting 2.

4 RESULTATEN INPUT VANUIT DE OMGEVING

4.1 RESULTATEN UIT DE FOCUSGROEP EN DE PEILINGEN

Aan de hand van de vier thema's zoals benoemd bij de SIA, zijn per onderwerp resultaten opgehaald.

Veranderingen in bereikbaarheid

De leden van de focusgroep geven aan dat ze beperkte of geen wijzigingen verwachten in de bereikbaarheid van familie, vrienden, werk en andere bestemmingen in de omgeving. De reisduur naar de sportvelden wordt mogelijk iets langer, maar dit is geen bezwaar.

De afsluiting van aansluiting 2 in alternatief wordt door de meeste leden negatief gewaardeerd. Het in de avond of nacht door een tunnel moeten fietsen wordt door een enkeling als een negatief effect aangegeven.

Als positief effect is benoemd dat vanuit Rooswijk de verbinding per fiets met Oud-Zaandijk/ Oud-Koog beter wordt door het vervangen van de spoorwegovergang voor een fietstunnel. Aandachtspunt is nog wel de route als je vanuit de fietstunnel weer boven bent gekomen op de Guisweg. Voor mensen uit Westerkoog geldt dit voordeel minder, zij maken nu en straks veelal gebruik van de fietstunnel bij station Koog-Bloemwijk.

In de peiling geeft het merendeel van de respondenten aan dat hun mobiliteitskeuze en bestemming niet gaat veranderen. Respondenten zien het als positief dat er geen wachttijd meer zal zijn voor de spoorwegovergang. Het afsluiten van aansluiting 2 wordt door een aantal respondenten als negatief ervaren.

Vertrouwen in de overheid

De meeste respondenten geven aan voldoende over het project te worden geïnformeerd. Wel komt regelmatig terug dat men eerder geïnformeerd wil over de bijeenkomsten. Ook de terugkoppeling van besluiten naar de bewoners kan beter. Een deel van de respondenten mist informatie over alternatieven die eerder binnen het project zijn afgevallen, zoals een verdiepte ligging van het spoor, maar nog wel vanuit de gemeenteraad in Zaanstad worden aangedragen. In de focusgroep komen twijfels naar boven of de impact op de tenniscomplexen en de mogelijk afsluiting van de Sluissloot in alternatief Noord voldoende zwaar worden meegewogen. Dit raakt het vertrouwen bij een eventuele keuze voor alternatief Noord.

Effecten op omgevingsfactoren

Er is gevraagd naar de verwachting of beleving van de omgevingseffecten in de toekomstige situatie. Veelal is aangegeven geen goede inschatting te kunnen maken.

Veel leden van de focusgroep ervaren nu hinder door geluid of een verminderde luchtkwaliteit. Locaties die specifiek zijn benoemd zijn de Raadhuisstraat/Verzetstraat (nabij de A8), de A8 bij Westerkoog, de rondweg Westerkoog, de kruising Guisweg, de Provincialeweg en het skatepark onder de A8 bij aansluiting 2. Ook wordt hinder door sluipverkeer in de Oud Heinstraat benoemd.

De meeste leden van de focusgroep verwachten dat er in de toekomst minder hinder zal zijn. Meer hinder wordt verwacht op de Pellekaanstraat tegenover de toekomstige aansluiting van de Verbindingsweg op de Provincialeweg en de route door Westerkoog. Andere locaties waar meer hinder wordt verwacht zijn de nabijheid van de A8 en de basisschool de Werf in Oud-Zaandijk.

Concrete zorgen

De meeste leden van de focusgroep maken zich zorgen over de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van winkels. Dit heeft vooral te maken met het afsluiten van A8 aansluiting 2 in alternatief Zuid. Het vrachtverkeer naar het Tate & Lyle terrein aan de Pinkstraat levert zorgen over de verkeersveiligheid, mede vanwege de nabijgelegen school en kinderdagverblijf. De afsluiting van aansluiting 2 leidt ertoe dat de vrachtwagens naar Tate & Lyle in de nieuwe situatie rechtsaf het terrein op gaan waardoor een gevaarlijke dode hoeksituatie kan ontstaan.

Ook zijn er zorgen om de fietsveiligheid in de route Rooswijk – Oud Koog na de fietstunnel. De route Lagendijk-Hoogstraat is voor fietsers onveilig vanwege veel vrachtverkeer en weinig ruimte.

Alternatief Zuid leidt ook tot een specifieke zorg, over de mogelijke toename van fietsverkeer door de Pellekaanstraat. Dit vanwege de nieuwe fietsroute die in dit alternatief mogelijk is tussen de Pellekaanstraat en de Verzetstraat. Deze route wordt mogelijk door het afsluiten van aansluiting 2. Overigens geven meer mensen aan dat ze blij zijn met deze aanvullende fietsroute.

Alternatief Noord leidt tot een specifieke zorg over het afsluiten van de Sluissloot en de gevolgen daarvan voor het recreatief vaarverkeer door bewoners van Oud Koog.

De zorgen ten aanzien van een algehele toename van het verkeer (en daarmee ook van de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging) in het plangebied geldt voor beide alternatieven. Daarbij leggen bewoners van Westerkoog ook een relatie met het besluit om de busbrug De Binding ook in de spits open te stellen voor autoverkeer.

Ook de zorgen met betrekking tot de uitvoering betreffen beide varianten en met name de woningen in de nabijheid van de locaties waar gegraven moet gaan worden voor de verdiepte ligging van de verbindingsweg (eerste deel Pellekaanstraat en zijstraten) en de fietstunnel (Parklaan, Jan Mulderstraat, Oud Heinstraat).

In de peiling geeft een minderheid van de respondenten aan zich concrete zorgen te maken.

4.2 MITIGERENDE MAATREGELEN

Zowel in de focusgroep als in de peiling is gevraagd naar mogelijke maatregelen die de impact van het project op de omgeving kunnen verminderen. In onderstaande tabel zijn deze mitigerende maatregelen opgesomd.

Veranderingen in de bereikbaarheid	
Mitigerende maatregelen	Omgang in voorkeursalternatief
<ol style="list-style-type: none"> De afrit van aansluiting 2 in stand houden, uitsluitend in verbinding met de Kaarsenmakersstraat; de bereikbaarheid van de winkels en andere bedrijven rond de Raadhuisstraat/A8 blijft dan ongewijzigd. Een aanvullende gelijkvloerse fietsovergang over de Provincialeweg direct ten noorden van het kruispunt met de Guisweg (locatie huidige fietsovergang) zodat 	<ol style="list-style-type: none"> Niet gehonoreerd. Aansluiting 2 wordt volledig verwijderd ten behoeve van de ruimtelijke kwaliteit en duidelijke verkeersroutes. Er is geen aanvullende oost-west fietsoversteek toegevoegd bij de T-kruising Guisweg-Provincialeweg, omdat dit technisch niet goed inpasbaar is vanwege de aanwezigheid van de N-Z fietshellingbaan.

<p>fietsers die vanuit de Guisweg het Noord-Zuidfietspad op willen niet eerst de tunnel in hoeven.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Een aanvullende gelijkvloerse fietsovergang over de Provincialeweg ter hoogte van de Museumlaan zodat fietsers die vanuit de Museumlaan het Noord-Zuidfietspad op willen niet eerst de tunnel in hoeven. 4. Een ruim, open en goed verlicht ontwerp van de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid. 5. Cameratoezicht in de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid; 6. Het optimaliseren van de fietsgoten bij het station (grotere afstand tot de wand; ook bij de gewone trappen). 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Een gelijkvloerse fietsovergang ter hoogte van de Museumlaan is opgenomen in het voorkeursalternatief. 4. Het ontwerp van de fietstunnel is ruimtelijker gemaakt, met onder andere een voetpad en open 'plein' waar de fietsroutes elkaar kruisen. 5. De fietstunnel wordt zo sociaal veilig mogelijk ontworpen. Daarbij proberen we te voorkomen dat cameratoezicht nodig is. 6. Dit is buiten de scope van het project; de wens is doorgegeven aan ProRail en de gemeente Zaanstad?
<p>Effecten op vertrouwen</p>	
<p>Mitigerende maatregelen</p>	<p>Omgang in project</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. In keuze VKA elementen/voorkeuren uit omgevingsproces meenemen (zoals fietstunnel bij Guisweg en niet bij station) en VKA helder uitleggen. 2. Nogmaals onderbouwd uitleggen dat een verdiepte spoorligging veel duurder is en dat hiervoor bij de projectpartners onvoldoende budget beschikbaar is. 3. Monitoring en evaluatie. 4. Bouwcommunicatie. 5. Focusgroep betrokken houden in fase uitwerking VO, contractering en realisatie. 6. Omwonenden betrekken bij inrichting (en beheer) vrijkomende ruimte Guisweg tussen spoor en Wezelstraat. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. In de planstudierapportage is aandacht besteed aan het keuzeproces van de onderzochte elementen tot de samenstelling van de alternatieven en de keuze van het definitief voorkeursalternatief. 2. Dit wordt in de communicatie doorlopend meegenomen en herhaald. 3. In de planuitwerkingsfase wordt uitgewerkt welke mate van monitoring en evaluatie er plaats zal vinden. In de rapportage SIA is dit in een apart hoofdstuk opgenomen 4. Communicatie over de werkzaamheden kort vooraf en tijdens de bouw worden onderdeel van de selectie van de aannemer. 5. De participatieaanpak voor de volgende fases wordt momenteel nog vormgegeven, maar zal naar verwachting voortzetten op de ingezette methodieken. 6. Zie ook voorgaande punt. Deze aanpak wordt nog vormgegeven, dit voorstel zal meegenomen worden in het vormgeven van de aanpak.
<p>Effecten op omgevingsfactoren</p>	
<p>Mitigerende maatregelen</p>	<p>Omgang in project</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. Extra geluidschermen, realiseren van bovenwettelijk pakket, bijvoorbeeld ophogen geluidschermen langs de A8 en (laag) geluidscherm of diffractor tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en in het verlengde daarvan tot het Stationsplein Oost. 2. Aanvullende bomen en struiken in de stroken tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en tussen het fietspad en de spoorlijn. 3. Vrijkomende ruimte Guisweg tussen spoor en Oud-Heinstraat/Wezelstraat groen inrichten. 4. Meer groen op de hoek Guisweg-Parklaan-Provincialeweg nabij de nieuwe trap naar de tunnel. 5. Herinrichten Stationsplein-Oost met meer bomen. 6. Herinrichting zone langs A8 met meer groen na amoveren aansluiting 2 in alternatief Zuid. 7. Maximumsnelheid op groter deel van de Provincialeweg terug naar 50 km/uur. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deze suggestie wordt meegenomen om in de volgende projectfase verder uit te werken. Er is nu nog geen antwoord op te geven of dit mogelijk is. 2. Er komt meer ruimte tussen de Pellekaanstraat en de Provincialeweg. Dit zal onder andere worden benut voor meer groen in deze strook. 3. Dit wordt gehonoreerd. Alle beschikbare ruimte (niet fietspad of rijweg) wordt groen of water. 4. Voor deze locatie wordt gekeken naar meer groene ruimte. De exacte invulling hier is nog afhankelijk van de exacte verkeersgrenzen. 5. Herinrichting Stationsplein Oost valt grotendeels buiten de scope van het project; in de planuitwerkingsfase wordt uitgewerkt welke mate van groen binnen de scope haalbaar is op deze locatie. De wens voor buiten de scope is doorgegeven aan de gemeente Zaanstad. 6. De vrijkomende ruimte ter plaatse van te verwijderen A8 aansluiting 2 krijgt een groene inrichting 7. Dit is buiten de scope van het project; de wens is doorgegeven aan de gemeente Zaanstad.

Concrete zorgen	
Mitigerende maatregelen	Omgang in project
<p><i>Veiligheid</i></p> <ol style="list-style-type: none"> De afrit van aansluiting 2 in stand houden, uitsluitend in verbinding met de Kaarsenmakersstraat; de toegang van vrachtverkeer naar Tate&Lyle blijft dan ongewijzigd. Een ruim, open en goed verlicht ontwerp van de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid. Cameratoezicht in de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid. Een veilige fietsoversteek op de Guisweg ter hoogte van de uitrit van de tunnel voor fietsers richting Zaanse Schans. Herinrichten verkeersruimte onder viaduct A8 (kruispunt Pinkstraat-Verzetstraat). T-splitsing bij Wildeman/Glazenmaker omzetten naar rotonde om het verkeer te stimuleren de gewenste route te rijden. Rotondes op de aansluitingen Prunuslaan en Witte Veerstraat op de Provinciale weg ten noorden van het plangebied. <p><i>Bereikbaarheid</i></p> <ol style="list-style-type: none"> De afrit van aansluiting 2 in stand houden, uitsluitend in verbinding met de Kaarsenmakersstraat; en de toerit in stand houden alleen vanaf de Verzetstraat. Dat voorkomt omrijden van bestemmingsverkeer van en naar Oud-Koog via aansluiting 3. Keerlus voor auto's op het Stationsplein – oost verruimen. <p><i>Verkeer</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Invoeren maximumsnelheid 30 km/uur op traject Leliestraat/Willem Alexanderbrug in alternatief Zuid om de toename van het verkeer door de Leliestraat te beperken. Afritten van aansluiting 3 zodanig inrichten, dan wel VRI op de aansluiting zodanig inregelen, dat verkeer wordt gestimuleerd om naar Verbindingsweg/Provincialeweg te gaan in plaats van naar Westerkoog. T-splitsing bij Wildeman/Glazenmaker omzetten naar rotonde om het verkeer te stimuleren de gewenste route te rijden <p><i>Geluidsoverlast</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Extra geluidschermen, realiseren van bovenwettelijk pakket, bijvoorbeeld ophogen geluidschermen langs de A8 en (laag) geluidscherm of diffractor tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en in het verlengde daarvan tot het Stationsplein Oost. Wanden verdiepte ligging Verbindingsweg/Provincialeweg voorzien van geluidabsorberend materiaal. <p><i>Luchtkwaliteit</i></p>	<p><i>Veiligheid</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Dit wordt niet gehonoreerd. Onder andere omdat enkel dit open houden een risico op sluiptverkeer en daarmee verkeersveiligheid oplevert. Het ontwerp van de fietstunnel is ruimtelijker gemaakt, met onder andere een voetpad en open 'plein' waar de fietsroutes elkaar kruisen. De fietstunnel wordt zo sociaal veilig mogelijk ontworpen. Daarbij proberen we te voorkomen dat cameratoezicht nodig is. De fietstunnel en het fietspad op de Guisweg richting Zaanse Schans liggen direct in elkaars verlengde; een fietsoversteek is daarmee niet nodig. De kruising Pinkstraat-Verzetstraat krijgt een aangepaste inrichting, om de veiligheid hier te borgen. Dit is onderdeel van het project Busbrug van de gemeente Zaanstad. Dit is buiten de scope van het project; de wens is doorgegeven aan de gemeente Zaanstad. Deze werkt separaat aan herinrichtingen van deze kruispunten. <p><i>Bereikbaarheid</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Dit wordt niet gehonoreerd. Zie eerdere antwoorden. Dit is buiten de scope van het project; de wens is doorgegeven aan de gemeente Zaanstad. <p><i>Verkeer</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Deze aanpassingen aan de Leliestraat zijn onderdeel van het project Guisweg. Vanaf de afritten van aansluiting 3 wordt prioriteit gegeven aan de drukste verkeersstromen en dit is de route via de Verbindingsweg, en niet de routes via Westerkoog. Dit is onderdeel van het project Busbrug van de gemeente Zaanstad. <p><i>Geluidsoverlast</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Deze suggestie wordt meegenomen om in de volgende projectfase verder uit te werken. Er is nu nog geen antwoord op te geven of dit mogelijk is. Deze suggestie wordt meegenomen om in de volgende projectfase verder uit te werken. Er is nu nog geen antwoord op te geven of dit mogelijk is. <p><i>Luchtkwaliteit</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Er komt meer ruimte tussen de Pellekaanstraat en de Provincialeweg. Dit zal onder andere worden benut voor meer groen in deze strook. <p><i>Pellekaanstraat</i></p> <ol style="list-style-type: none"> De Pellekaanstraat wordt heringericht, met onder andere meer ruimte voor de fietser (deze wordt onderdeel van de doorgaande fietsroute aan de oostzijde van de Provincialeweg <p><i>Sluissloot</i></p>

<p>15. Aanvullende bomen en struiken in de stroken tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en tussen het fietspad en de spoorlijn. <i>Pellekaanstraat</i></p> <p>16. Inrichten als fietsstraat <i>Sluissloot</i></p> <p>17. Inrichten van een vervangende ligplaats voor bewoners Oud Koog in de watergang ten zuiden van het station en ten westen van de spoorweg, te bereiken via de Wezelstraat (autoverkeer) en de onderdoorgang bij het station (langzaam verkeer). <i>Uitvoering Project</i></p> <p>18. Nieuwe tennisbanen realiseren voorafgaand aan de aanleg van de verbindingsweg.</p> <p>19. Behouden bereikbaarheid gedurende de uitvoering.</p> <p>20. Onderzoek fundering woningen/ nulmeting woningen voorafgaand aan realisatie in verband met mogelijke schade door graafwerkzaamheden en samenhangende veranderingen in de grondwaterstand.</p>	<p>17. In het voorkeursalternatief worden de watergangen en ligplaatsen niet aangepast. Hierdoor blijven alle bestaande ligplaatsen bereikbaar. <i>Uitvoering project</i></p> <p>18. Het is nu nog niet te zeggen hoe het project gefaseerd zal worden; we nemen het verzoek mee in de fasering.</p> <p>19. Een zo goed mogelijke bereikbaarheid is onderdeel van de fasering van het project. Diverse verkeersstromen (oa mogelijkheid tot kruisen van het spoor voor auto en fiets) zijn als randvoorwaardelijk benoemd in de uitgangspunten voor de fasering.</p> <p>20. Eerste geotechnische onderzoeken zijn gestart en blijven doorlopen tot en met de oplevering van het project.</p>
---	--

5 PLANFASE 2B: BREED CONSULTEREN OMGEVING

De communicatie en participatie in planfase 2b staat in het teken van het breed consulteren van de omgeving. Doel is om input te ontvangen op het voorlopig voorkeursalternatief vanuit de omgeving, die het gebied immers het beste kent. Deze input is benut om het voorkeursalternatief te optimaliseren en beter te laten passen bij de omgeving.

5.1 INSPRAAKPERIODE

Tijdens een inspraakperiode van 15 september tot 1 november 2022 is de omgeving in staat gesteld te reageren op de vrijgegeven stukken. Dit kon via de website guisweg.zaanstad.nl en via de mail guisweg@vervoerregio.nl. Via diverse kanalen is deze reactieperiode bekend gemaakt. Daarnaast is een inloopavond georganiseerd op 5 oktober 2022. Op deze inloopavond is de omgeving ook uitgenodigd om een reactieformulier in te vullen, middels kaartjes waarop een QR-code staat met directe link naar het formulier.

In totaal heeft de inspraakperiode 225 reacties opgeleverd. 4 via de mail en 221 via het formulier. Hiervan zijn een aantal reacties dubbel of zonder enige inhoud, waardoor er 214 unieke reacties zijn ontvangen. De reacties zijn zeer uiteenlopend, variërend van 1 korte kreet tot uitvoerig gedocumenteerde stukken. Alle reacties zijn beschouwd en behandeld. Beantwoording is opgenomen in de Nota van Antwoord.

De reactieperiode heeft een zeer breed palet aan onderwerpen opgeleverd, veel ervan draagt bij aan de kwaliteit van het ontwerp of levert aanknopingspunten voor het aanscherpen van onderbouwingen van gemaakte keuzes. Veelvoorkomende thema's zijn: in de eerste plaats aansluiting 2. Over het geplande verwijderen van aansluiting 2 lopen de reacties uiteen van positief en begripvol tot negatief en ronduit boos. Zorgen over extra reistijd of een toename van (vracht-)verkeer in Oud-Koog worden het meest genoemd in relatie tot het verwijderen van deze aansluiting. Een veelvoorkomend onderwerp gerelateerd aan aansluiting 2 is de Krommenieër Schietvereniging. Deze huurt ruimte in de afritconstructie van aansluiting 2, waar hun schietbaan zich bevindt. Hierbij is de grote zorg dat zij hun locatie kwijtraken bij sloop van deze constructie waardoor de vereniging zou ophouden te bestaan. Andere thema's die regelmatig terugkomen is de veiligheid/kwaliteit van de fietstunnel, de weglayout in het ontwerp (met name de nu vervallen switch) en een toename van verkeersdruk op alternatieve routes. De doorgevoerde optimalisaties naar aanleiding van de inspraakperiode zijn opgenomen in de Nota van Antwoord.

5.2 SPECIFIEKE STAKEHOLDERS

In planfase 2b zijn met diverse stakeholders ook één op één gesprekken geweest. Er is een sessie georganiseerd met KZTV en TV Westzijderveld waarin we gewerkt hebben aan een optimale inrichting van hun tennisveld. Met Tate & Lyle en de Bedrijvige Bij is gesproken over de inrichting van de Pinkstraat en hun plannen voor het aanpassen van hun inritten. Ook zijn er gesprekken geweest met de Vereniging tot Ongeschonden Behoud Westzijderveld, betreffende de gevolgen van het project op Westzijderveld.

In planfase 2b is ook uitgebreid gesproken met de Krommenieër Schietvereniging. Zoals genoemd maakt men zich zorgen over de voorgenomen sloop van aansluiting 2. Samen met de vereniging wordt gezocht naar mogelijke oplossingen. Dit is uitgewerkt in de Verkenning Krommenieër Schietvereniging. Een

definitieve keuze is nog niet gemaakt, maar als eerste tegemoetkoming is besloten de locatie in ieder geval tot 2029 te behouden zodat zij weten dat ze niet dakloos worden bij de start van het project.