



Reactienota

Planstudierapportage en voorkeursontwerp Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg

2 september 2019

Definitief

Projectblad

Project: *Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (AVANT)*

Op dinsdag 28 mei is de gemeenteraad van Zaanstad akkoord gegaan met het aanwijzen van het definitieve voorkeursalternatief. Eenieder was uitgenodigd om zijn of haar reactie te geven op het plan. Met de reacties komen we uiteindelijk tot een kwalitatief beter definitief plan. De reactietermijn stond open van 3 juni 2019 t/m 19 juli 2019.

Er zijn 24 reacties ontvangen. De reacties zijn integraal en gepersonaliseerd opgenomen in deze Reactienota inclusief een antwoord door het project Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg (bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeente Zaanstad, gemeente Oostzaan, provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat en de Vervoerregio Amsterdam). Deze Reactienota wordt gepubliceerd op de website www.thorbeckeweg.zaanstad.nl. Daarnaast heeft iedereen een individuele reactie vanuit het project Aanpak Verkeersdruk Ambacht N516 Thorbeckeweg ontvangen.

STATUS

Definitief

Inhoudsopgave

Reacties particulieren (A)

Pagina 4

Reacties organisaties (B)

Pagina 14

Nr.	Reactie	Antwoord
A1	<p>Het plan ziet er goed uit. Is het ook een idee om een extra rijbaan te maken voor in en uitstromend verkeer van en naar poelenburg bij de vlinderbrug? Of de bestaande baan vrij te maken voor gewoon vervoer. Succes iig</p>	<p>De suggestie om verkeer van en naar Poelenburg via de Vlinderbrug te laten rijden is in de Verkenning (een eerdere fase van het onderzoek) onderzocht. Het gebruik van de bestaande brug voor het overige verkeer leidt tot een dermate grote hoeveelheid verkeer dat het te gevaarlijk is voor alle doelgroepen. Het huidige profiel van de weg is dermate smal dat bussen elkaar net aan kunnen passeren waarbij ze de volledige fietssuggestiestrook moeten gebruiken. Ook de aansluiting aan het einde van de Vlinderbrug aan de busstation zijde leidt tot een ingewikkelde spaghetti van verkeersstromen, waarvan een groot deel een U-turn zou moeten maken om naar de N516 te rijden. Voor een goed functionerende Poelenburg aansluiting, zogenaamd alternatief C (zie ook pagina 21-22 van bijgevoegde Verkenningsrapportage), is er voor zowel de bus, fietser en het autoverkeer een aparte brug. Dit is qua investering vrij kostbaar en daarnaast geldt dat de problemen bij de Vijfhoek niet oplost en ook daar geïnvesteerd moet worden. Ook geldt dat er vanuit Poelenburg gemengde reacties zijn gekomen op deze variant (sommigen positief, anderen negatief), dit aangezien vooral voor bewoners langs de straten Poelenburg en de Zuidervaart het leidt tot een forse toename aan verkeer en overlast. Ook schuift de weg door haar breedte een stuk op naar de woningen (huidige stoep nu zo'n 7m, in dit ontwerp 2m). Om bovenstaande redenen is deze optie afgefallen.</p>
A2	<p>Ik lees dat er geen aanvullende geluidsmaatregelen nodig zijn. Echter ervaren wij nu al geluidsoverlast van vrachtauto's en zwaarverkeer als deze over het beweegbare gedeelte en/of brugkelder van de Dr. J.M. den Uylbrug rijden. Als er meer en zwaarder verkeer over de Dr. J.M. den Uylbrug gaat rijden dan wordt de geluidsoverlast groter. Om meer geluidsoverlast te voorkomen zou daar onderzoek naar gedaan kunnen worden. Ik weet dat het een hele investering is, maar is er ook onderzocht wat voor effect het op de verkeersdoorstroming heeft als de Dr. J.M. den Uylbrug vervangen zou worden voor een tunnel. Want deze brug gaat een aantal keren per dag open voor de scheepvaart. En van ongeveer 1 april tot 1 november gaat deze brug nog vaker per dag open i.v.m. de rivier cruise schepen en recreatievaartuigen.</p>	<p>Voor de directe omgeving Vijfhoek tbv geluidsreductie zijn maatregelen noodzakelijk zijn. Hiervoor zijn ook budgetten gereserveerd en de maatregelen worden in de volgende fase met omwonenden besproken. Voor het gedeelte bij de brug is dit formeel niet noodzakelijk, dit aangezien er geen wijzigingen/ reconstructie qua wegprofiel en ontwerp die hier worden voorgesteld. Meekoppelkansen om ook hier maatregelen te treffen kunnen wel in beeld gebracht worden. De gemeente Zaanstad kan dan later beslissen aanvullend budget hiervoor beschikbaar te stellen. Daarnaast is ook gekeken naar de optie tot ondertunneling, echter op basis van kostenkengetallen is gebleken dat deze investering circa €900 miljoen zou kosten. Het beschikbare budget op dit moment is circa €80 miljoen en om die reden is deze optie afgefallen.</p>

A3	<p>Is er in het ontwerp genoeg rekening gehouden met groen / diversiteit / beplanting die van nature voorkomen in Nederland en goed zijn voor de bijen? Ik lees hier weinig over terug. En naast de aanplanting van bijv wilde bloemen, is het beheer heel belangrijk. Het zichtveld ivm veiligheid is natuurlijk leidend, maar 1 meter naast de weg mag beplanting al hoger. Dus niet alleen moet hier met het projectplan rekening mee worden gehouden, maar ook het beheer achteraf.</p>	<p>Er is op verschillende vlakken rekening gehouden met het groen / diversiteit / beplanting. Zo heeft een Flora & Fauna onderzoek plaatsgevonden om de gevolgen voor dieren en planten in beeld te brengen. Daarnaast is het uitgangspunt gehanteerd dat alle te kappen bomen terug geplant worden. Tevens zijn uit overleggen met Contact Milieubeheer Zaanstreek verschillende verbetermaatregelen besproken, zoals dat we specifiek voor de bijen een budget opgenomen om de Honey Highway toe te passen waarbij de bermen van de weg met een bloemenrijk en meerdere seizoenen bestand zaaimengsel ingepland worden. Tevens hebben we het bedrag per vervallen en te herplanten boom van €400 naar €750 per boom, aangezien het dan gaat om grotere en volwassen bomen die een grotere natuurwaarde hebben.</p>
A4	<p>Persoonlijk vind ik dit een prachtig plan, ondanks de hinder die ik ondervinden ga tijdens de bouw. Wanneer gaan jullie beginnen?</p>	<p>In hoofdlijnen is de planning als volgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uitwerken gedetailleerd ontwerp: juni 2019 – december 2019 - Afspraken maken om ontwerp aan te besteden: januari 2020 – maart 2020 - Uitvraag schrijven ten behoeve van aanbesteden ontwerp: april – juli 2020 - Aanbesteding naar aannemers: augustus – november 2020 - Gunning aan aannemer december 2020 – februari 2021 - Start bouw: medio 2021 - Oplevering: eind 2022/ begin 2023
A5	<p>Plannen zien er goed uit, maar stel dan aub wel de busbrug tussen de Westerwatering en Koog aan de Zaan 24/7 open tijdens de realisatie van dit project.</p>	<p>Voor de maatregelen tijdens de bouw en de te hanteren mogelijke verkeersomleidingen en verkeersmaatregelen wordt nog nader studie verricht. Verwacht wordt dat eind 2019 daar een plan voor ligt. De enige eisen die nu bekend zijn voor de doorstroming van het verkeer zijn de eisen van de Thorbeckeweg-N516 en Wibautstraat. Het gaat hier om dat het oost-west verkeer op de N516 – Thorbeckeweg met 2x2 rijstroken maandag tot en met vrijdag ongestoord dient te blijven rijden en alleen in korte hevige periodes (bijvoorbeeld weekenden) afgesloten mogen worden. De andere basis eis is dat de Wibautstraat aangehaakt dient te blijven op de Thorbeckeweg en ook alleen in korte hevige periodes afgesloten mag worden. Bij de nadere uitwerking van de faseringstudie zullen we ook de maatregel die u noemt van busbrug de Binding in overweging nemen.</p>
A6	<p>Ik zou graag stemmen voor de fietsbrug naast de a8 voor de oversteek naar het snelfiets pad. Via deze nieuwe brug is het makkelijker om vanuit oostzaan naar dit fietspad te komen</p>	<p>De optie voor de fietsbrug wordt momenteel nader onderzocht op haalbaarheid en kosten. We zullen in de afweging voor deze investering uw voorkeur meenemen en</p>

		kenbaar maken aan de projectpartners van het onderzoek. Verwacht wordt dat eind 2019 een keuze gemaakt is voor de nog aan te leggen ongelijkvloerse oversteek.
A7	Het plan ziet er erg goed uit! De meeste zullen vanaf de a10 de Thorbeckeweg nemen en afslaan richting vijfhoek/centrum de Wibautstraat op. Maar ook een heel groot gedeelte gaat rechtdoor (over de den uylbrug). Wordt de file, voor rechtdoor, dan niet verplaatst naar de volgende kruising (bij boer geert)? Zou daar dan niet hetzelfde moeten komen?	Het klopt dat er ook maatregelen nodig zijn bij het kruispunt bij Boer Geert. Hier geldt dat hier sowieso een knelpunt zal ontstaan, dit ondanks de maatregelen op de Thorbeckeweg. De verkeerstoename ontstaat vooral als gevolg van de diverse woningbouw en bedrijfsontwikkelingen zoals Hembrugterrein, Inverdand en Hoogtij. Al deze ontwikkelingen hebben over het algemeen geen alternatieve route, dus zullen vrijwel altijd via de Den Uylweg – Thorbeckeweg rijden. Daarnaast geldt dat al in beeld is welke maatregelen nodig zijn bij het kruispunt bij Boer Geert. Daar dient een aantal rijstroken toegevoegd te worden (zie onderstaande concept schets). Qua volgorde is echter het knelpunt bij de Vijfhoek dat aangepakt dient te worden, daarna dient de gemeente Zaanstad de aanpak voor dit kruispunt nader uit te werken.
A8	Waarom geen rotonde, dat is toch veel eenvoudiger en goedkoper en vooral minder omslachtig.	Het toepassen van de rotonde vormen is eerder bekeken er doorgerekend voor zowel Troelstralaan als Vijfhoek, echter de omvang van het verkeer is dermate groot dat dit het knelpunt qua doorstroming niet zou kunnen oplossen. Bij de Vijfhoek is nog altijd een onderdoorgang nodig. Met een rotonde bovenop geldt dat een deel van het hotel gesloopt dient te worden en het tankstation onbereikbaar wordt. Daarnaast geldt dat het lastiger is het verkeer te sturen bij een rotonde. Zo wordt in de huidige situatie het eea aan verkeerssturing gedaan op het kruispunt. Bijvoorbeeld bij een openstaande brug wordt het verkeer zo gedoseerd dat voorkomen wordt dat het verkeer de kruising blokkeert en bijvoorbeeld het verkeer vanaf de Wibautstraat ook vast komt te staan.
A9	Ambitieuus project, dit zal ongetwijfeld de doorstroming van het verkeer, m.n. in de spits, bij de Vijfhoek spectaculair verbeteren. Blijft echter het probleem van de Den Uylbrug. De voordelen van de vernieuwde kruising worden echter deels teniet gedaan door de brugopeningen. Voor een maximaal rendement zou de Den Uylbrug in de spitsuren niet geopend moeten worden voor scheepvaartverkeer en zeker niet voor zeilscheepjes met staande mast.	Ten aanzien van de Den Uylbrug geldt dat de Provincie Noord-Holland namens 10 vaarwegbeheerders in Noord-Holland (Rijkswaterstaat, hoogheemraadschap Rijnland, gemeenten Amsterdam, Alkmaar, Haarlem, Haarlemmermeer, Purmerend, Zaanstad en WaterNet) de openingstijden en openingsregimes van de vaarwegen coördineert en beheert. Dit beleid wordt met de betrokken gemeente, havendienst, beroepsvaart en recreatievaart afgestemd. Een doelstelling hiervan is het bevorderen van de beroepsvaart op de Zaan, dit om meer vracht via het water te vervoeren en minder over de weg. Dit is opgenomen in de vaarwegenregeling in de Waterverordening provincie Noord-Holland waarin is afgesproken dat de

		<p>beroepsvaart altijd doorgang vindt ongeacht het tijdstip en aantal voorgaande openingen van beroepsvaart. Voor de recreatievaart is aangegeven dat dit onderdeel is van de landelijke Staande Mast route, waarvoor een beleidsdoelstelling is afgesproken om een vlotte doorvaart te bevorderen. Voor recreatievaart is het regime voor de Den Uylbrug afgesproken dat er maximaal 2x uur een brug of sluis voor hen opengaat. Wel mag de recreatievaart mee varen indien er een aanvraag is van de beroepsvaart. Het aanpassen van dit regime past niet in de doelstelling van het vaarwegbeleid.</p>
A10	<p>de beste oplossing zou een tunnel bij Buitenhuizen zijn, en heb dat al jaren geleden voorgesteld, nog voor de tweede Coentunnel gebouwd moest worden.</p>	<p>De optie tot ondertunneling is in de Verkenning ook als optie onderzocht en kort in beeld geweest. Echter op basis van kostenkengetallen is gebleken dat deze investering circa €900 miljoen zou kosten. Het beschikbare budget op dit moment is circa €80 miljoen en om die reden is deze optie afgefallen.</p>
A11	<p>Knelpunt Dr. J.M. den Uylbrug blijft bestaan met filevorming bij sluitingen aan weerszijden. In de drukste verkeersperioden zou sluiting voor scheepvaartverkeer overwogen moeten worden. Eventueel alleen voor recreatievaart.</p>	<p>Ten aanzien van de Den Uylbrug geldt dat de Provincie Noord-Holland namens 10 vaarwegbeheerders in Noord-Holland (Rijkswaterstaat, hoogheemraadschap Rijnland, gemeenten Amsterdam, Alkmaar, Haarlem, Haarlemmermeer, Purmerend, Zaanstad en WaterNet) de openingstijden en openingsregimes van de vaarwegen coördineert en beheert. Dit beleid wordt met de betrokken gemeente, havendienst, beroepsvaart en recreatievaart afgestemd. Een doelstelling hiervan is het bevorderen van de beroepsvaart op de Zaan, dit om meer vracht via het water te vervoeren en minder over de weg. Dit is opgenomen in de vaarwegenregeling in de Waterverordening provincie Noord-Holland waarin is afgesproken dat de beroepsvaart altijd doorgang vindt ongeacht het tijdstip en aantal voorgaande openingen van beroepsvaart. Voor de recreatievaart is aangegeven dat dit onderdeel is van de landelijke Staande Mast route, waarvoor een beleidsdoelstelling is afgesproken om een vlotte doorvaart te bevorderen. Voor recreatievaart is het regime voor de Den Uylbrug afgesproken dat er maximaal 2x uur een brug of sluis voor hen opengaat. Wel mag de recreatievaart mee varen indien er een aanvraag is van de beroepsvaart. Het aanpassen van dit regime past niet in de doelstelling van het vaarwegbeleid.</p>
A12/ A13	<p>In het Kompas van 12 juni j.l. staat een artikel over het voorkeursontwerp Aanpak Thorbeckeweg. Hieruit citeer ik het volgende: "Het verkeer in Zaandam Zuid staat onder druk. De komende jaren neemt het verkeer op de Thorbeckeweg in</p>	<p>Voor de directe omgeving van de N516, Thorbeckeweg en Vijfhoek zijn maatregelen tbv geluidsreductie noodzakelijk. Rondom de Vijfhoek is sprake van de formele reconstructie en dienen omvangrijke maatregelen plaats te vinden. Voor de woningen aan de Kerkstraat geldt dat de afstand van de weg tot aan de bewoning</p>

	<p>Zaandam, het kruispunt bij de Vijfhoek en het kruispunt bij bedrijventerrein De Ambacht toe. Dit komt mede door de toekomstige groei van het verkeer uit de woningbouwontwikkelingen rondom Zaandam Centrum, het Hembrugterrein, maar ook de uitbreidingsplannen van de bedrijventerreinen Hoogtij en Zuiderhout."</p> <p>De planstudie voorziet in een verbreding van de Thorbeckeweg van 2x2 rijstroken naar 1x3 en 1x5 rijstroken. Een verdubbeling van het aantal rijstroken. Hierdoor zal de doorstroming verbeteren maar zal ook het verkeersgeluid meer worden. Hoewel in de planstudie naar voren komt dat er geen significante verhoging van geluidshinder is te verwachten (hooguit bij de kruising Vijfhoek, volgens de planstudie) verwachten wij als bewoners van de Kerkstraat 69 te Oostzaan meer geluidshinder en geluidsoverlast van de Thorbeckeweg dan nu al het geval is. In onze achtertuin, die grenst aan het bedrijventerrein De Ambacht te Oostzaan, hebben we overdag een constante stoorzender in de vorm van het verkeer van de Thorbeckeweg. Hierbij wordt regelmatig meer dan 60 db(A) geluidshinder waargenomen.</p> <p>In de planstudie vinden wij geen maatregelen terug om de geluidshinder en geluidsoverlast te verminderen, zoals bijvoorbeeld met geluidsdempend asfalt, een snelheidsbeperking tot max. 70 km per uur en/of een permanente snelheid-registrerende camera langs beide weghelften die de maximumsnelheid monitort en dus handhaaft. Deze drie mogelijkheden combineren zou het meest effectief zijn. Om de geluidsoverlast te beperken, zien wij graag dat een geluidsbepalende maatregel (of maatregelen) wordt toegepast/ingevogd voor de definitieve vaststelling van het plan.</p>	<p>op de Kerkstraat buiten de geluidscontour van 400m ligt. Wel geldt dat voor de woningen die er binnen zitten, bijvoorbeeld de Oost Dorsch en langs de Westkolkdijk, wel maatregelen getroffen moeten worden. De huidige maatregelen die reeds getroffen zijn, namelijk geluid reducerend asfalt, kunnen we wederom toepassen omdat dit voldoende is om aan deze reductie te behalen. Hiervoor zijn ook budgetten gereserveerd.</p> <p>Daarnaast geldt dat het probleem van geluidsoverlast door meerdere omgevingspartijen is benoemd. In het vervolg van het project gaan we in overleg met geluidsexperts om mogelijke aanvullende maatregelen in beeld aan het brengen. Hieruit kunnen wellicht (financieel) acceptabele meekoppelkansen naar voren komen waar uw woning ook baat bij hebben. Daar komen we in de Planuitwerking op terug.</p>
A14	Plan voor dit stuk ziet er goed uit. Wat ik volledig mis is de aansluiting richting Hoogtij. Hoe gaat de druk op Westzanerweg en	De wegen in de buurt van Hoogtij, Overtoom en Westzanerdijk liggen ver buiten het projectgebied ligt van Aanpak Thorbeckeweg. Het project Aanpak Thorbeckeweg

	<p>Hoofdtocht aangepakt worden? Voor bewoners aan de Veldweg, Overtoom en Westzanerdijk toename geluid, vervuiling en verkeersdruk? Dit gebied wordt volledig onleefbaar gemaakt lijkt het. Recent bij ongeval verkeer over Overtoom geleidt en dat is met toename vrachtverkeer zeer gevaarlijk voor een ieder.</p>	<p>heeft vrijwel geen effecten qua geluid, lucht en overlast op deze omgeving en vormen daarom geen onderdeel van het project "Aanpak Verkeersdruk Thorbeckeweg". Wel wordt er gekeken wat de gevolgen zijn op de directe omgeving van de Thorbeckeweg, zoals naar de naast gelegen kruispunten bij bijvoorbeeld de Troelstralaan en bij Boer Geert (kruispunt Den Uylweg/ Cornelis Bruijnzeelweg – Provinciale Weg), maar verder niet. Dat is vooral pragmatisch van aard om het project uitvoerbaar te houden.</p>
A15	<p>Busbrug de Binding open gooien 24/7 ben je van het verkeer naar westerwating etc kwijt. Nu mag je in de spits er niet overheen.</p>	<p>Het openstellen van busbrug de Binding vormt geen onderdeel van het project. Dit gebied ligt te ver buiten het projectgebied ligt van Aanpak Thorbeckeweg. Wel wordt er gekeken wat de gevolgen zijn op de directe omgeving van de Thorbeckeweg, zoals naar de naast gelegen kruispunten bij bijvoorbeeld de Troelstralaan en bij Boer Geert (kruispunt Den Uylweg/ Cornelis Bruijnzeelweg – Provinciale Weg), maar verder niet. Dat is vooral pragmatisch van aard om het project uitvoerbaar te houden.</p> <p>Daarnaast geldt dat het openstellen van de busbrug Binding een andere verkeerscirculatie heeft door Zaanstad. Hierdoor gaat er naar verwachting meer verkeer over de Provinciale Weg, Den Uylweg en Thorbeckeweg. De exacte gevolgen van dit plan zijn nog niet doorgerekend, wel is een algemene toename van belasting van het verkeer op de Thorbeckeweg toegepast. Dit is een zogenaamde Robuustheid berekening waarbij we op alle verkeersstromen 5% en 10% hebben toegevoegd. Uit deze berekeningen blijkt gelukkig dat het voorkeursalternatief goed blijft doorstromen.</p>
A16	<p>Als bewoner vd Keplerstraat ben ik benieuwd of de uit voering van deze plannen veel extra verkeer, opstoppingen en dus uitstoot van fijnstof gaat geven. Hoelang zullen de werkzaamheden eventueel duren en voor overlast zorgen. Het eindresultaat van deze plannen spreekt ons erg aan.</p>	<p>De plannen op zich 'produceren' geen extra verkeer, dit in de zin dat er geen woningen of bedrijfspanden worden gebouwd. De 'productie' van verkeer komt voort uit gewijzigde dan wel nieuwe bestemmingsplannen waardoor de bouw van woningen en bedrijven mogelijk wordt. Daarnaast neemt het verkeer toe als gevolg van economische ontwikkelingen, waarbij in tijden van hoogconjunctuur meer mensen/ gezinnen een tweede auto aanschaffen en of meer ritten doen voor bijvoorbeeld recreatieve en of consumptieve activiteiten. In het plan Aanpak Thorbeckeweg wordt alleen infrastructuur gebouwd. Wel geldt dat indien het verkeer iets beter doorstroomt, dat er dan extra verkeer op afkomt. Op zich zijn deze aantallen beperkt en is het exact inschatten daarvan is zeer lastig. Wel hebben we doorstroom analyses gemaakt van het verkeer in een simulatie model, dit om de</p>

		<p>opstoppen weer te geven. In principe is de doorstroming op het kruispunt Wibautstraat – Thorbeckeweg met het voorkeursalternatief in orde. De precieze doorstroming op de Keplerstraat hebben we niet in beeld gebracht, hetgeen namelijk buiten het projectgebied zit. Voor een animatie van de doorstroming zie: https://www.youtube.com/watch?v=DQzgajlSz6A voor de ochtendspits en https://www.youtube.com/watch?v=r43HZ9oip2U voor de avondspits. Qua uitstoot geldt dat we voldoen aan de normen die door EU zijn gesteld in 2030. In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit waarin de wettelijke normen getoetst worden is naar voren gekomen dat er geen problemen zijn. Zien ook: https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/ . Daarnaast geldt dat veel omwonenden om aandacht voor de luchtkwaliteit hebben gevraagd. In het vervolg van de Planuitwerking gaan we daarom kijken welke aanvullende/ bovenwettelijke maatregelen er mogelijk zouden kunnen zijn. Mogelijkerwijs zijn er maatregelen te treffen binnen het beschikbare budget die een verbetering van de luchtkwaliteit kunnen zijn binnen het projectgebied. Te denken valt bijvoorbeeld aan het bijplanten van bomen en struiken.</p>
A17	<p>Ik vind best dat jullie die kruising gaan verbeteren, maar hoe gaan jullie dit doen. Zonder dat het verkeer hinder van heeft. Zoals in de Wibautstraat dat daar dus al gauw file komt. De vrachtwagens om laten rijden is ook geen optie. Het kruispunt afsluiten is ook geen optie. Of zo gezegt wat gaan jullie eerst doen om het verkeer te verbeteren.</p>	<p>De bouwfasering en daarmee samenhangende overlast zal één van de grote uitdagingen worden van het project Aanpak Thorbeckeweg. Op zich dien we dit qua planning nog in detail uit te werken. Wel hebben we al enkele basis eisen op een rijtje gezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2x2 verkeer oost- west dient open te blijven; - Wibautstraat noordtak dient volledig aangesloten te blijven; - Wibautstraat zuidtak mag tijdelijke voor meerdere maanden afgesloten worden, pas na de aanleg van de nieuwe aansluiting ter hoogte van de Vlinder; - Geen extra verkeer over de Zuiddijk - Geen verkeer op bus- en fietsbrug de Vlinder <p>Afsluitingen of extra verkeer mag wel, maar dan alleen in enkele/ korte hevige periodes, bijvoorbeeld maximaal een aantal weekenden of enkele weken tijdens bijvoorbeeld een schoolvakantie. De exacte eisen zullen tzt in overleg met de omgeving in de Klankbordgroep worden besproken. Daarnaast geldt dat we het contract aan een aannemer willen gunnen dat zo goed als mogelijk de hinder en overlast beperkt. De aannemer die de verkeersoverlast zo kort en gering mogelijk uitwerkt, heeft dan de grootste kans om het project te krijgen.</p>

A18	<p>Beste, Hartelijk dank voor het geven van de mogelijkheid om mee te denken aan het voorlopig ontwerp voor de Thorbeckeweg. Ik kan u helaas niet helpen met een goed idee voor dit ontwerp, maar ik zou graag wel aandacht willen vragen voor de situatie van de bewoners van Poelenburg en Peldersveld waar ik woon. Om onze wijk uit te kunnen, al is het maar naar het centrum, of naar de A8, A10 en andere A wegen, zijn wij afhankelijk van slechts 2 routes. Die naar de rotonde Prins Bernhardplein of de P.J. Troelstralaan naar de Thorbeckeweg. Beide routes zijn nu al heel druk maar met de komst van 3 woonwijken rondom de rotonde (Oostzijderpark, Gouwpark en De Industrieel) en de uitbreiding van industriegebieden, Hembrugterrein en woningbouw in het centrum zal er alleen maar meer verkeer bij komen. Als bewoner van Peldersveld maak ik mij veel zorgen om de bereikbaarheid voor alle bewoners van deze 2 wijken. Misschien is een doorgaande weg via de Vlinder een oplossing?</p>	<p>De optie om een nieuwe aansluiting voor het wegverkeer bij de Vlinder is onderzocht door het projectteam. In de Verkenningrapportage pagina's 21-22 is een samenvatting geschreven van deze optie, zogenaamd Alternatief C. De rapportage is in te zien op: https://thorbeckeweg.zaanstad.nl/documenten . Deze C optie is uiteindelijk niet de voorkeur geworden, vanwege verschillende redenen. Hierbij geldt dat de investeringskosten ervan zeer hoog waren, maar ook dat het niet het doorstroomprobleem bij de Vijfhoek (kruispunt bij de Shell) oploste. Kortom, de hoeveelheid verkeer die deze nieuwe aansluiting aan zou trekken, was te gering om te voorkomen dat je ook moest investeren in het kruispunt de Vijfhoek. De totale oplossing werd daardoor zeer kostbaar. Een andere belangrijke reden was het gebrek aan draagvlak binnen Poelenburg. Door de nieuwe infrastructuur die voor deze Vlinderbrug aansluiting nodig is, zouden weg tot op circa 1,5-2m van de gevels komen te liggen aan de straat Poelenburg. Veel bewoners hebben daar negatief op gereageerd, dit ondanks dat veel bewoners ook positief waren ivm het minder omrijden. Ook is de buurtvereniging Poelenburg geen voorstander deze optie, omdat de nu zeer rustige weg Poelenburg een zeer drukke verkeersas wordt met veel overlast en uitstoot.</p>
A19	<p>Hoe wordt het verkeer tijdens het aanpassen omgeleid? Zal dit overlast bezorgen voor de omwonende? Hoe wordt de drukte op de kruising pieter jelles troelstralaan aangepakt? Toch een idee om de vlinderbrug ook open te gooien om de drukte bij de vijfhoek te verminderen aangezien Zaandam steeds groter wordt. Aantal jaar geleden is de thorbeckeweg thv de jm uulbrug al vergroot, toch was dat dus niet voldoende, wordt er bij dit project ook rekening gehouden met de snelle groei?</p>	<p><u>Tijdelijke situatie:</u> Het is een terechte vraag. Dit zal ook één van de grote uitdagingen worden van het project Aanpak Thorbeckeweg. Op zich dien we dit qua planning en afsluitingen nog in detail uit te werken. Wel hebben we al enkele basis eisen op een rijtje gezet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2x2 verkeer oost- west dient open te blijven; - Wibautstraat noordtak dient volledig aangesloten te blijven; - Wibautstraat zuidtak mag tijdelijk voor meerdere maanden afgesloten worden, pas na de aanleg van de nieuwe aansluiting ter hoogte van de Vlinder; - Geen extra verkeer over de Zuiddijk - Geen verkeer op bus- en fietsbrug de Vlinder <p>Afsluitingen of extra verkeer mag wel, maar dan alleen in enkele/ korte hevige periodes, bijvoorbeeld maximaal een aantal weekenden of enkele weken tijdens bijvoorbeeld een schoolvakantie. De exacte eisen zullen tzt in overleg met de omgeving in de Klankbordgroep worden besproken. Daarnaast geldt dat we het</p>

		<p>contract aan een aannemer willen gunnen dat zo goed als mogelijk de hinder en overlast beperkt. De aannemer die de verkeersoverlast zo kort en gering mogelijk uitwerkt, heeft dan de grootste kans om het project te krijgen.</p> <p><u>Drukte Troelstralaan & Den Uylbrug:</u> Voor de Pieter Jelles Troelstralaan geldt dat door de ongelijkvloerse kruising bij de Thorbeckeweg er meer tijd beschikbaar om groen te geven aan het verkeer op de Troelstralaan. De doorstroming gaat daar verbeteren in de definitieve situatie. Ook geldt dat de brug niet uitgebreid hoeft te worden. De capaciteitsproblemen zitten vooral de op de kruisingen waar veel verkeer door elkaar rijdt. Een simulatie van de Den Uylweg en Troelstralaan is terug te vinden op: https://www.youtube.com/watch?v=DQzgajlSz6A</p> <p><u>Aansluiting bij de Vlinderbrug:</u> De optie om een nieuwe aansluiting voor het wegverkeer bij de Vlinder is ook serieus onderzocht door het projectteam. In de Verkenningsrapportage pagina's 21-22 is een samenvatting geschreven van deze optie, zogenaamd Alternatief C. De rapportage is in te zien op: https://thorbeckeweg.zaanstad.nl/documenten . Deze C optie is uiteindelijk niet de voorkeur geworden, vanwege verschillende redenen. Hierbij geldt dat de investeringskosten ervan zeer hoog waren, maar ook dat het niet het doorstroomprobleem bij de Vijfhoek (kruispunt bij de Shell) oploste. Kortom, de hoeveelheid verkeer die deze nieuwe aansluiting aan zou trekken, was te gering om te voorkomen dat je ook moest investeren in het kruispunt de Vijfhoek. De totale oplossing werd daardoor zeer kostbaar. Een andere belangrijke reden was het gebrek aan draagvlak binnen Poelenburg. Door de nieuwe infrastructuur die voor deze Vlinderbrug aansluiting nodig is, zouden weg tot op circa 1,5-2m van de gevels komen te liggen aan de straat Poelenburg. Veel bewoners hebben daar negatief op gereageerd, dit ondanks dat veel bewoners ook positief waren ivm het minder omrijden. Ook is de buurtvereniging Poelenburg geen voorstander deze optie, omdat de nu zeer rustige weg Poelenburg een zeer drukke verkeersas wordt met veel overlast en uitstoot. Het gebruik van de bestaande brug voor het overige verkeer leidt tot een dermate grote hoeveelheid verkeer dat het te gevaarlijk is voor alle doelgroepen. Het huidige</p>
--	--	---

		<p>profiel van de weg is dermate smal dat bussen elkaar net aan kunnen passeren waarbij ze de volledige fietssuggestiestrook moeten gebruiken. Ook de aansluiting aan het einde van de Vlinderbrug aan de busstation zijde leidt tot een ingewikkelde spaghetti van verkeersstromen, waarvan een groot deel een U-turn zou moeten maken om naar de N516 te rijden.</p>
A20	<p>Ik stel voor de groene grasvlakten te vervangen door een bloemenzee. Dit is immers een landmark voor Zaandam. De bedoelde groene grasvlakten zijn rood omcirkeld</p>	<p>Leuk suggestie. We gaan in overleg met de stedenbouwkundigen, de omgeving en de natuur & milieu organisaties kijken welke Beeldkwaliteit en Inrichting eisen/wensen er aan deze vlakken gesteld worden. Ook wordt dit met de klankbordgroep (zie hieronder) besproken. Daarna wordt een inrichtingskeuze gemaakt. Wel geldt dat we in de kostenraming een budget voor hebben gereserveerd om op plekken bloemenmengsels toe te passen, dit vooral ter ondersteuning van de bijenpopulaties (de zogenaamde Honey Highway). De gedachte is om vooral de bermen er mee in te zaaien.</p>
A21	<p>De Thorbeckeweg.. Als bewoner van Zaandam zuid hou ik maar al te graag de veranderingen en raadsvergaderingen bij. Zo ook de toekomst van het kruispunt Wibautstraat en Thorbeckeweg. Hedendaags komen alle wegen uit op een gigantisch kruispunt Het eerste idee is een tunnel onder de Wibaut aan te leggen. De uitgraving tot wel 4meter doet de helingsgraad van de den UYLBRUG flink toenemen. Bij grote regenvallen of sneeuw annex ijzel zorgt voor grote ongelukken. Laat staan wanneer de brug open staat. Bij grote regenbuien stroomt de tunnel vol met water van alle kanten tegelijk. Een goedkope en betere optie is om vanaf de den Uylbrug een viaduct over de Wibautstraat aan te Leggen. Dus boven het maaiveld. Hierdoor behoeven de leidingen niet omgelegd te worden en de helling van de brug hoeft niet uitgegraven te worden. De helling komt verder uit op de Thorbeckeweg, maar blijft op de zelfde hoogte als het hedendaags kruispunt. Het onderlopen van regenbuien is daarbij tevens nul. De Wibautstraat is dan tevens doorgaand en de afslagen zijn gewoon uitvoerbaar.</p>	<p>Uw suggestie om bovenlangs een viaduct te plaatsen is geen gekke gedachte. We hebben deze optie in de vorige fase van het onderzoek, de verkenningsfase, ook onderzocht. Het is inderdaad een goedkopere optie en makkelijker in te passen. Ook is de waterafvoer makkelijker te organiseren.</p> <p>Echter, in de verkenningsfase van het onderzoek hebben we ook gesproken met omwonenden en ambtenaren van de gemeente Zaanstad. Bij deze groepen, vooral de bewoners van de flat langs de Vijfhoek, is duidelijk geworden dat er geen draagvlak voor deze oplossing bestaat. Dit aangezien de constructie dan vlak voor de ramen van diverse bewoners langs komt, waarbij meer geluidsoverlast en uitstoot verwacht wordt. Ook wordt het uitzicht aanzienlijk verstoord. Daarnaast wordt gevreesd dat de weg meer een gevoelsmatige barrière wordt gelet op de omvangrijke betonnen constructie die nodig is met de bijbehorende schaduwwerking.</p> <p>Om die redenen is gekozen voor een viaduct onderlangs, waarbij we gekeken hebben of dit passend is bij de geldende landelijke normen voor hellingen. Er is daarbij onderzocht of de waterafvoer in een dergelijke constructie goed te krijgen is. Uit dat onderzoek is gebleken dat in de bak een omvangrijke wateropvang reservoir toegepast dient te worden, hetgeen uitgerust dient te worden met twee pompen ter afvoer van het overtollige water. Technisch blijkt deze inpassing dus mogelijk.</p>

<p>B1</p>	<p>Wij willen reageren op de tervisielegging van de planstudie AVANT. Zoals in ons schrijven van 7 januari 2019 is aangegeven stemmen wij in met de keuze van alternatief B als (voorlopig) Voorkeursalternatief. Bij het besluit van Provinciale Staten van Noord-Holland van 4 maart 2019 over het multimodaal bereikbaarheidspakket corridor Amsterdam-Hoorn hebben wij maximaal € 13 miljoen gereserveerd voor AVANT. Ten behoeve van de AVANT scope uitbreiding A8 – Verlengde Stellingweg komt daar nog € 2,93 mln. bij.</p> <p>Deze bedragen zijn gekoppeld aan daadwerkelijke investeringen op het provinciaal deel van de N516. De provincie draagt geen risico's voor het geval de kosten hoger uitvallen. De provinciale bijdrage is niet bedoeld voor bijvoorbeeld kosten die verband houden met het verplaatsen, opheffen en/of (tijdelijke) exploitatienadelen van tankstations.</p> <p>Op dit moment worden de financiële consequenties van het coalitieakkoord 'Duurzaam doorpakken' van juni 2019 op de portefeuille Mobiliteit in beeld gebracht. De komende tijd wordt gaandeweg inzichtelijk of dit (nieuwe) beleidsaccenten oplevert.</p> <p>Alhoewel wij als partner in het project rechtstreeks invloed kunnen uitoefenen op de planuitwerking willen wij met dit schrijven een aantal inhoudelijke punten benoemen die voor ons van belang zijn. Wij lichten dit als volgt toe.</p> <p><u>Verlengde Stellingweg</u> Binnen het project is er discussie over toepassing van 2 of 3 linksaffers komende vanaf de Verlengde Stellingweg. Naar onze mening zijn drie linksaffers niet voldoende veilig omdat automobilisten dan moeite hebben met de oriëntatie op hun eigen rijstrook. Daarnaast is de veilige inpassing van de fietstunnel nog</p>	<p><u>Bijdrage van de Provincie Noord-Holland</u> De Vervoerregio Amsterdam is verheugd te vernemen dat de Provincie Noord-Holland een substantiële bijdrage doet aan het project AVANT en neemt kennis van en heeft begrip voor de voorwaarden die er aan gesteld worden. De bedragen die nu bekend zijn voor de realisatie zijn gebaseerd op een voorlopige kostenraming. In de komende planuitwerking worden de bedragen voor de realisatiefase en de eventuele bijdragen voor de planschade gevolgen tankstations nader gedetailleerd.</p> <p><u>Verlengde Stellingweg</u> Het is een terechte constatering dat 3 linksaffers mogelijke negatieve effecten kan leiden voor de verkeersveiligheid. Op dit moment is uitgegaan van een Voorlopig Ontwerp met 2 linksaffers. De modelmatige verwachting is dat een uitbreiding van het kruispunt pas na 2027 noodzakelijk is. Dit zou eventueel een derde linksaffer als oplossingsrichting kunnen zijn, echter dat dient later uitgewerkt te worden. Op zich is in het ontwerp mogelijk om later een derde linksaffer toe te voegen, dus het wordt niet onmogelijk gemaakt. In het ontwerp voor de fietstunnel is in het VO uitgegaan van een ruime opzet met de mogelijkheid om opstelruimte toe te passen onderaan de hellingen. In overleg met de Fietsersbond lijkt dit de beste inpassing voor een haakse bocht.</p> <p><u>Fietsbrug Ambacht</u> Het is inderdaad een dure oplossing om een fietsbrug toe te passen. Echter, gelet op de lange termijn ontwikkeling van de Achtersluispolder wordt dit een nieuwe schakel in het MRA fietsnetwerk. Ook is het gebruik van de huidige oversteek grotendeels door fietsers. Het lijkt er op dit moment dat er voldoende ruimte in de begroting is opgenomen om deze fietsbrug te bekostigen. Aan het einde van de Planuitwerking dient duidelijk te zijn of de inpassing nog steeds binnen de begroting past.</p> <p><u>Tankstation Shell</u> De inpassing van het tankstation in het project vormt een van de grootste uitdagingen van het project. Het wordt lastig om hierbij alle belangen tevreden te kunnen stellen en het is daarbij noodzakelijk dat partijen met elkaar gezamenlijk naar een oplossing werken. In meerdere overleggen met alle betrokken partijen</p>
-----------	--	---

<p>een ontwerpogave in verband met de haakse bocht in het fietspad naar de tunnel.</p> <p><u>Fietsbrug Ambacht</u> De huidige gelijkvloerse oversteek voor voetgangers en fietsers naar de Ambacht is bij uitbreiding van het aantal rijstroken op de N516 niet langer veilig. Lokale partners en stakeholders hebben een voorkeur voor een fietsbrug aan de oostzijde van de Ambacht in de berm van de A8. Dit is een dure oplossing in vergelijking met een recht toe recht aan voetgangersbrug op de huidige oversteek voor werknemers van bedrijven op de Ambacht en bezoekers aan de daar gevestigde horeca. Door de beoogde fietsverbinding 'oostzijde Ambacht' ook als schakel te benutten in het MRA fietsnetwerk komt naar ons idee de weg vrij voor medefinanciering van de fietsbrug Ambacht uit hiertoe gereserveerde middelen van de VRA.</p> <p><u>Tankstation Shell</u> Het huidige tankstation nabij de kruising N516 / Wibautstraat maakt de realisatie van een onderdoorgang bij de Wibautstraat verkeerskundig, ruimtelijk en bouwtechnisch niet eenvoudig. De beoogde verplaatsing van het benzinestation in oostelijke richting kent vanuit het gezichtspunt van de provincie verschillende bezwaren. Dit impliceert namelijk dat het station binnen ons wegbeheer komt te liggen. Bovendien geldt dat – gelet op vereiste lengtes van de invoegstrook vanaf de onderdoorgang / uitvoeger naar het nieuwe tankstation, alsook die van de invoeger vanaf dit station / uitvoeger naar de Vlinder – een en ander slechts mogelijk is met verlaging van de snelheid op de N516 van 80 naar 70 km per uur. Dit betekent een afwaardering van de provinciale weg. Dit past a priori niet binnen het huidige provinciale beleid. Wij willen ook inzicht in het effect op de</p>	<p>waaronder de Provincie, worden alle mogelijkheden, randvoorwaarden en gevolgen in beeld gebracht. Uitgangspunt is een verkeersveilige oplossing. Op zich lijkt nu een voorlopige voorkeursoplossing naar voren te komen die aan de verschillende belangen tegemoet komt. Voordat dit een definitieve oplossing wordt, dient nog een aantal verkeerskundige toetsen plaats dienen te vinden. Zo ook wordt een toets-sessie met betrokken ambtenaren van de Provincie gepland. Op basis daarvan wordt het Bestuurlijk Overleg, naar verwachting te plannen begin oktober, gevraagd om een definitieve voorkeur voor het tankstation uit te spreken.</p>
--	--

	<p>veiligheid en doorstroming. Immers, het mag niet zo zijn dat door het verplaatsen van het tankstation er een nieuw knelpunt ontstaat. Resumerend leven er bij ons verschillende zorgpunten bij de aanpak van de verkeersdruk op de N516. Dit laat onverlet dat wij positief zijn over het breed gedragen voorkeursalternatief. Wij kijken dan ook met belangstelling uit naar het resultaat van de inspraak en de concrete vertaling daarvan bij de planuitwerking. Wij verzoeken u met onze – in deze brief genoemde – aandachtspunten rekening te houden.</p>	
B2	<p>Twee jaar geleden is het Actieplan Poelenburg en Peldersveld vastgesteld. Een van de essentiële randvoorwaarden in dit plan, is - naast het versterken van de sociaal-economische positie van de bewoners - de verandering van de te eenzijdige bevolkingssamenstelling. Mede als uitvloeisel hiervan wordt door Rochdale in nauwe samenwerking met de gemeente Zaanstad onderzocht om met concrete ingrepen in het bestaande vastgoed hieraan bij te dragen. Ook Parteon en ZVH zijn nauw betrokken en staan open voor een vergelijkbare aanpak. Daar komt bij dat de gemeente Zaanstad uitgesproken is over het belang van het integraal ontwikkelen van de Achtersluispolder in combinatie met Poelenburg en Peldersveld, zodat beide wijken elkaar kunnen aanvullen en versterken.</p> <p>De gemeente en de Zaanse corporaties Rochdale, Parteon en ZVH committeren zich dus aan de realisatie van een volwaardige positie van Poelenburg en Peldersveld ten opzichte van andere wijken in Zaanstad. Het slagen van dit gezamenlijke doel is sterk afhankelijk van de combinatie van sociaal-economische en fysieke kenmerken. De ontsluiting van de wijk Poelenburg en Peldersveld aan de zuidzijde richting A8 en de Achtersluispolder is daarbij een groot zorgpunt.</p>	<p>Uw verzoek om een volwaardige aansluiting van Poelenburg op de N516 mee te nemen is een terechte vraag. De optie om een nieuwe aansluiting voor het wegverkeer bij de Vlinder is ook serieus onderzocht door het projectteam. In de Verkenningrapportage pagina's 21-22 is een samenvatting geschreven van deze optie, zogenaamd Alternatief C. De rapportage is in te zien op: https://thorbeckeweg.zaanstad.nl/documenten . Deze C optie is uiteindelijk niet de voorkeur geworden, vanwege verschillende redenen. Hierbij geldt dat de investeringskosten ervan zeer hoog waren, rond de €110 miljoen, maar ook dat het niet het doorstroomprobleem bij de Vijfhoek (kruispunt bij de Shell) oploste. Kortom, de hoeveelheid verkeer die deze nieuwe aansluiting aan zou trekken, was te gering om te voorkomen dat je ook moest investeren in het kruispunt de Vijfhoek. De totale oplossing werd daardoor zeer kostbaar. Daarnaast heeft de eigenaar van de N516, de Provincie Noord-Holland, de voorkeur uitgesproken voor het huidige voorkeursalternatief en heeft gemeente Zaanstad geen aanvullende budgetten beschikbaar kunnen stellen voor het duurdere Alternatief C.</p> <p>Een andere belangrijke reden was het gebrek aan draagvlak binnen bewoners van Poelenburg. Door de nieuwe infrastructuur die voor deze Vlinderbrug aansluiting nodig is, zou de weg tot op circa 1,5-2m van de gevels komen te liggen aan de straat Poelenburg. Veel bewoners hebben daar negatief op gereageerd bij inloopbijeenkomsten en bijeenkomsten van de wijkvereniging, dit ondanks dat veel bewoners ook positief waren ivm het minder omrijden. Ook is Klankbordgroep Poelenburg geen voorstander deze optie, omdat de nu zeer rustige weg Poelenburg een zeer drukke verkeersas wordt met veel overlast en uitstoot. Tevens zijn er binnen Zaanstad diverse bezwaren naar voren gekomen, dit aangezien er zeer</p>

<p>Poelenburg ligt dichtbij de afslag naar de A8 en Amsterdam. Geografisch een aantrekkelijke locatie, die wordt belemmerd door de slechte ontsluiting naar de A8 en Amsterdam. Daardoor ontstaat het beeld van een wijk die de 'achterkant' van Zaandam is, met bijbehorende achtergestelde positie. Een groot deel van de bewoners van Poelenburg en Peldersveld rijdt via de Pieter Jelles Troelstralaan en komt dan pas via de Wibautstraat op de Thorbeckeweg.</p> <p>De planstudie voorkeursontwerp Thorbeckeweg voorziet in een aantal maatregelen om de doorstroming van verkeer te verbeteren. Wij begrijpen en steunen de keuze voor de ongelijkvloerse kruising bij de Wibautstraat. Maar in het plan wordt op dit moment niet voorzien in een aansluiting naar Poelenburg, omdat die pas in 2030 noodzakelijk zou zijn, terwijl er wel een verbinding wordt gemaakt met de Achtersluispolder.</p> <p>Gezien de kwetsbare positie van Poelenburg en Peldersveld, de grote uitdaging op het gebied van aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de wijk, is het van groot belang de wijk direct aan te sluiten op de Thorbeckeweg en de straat Poelenburg en daarmee ook met het bedrijventerrein in transformatie, de Achtersluispolder. Wat ons betreft is het een gemiste kans als een aansluiting naar Poelenburg niet meteen wordt nagegeenomen. Wij pleiten als corporaties voor een rechtstreekse aantakking van Poelenburg en Peldersveld aan de Thorbeckeweg en deze in planning gelijk aan te leggen met de realisatie van de aansluiting op de Achtersluispolder. Daarmee sluiten we aan bij de in het Actieplan gezamenlijk uitgesproken urgentie om Poelenburg en Peldersveld op zo kort mogelijke termijn als volwaardige en leefbare wijk te laten functioneren. Een goede en logische ontsluiting van de wijk is daarin cruciaal.</p>	<p>recent een flinke herinrichting van de weg Poelenburg heeft plaatsgevonden (fietsstraten, rotondes, ed). Deze herinrichting zou dan opnieuw dienen plaats te vinden met omvangrijke uitbreiding van wegen, turborotondes en opheffen fietsstraten.</p> <p>In de Planstudie is overigens wel gekeken naar de mogelijkheid om op lange termijn Poelenburg alsnog aan te sluiten op de N516. Uit die ontwerpstudies is gebleken dat dit nog steeds mogelijk is, hetgeen wellicht als de plannen van de Achtersluispolder verder zijn uitgewerkt, als nog kan plaatsvinden. Ook geldt dat op zeer korte termijn gekeken wordt naar een noordelijke ontsluiting van Poelenburg ter hoogte van de huidige Texaco tankstations op de A7, dit om meer mogelijkheden voor Peldersveld en Poelenburg te creëren. Dit is echter afhankelijk van medewerking van Rijkswaterstaat, de huidige eigenaar van de A7. Hier wordt nog op gestudeerd en naar verwachting wordt daar meer over bekend begin volgend jaar</p>
--	---

<p>B3</p>	<p>Bij het project Avant Thorbeckeweg wordt vanwege de groei van het autoverkeer het aantal rijstroken uitgebreid. Fietsersbond vindt dat er ook een optimaal resultaat bereikt moet worden voor de fietsers.</p> <p><u>De Vijfhoek</u> De fietsers hoeven minder rijstroken over te steken wat de veiligheid verbetert, echter een optimaal resultaat wordt bereikt door de VRI zo af te stellen dat de fietser in één keer kan oversteken. Tijdens de bouw van de autotunnel bij de Thorbeckeweg gaat het huidige fietspad aan de noordkant drie maanden gebruikt worden voor het autoverkeer. We vinden het belangrijk dat er een noodfietspad aan de zuidkant komt.</p> <p><u>De Vlinderbrug</u> De fietspaden bij de Vlinderbrug worden nog verder ontwikkeld afhankelijk van de plannen van de Sluispolderweg. De situatie bij de Vlinder verslechtert doordat fietsers gemotoriseerde verkeersstromen naar en vanaf de Thorbeckeweg een aantal keer kruisen. De Fietsersbond vindt het ontvlechten van verkeersstromen van auto's met fietsers belangrijk. Voorkomen moet worden dat fietsers die met hoge snelheid van de brug af komen meteen al een rijbaan met auto's oversteken. Wij achten een aanvullend onderzoek nodig om tot een andere oplossing te komen, waarbij fietsers geen extra gevaar lopen.</p> <p><u>Oversteek Ambacht</u> Door het afsluiten van de Westkolkdijk op de N516 is het noodzakelijk om een ongelijkvloerse kruising te maken voor voetgangers- en fietsverkeer. Dat er gekozen is voor een viaduct voor voetgangers en fietsers in het verlengde van het huidige fietspad vanaf de Kerkstraat, dat aansluit op het snelfietspad</p>	<p><u>Vijfhoek</u> De wens voor een vloeiende overgang van de fietser over het kruispunt hebben we opgenomen in onze voorlopige Klant Eis Specificatie aan de aannemer. De aannemer dient na oplevering van het kruispunt ook software te schrijven voor de instellingen van de stoplichten, waarbij dit punt wordt meegenomen. Vooruitlopend op de definitieve inrichting van de instellingen lijkt het mogelijk om dit principe toe te passen. Wel geldt dat in geval van brugopeningen en het moment dat een bus met prioriteit over het kruispunt wilt, de vloeiende oversteek niet altijd mogelijk is. Dit zal later nader uitgewerkt worden. Voor de beschikbaarheid van fietsroutes tijdens de bouw geldt dat we nog moeten onderzoeken of er voldoende ruimte is voor deze wens. In de volgende fase van het onderzoek, de planuitwerkingsfase, wordt een bouwfasering uitgewerkt om te bekijken hoe al het verkeer rijdt tijdens de bouw. Tijdens het uitwerken van deze stukken zullen we ook de Fietsersbond, als de overige stakeholders betrekken.</p> <p><u>Vlinderbrug</u> Het is een terecht zorgpunt dat er veel verkeer samenkomt op- en rond de nieuwe aansluiting Vlinder. Op dit moment kijken we naar 2 opties om de fietser zo goed als mogelijk te ontvlechten van het overige verkeer. Op dit moment zijn we bezig met het werven van een Ingenieursbureau die beide opties nader dient uit te werken qua ontwerp, kosten, inpassing en verkeersveiligheid. Als daar meer informatie over beschikbaar is, dan wordt dat met de Fietsersbond besproken.</p> <p><u>Oversteek Ambacht</u> Fijn om te vernemen dat jullie achter dit voorstel staan.</p> <p><u>Oversteek Verlengde Stellingweg bij Skoon</u> Vooralsnog wordt in het project uitgegaan van de door jullie benoemde en gewenste fietstunnel. Dit ontwerp wordt nader uitgewerkt en bekeken op haalbaarheid door het te werven ingenieursbureau. Ten aanzien van de wens om te asfalteren hebben we navraag gedaan bij de gemeente Oostzaan over de keuze voor tegels in de huidige situatie. Daaruit is naar voren gekomen dat er voor tegels gekozen is vanwege aanwezigheid van kabels &</p>
-----------	--	--

richting Amsterdam, stelt de Fietsersbond zeer op prijs. Dit is voor een aantal fietsers een alternatief voor de slechtere situatie bij de Vlinder. Een fijne nuttige brug zonder gemotoriseerd verkeer. In de toekomst is het ook een belangrijke schakel in het fietsnetwerk richting het noorden van de stad en naar Purmerend. Het steile heuveltje bij het tunneltje naar de Verlengde Stellingweg vindt de bond niet erg, als er zo een goede oversteek gemaakt kan worden naar het snelfietspad.

Oversteek Verlengde Stellingweg.

De huidige fietsoversteekplaats over de Verlengde Stellingweg wordt, iets zuidelijker, vervangen door een tunnel of viaduct. Een viaduct heeft betere zichtlijnen en is sociaal veiliger. Een tunnel heeft minder hoogteverschil en geen vieze uitlaatgassen. De Fietsersbond geeft de voorkeur aan een tunnel. Het geringere hoogteverschil geeft de doorslag. De tunnel moet voldoen aan de minimale breedte conform de CROW richtlijnen voor een dubbelzijdig fietspad. Sociaal veilige inrichting is noodzakelijk. Zichtlijnen bij de aansluiting op het bestaande fietspad moeten optimaal zijn om botsingen te voorkomen. Daar zal ruimte moeten worden ingetekend voor ruime bochten. Hellingshoeken van 3-4% zijn acceptabel. Kijk ook meteen naar de aansluiting op Skoon: het fietspad heeft tegels en het is handig het meteen te asfalteren.

leidingen onder het fietspad. De eigenaren van deze kabels & leidingen eisen dat er tegelverharding toegepast wordt, dit opdat ze dan in principe snel en makkelijk bij deze ondergrondse infrastructuur kunnen in geval van storingen. Voor de fietstunnel gaan we wel uit van asfalt, dit aangezien alle kabels & leidingen sowieso verlegt dienen te worden.