

Samenvatting inspraak



Verbindingsweg Dorpsstraat- Communicatieweg

In dit twee kolommenstuk treft u de beantwoording aan van de binnen gekomen reacties van bewoners en de actiegroep Noorderveenweg op het schetsontwerp en het Voorlopig Ontwerp

De volgende aanpassingen zijn overgenomen vanuit de Inspraak en opgenomen in het Voorlopige Ontwerp

1	De groenstrook tussen de Parkrijkiaan en de Noorderweg wordt aangepast qua groeninrichting
2	De verbindingsweg wordt voorzien van een 50 km / uur drempel op de Noorderweg. Deze is opgeschoven ten opzichte van de bebouwing
3	Op de Noorderweg wordt tussen het Jaap Bootpad en de Rotonde Kreekrijkiaan een voetpad toegevoegd
4	Op de Verlengde Noorderveenweg worden vier 50 km/uur drempels toegevoegd om de snelheid te verlagen
5	Tussen de Parkrijkiaan en de kruising Dorpsstraat - Noorderveenweg wordt een 50km / uur drempel toegevoegd
A	Bewoners, fietserbond en de Vervoersregio Amsterdam vragen om op de Noorderweg het vrijliggende fietspad ook tussen het Jaap Bootpad en de Rotonde Kreekrijk aan te leggen. Deze mogelijke optie is toegevoegd bij de uitgewerkte stukken van het ontwerp.

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
1	Vandaag hebben we de brief ontvangen over de verbindingweg. Via deze weg wil ik graag even reageren. ten eerste heb ik ruim een jaar geleden al een keer een mail gestuurd naar de gemeente over de bouwweg en het stuk erom heen. Dit ging vooral over de natuurwaarden en biodiversiteit. Wij wonen precies op de hoek aan het water. Wij zien hier geregeld de ijsvogel, die hier vlakbij een nest heeft. Er zitten karakieten en goudhaantjes in het riet, los van de andere vogels zoals de zwaluwen die hier in onze huizen nestelen. Het stuk tussen bouwweg en sloot heeft hierin voor de insecten en dus vogels een heel belangrijke functie. We zien dus graag dat dit stuk zo ongerept mogelijk blijft. Vandaar dat ik benieuwd ben aan welke zijde het fietspad en wandelpad komt te liggen. Hopelijk aan de westzijde, de weilandkant zodat de andere kant in tact kan blijven. Ten tweede wil ik graag als suggestie opgeven om snelheidsbeperkende maatregelen in het stuk van de huidige bouwweg aan te leggen, net als de geplande drempel in de Noorderweg. Ook lijkt het me handig om dezelfde drempels bij de rotondes aan te leggen zoals deze enkele tijd geleden op de rotonde Dorpsstraat/saendelverlaan zijn aangelegd. Wij zien nu dagelijks het bouwverkeer op hoge snelheid langsrazen. Dit is geen 50 km per uur... Ik maak me geen illusies dat dit met het autoverkeer dat er gaat komen anders zal zijn. Alvast bedankt voor uw reactie, mocht u telefonisch contact willen zoeken, dan is dat uiteraard prime.	Groen, verkeer	Schetsontwerp	De projectleider heeft telefonisch overleg gehad met de bewoner. De snelheid is hoog bij het gebruik als bouwweg van het verlengde deel Noorderveenweg. De ontwikkelaar is via het reguliere overleg tussen gemeente en ontwikkelaar verzocht de vrachtwagen chauffeurs te wijzen op hun rijgedrag. In het voorlopig ontwerp zijn verkeersdrempels opgenomen op de Noorderweg. Op de andere delen komen rotonden en een verkeersplein. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt gekeken waar 50 km/uur drempels kunnen worden aangelegd. De aanleg van het groen tussen de verlengde Noorderveenweg en het water wordt nader uitgewerkt. De gemeente gaat hier in overleg met de bewoners een groen inrichting ontwerpen. Hiervoor zijn twee opties. Een Cultuurlijkere inrichting: bloemrijk gras met wat lagere heester (tot 3m) begroeiing. En een natuurlijkere inrichting: Bomen, groepjes bosplantsoen (dichte bossages) en bloemrijk gras. De bewoners met de achtertuinen aan de verlengde Noorderveenweg tussen de Parkrijklaan en de Noorderweg worden hiervoor nog benaderd om hun mening te geven
2	Voor de veiligheid van de fietsers richting de sportparken zowel richting Omzoom als SVA zou ik graag zien dat we een fietstunnel creëren op de hoek Parkrijklaan-Noorderveenweg. Omdat er veel doorgaand verkeer richting Heemskerk zal gaan is het wachten op levensgevaarlijke situaties	verkeer	Schetsontwerp	In het ontwerp worden de kruispunten verkeersveilig gemaakt met oversteken voor fietsers en voetgangers. De Parkrijklaan richting de sportvelden wordt voorzien van een éénrichtingsverkeer fietspad en zebrapaden. Daarnaast wordt er gekeken waar op de verbindingweg voor zover nodig 50 km/uur drempels kunnen komen. De bestaande aansluitingen worden immers al omgevormd tot kruispuntvormen met een snelheidsremmende werking.
3	Graag maak ik bezwaar tegen deze plannen. Dit is een probleem verleggen en niet oplossen. Graag kom ik in contact met uw projectleider en zou ik gekend willen worden in de plannen. De verkeersveiligheid en milieubelasting voor waterrijk en alle fietsers welke richting de Omzoom willen gaan, wordt hier niet beschouwd. Tevens staat het ontwerp vast volgens de communicatie, maar is dit een wijziging van de bestemming van deze weg, welke volgens een gewone procedure gewijzigd dient te worden. Hier is op het moment geen sprake van. Ik ben zeer ontevreden met mijn Gemeente op het moment en graag kom ik daarover in gesprek.	verkeer	Schetsontwerp	De projectleider heeft telefonisch contact gehad met de bewoner. In de diverse bestemmingsplannen is op de kaarten aangegeven welke delen een verkeersbestemming hebben. Dat geeft aan waar wegen / verkeer / fietspaden komen. De verkeersfuncties van de verlengde Noorderveenweg (2e bouwweg) zijn geregeld in het bestemmingsplan Kreekrijk, Ruimtelijke plannen van 15-05-2014. De woningen langs de verlengde Noorderveenweg zijn gebouwd op basis van het bestemmingsplan Saendelft Tuinwijk 4 (29 september 2015). Dit bestemmingsplan is vastgesteld na het bestemmingsplan van Kreekrijk. Bewoners / kopers zijn geïnformeerd door de GEM Saendelft over de komende aanleg van deze weg achter hun woningen. De Verkeersbestemming van de Noorderweg is geregeld in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09 mei 2013 De weg heeft de bestemming verkeer tussen de beide sloten. Een deel van de rotonde Parkrijklaan valt buiten het bestemmingsplan. Dat geldt ook voor een deel van de fietspaden bij de kruising met de Omzoom. Hiervoor wordt een Omgevingsvergunning (uitgebreide procedure) aangevraagd om de bestemming voor deze delen aan te passen. U kunt bezwaar maken door het inzenden van een reactie. Deze reacties gaan mee naar het bestuur van Zaanstad. U kunt spreekijd aanvragen bij de raad. Daarnaast kunt u nog bezwaar aantekenen tegen de omgevingsvergunning die nodig is voor de rotonde Parkrijklaan.
4	Ik verneem graag hoe het verkeersdrukke onderzoek is uitgevoerd en hoe de verplaatsingen zich verhouden. Persoonlijk ben ik van mening dat het meeste verkeer zich over de A8 beweegt en dat de daadwerkelijke problemen zich in de ontsluiting naar de A8/A9 bevinden. Tevens zou ik in het kader van verkeersveiligheid, geluidsoverlast en milieu graag een snelheidsbeperking in het plan opgenomen zien worden van 30km/h in het gehele gebied met strikte naleving d.m.v. camera's	verkeer	Schetsontwerp	De gemeente Zaanstad heeft een verkeersmodel waarmee de verkeersintensiteiten berekend worden. Dit model wordt gebruikt bij toekomstige bouwplannen of wegconstructies. Het model maakt daarbij gebruik van verkeerstellingen, lussen en gegevens uit auto's van telefoons en navigatiesystemen. De betrouwbaarheid van het model is hierdoor hoog. De verbindingweg heeft als functie bewonersverkeer uit Saendelft en Assendelft naar de provincialewegen en snelwegen te brengen. Daarvoor is 30 km/uur niet passend; het betreft hier overduidelijk geen weg met een erfontsluitende functie.
5	Goedemorgen, ik weet niet of u wel een op de noorderveenweg rijdt tijdens de spits, deze staat namelijk ook voor onze deur vast. Dan hebben we het nog niet over de zware geluidsoverlast 24/7 zelfs de tesla maakt veel lawaai over het oude asfalt, de snelheid is meestal ook ver bovengemiddeld, handhaving hierop is er praktisch niet, wij bewoners gaan zeker in beroep tegen deze maatregel die de problemen verplaatsen of zelfs erger maken.	verkeer	Schetsontwerp	De verkeersdrukke op de Noorderveenweg is bekend. Voor de kruising Noorderveenweg / Dorpsstraat doen wij een modelstudie. Hiermee maken wij inzichtelijk of een andere oplossing dan de huidige rotonde bijdraagt aan een betere en veiliger verkeersafhandeling. De verkeersintensiteiten zijn passend bij dit type weg.
6	In hoeverre wordt zwaar bouwverkeer toegestaan op de toekomstige route?	Verkeer	Schetsontwerp	De weg is geschikt voor vrachtwagens en bouwverkeer deze kunnen dus gebruik maken van deze weg.

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
7	Graag wil ik bezwaar maken tegen deze nieuwe verbindingsweg, ik ben voor dat er iets gedaan wordt aan de idiote verkeersdrukte op de Dorpsstraat, echter om daar een grenzeloos mooie sluiproute voor aan te leggen via de Communicatieweg, Noorderweg en Noorderveenweg, tussen de A8 en de A9 gaat mij toch echt te ver. Als eerste vraag ik mij af waarom ik als aanliggende bewoner niet betrokken ben bij deze plannen! Het voelt nu gewoon besloten is, politiek foutje? ten 2e wil ik de onderzoeken zien waar de verkeersdrukte uit blijkt, en dan met name waar komt verkeer vandaan en waar gaat het heen incl. intensiteiten. Als blijkt dat het om sluihverkeer gaat vanaf de A8 naar de A9/Heemskerk, dan is dit absoluut geen oplossing en zal er dus gekeken moeten worden om de communicatie weg tijdens spits af te sluiten, inclusief handhaving, dus bijv. met camera's oid Als het gros van het verkeer bestemmingsverkeer is naar Assendelft ten zuiden van de communicatieweg, dan uiteraard ook niet. Ik ga er vanuit dat de voorbereiding en uitvoering voorlopig stilgezet wordt totdat er door de gemeente politiek duidelijkheid gegeven wordt waarom hier niet met de aanwonenden over is gesproken. En dan heb ik het dus niet over de mensen in de Dorpsstraat, ook daar maar een deel van!	Verkeer	Schetsontwerp	Er zijn een aantal gelegenheden geweest in het voortraject waar u had kunnen meedenken of reageren. Op de motiemarkt had u mee kunnen praten over de verkeersproblematiek op de Dorpsstraat. Dit is een openbare bijeenkomst en dat is onderdeel van participatie en inspraak. Iedereen kan hier aan deelnemen. Bij de bestemmingsplannen waarin de wegen Noorderweg, Verlengde Noorderveenweg en de Noorderveenweg worden genoemd is er de mogelijkheid om in te spreken en zienswijzen in te dienen. Vanuit de nadere uitwerking van het project is er de mogelijkheid om reacties te geven op het ontwerp. Dat kan via de website van buitengewoon Zaanstad en op de komende informatieavond. De verkeersintensiteiten bestaand en toekomstig kunt u zien op de website (https://buitengewoon.zaanstad.nl/projecten/verbindingsweg-assendelft). Op de website staat een tekening met de verkeersintensiteiten. Daarnaast komt er nog een informatieavond waar u met de gemeente in gesprek kunt gaan. Het verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer en een deel doorgaand verkeer. Het gebruik van venstertijden / deels afsluiting van de wegen is geen oplossing. Venstertijden zijn in deze situatie niet handhaafbaar. Wie krijgt wel toestemming om er te rijden en wie niet. Daarnaast is het slechts een oplossing voor een paar uur. Een goed wegontwerp met veilige kruisingen is dat voor 24 uur.
8	Wij wonen in Assendelft op de Dorpsstraat 742, zijn niet geïnformeerd over de openstelling van bouwweg nr openstelling doorgaande weg A8 naar A9!!! Nu al te gevaarlijk de rotonde en nu nog meer verkeer door snellere route(10 min) dan via huidige wegen. Toename van drukte? Ja, aanpassen rotonde. Ja ontlasting deel van Dorpsstraat, Ja, toename van drukte op rotonde. Ja toename uitlaat gassen! Er wordt nu een 'tussenoplossing' bedacht. Maar er gaat gewoon een sluiproute dwars door een dorp heen?! Enige oplossing. Tunnel A8-A9	Verkeer	Schetsontwerp	De verbindingsweg levert voor de Dorpsstraat - Communicatieweg-west een aanzienlijke verbetering op voor de leefbaarheid. Het doortrekken van de A8-A9 heeft de volle aandacht van het bestuur van Zaanstad. Deze oplossing haalt inderdaad het doorgaande verkeer uit Saendelft en Assendelft. De doorlooptijd van dit project is lang. Tot die tijd biedt de aanleg van de verbindingsweg een oplossing voor de verkeersdrukte op het nu zwaarst belaste deel van de Dorpsstraat en het binnen de bebouwde kom gelegen deel van de Communicatieweg-West.
9	Goed plan, ik mis nog de realisatie van het fietspad wat vlakbij de school Wij-land uit zou komen. De rotonde Dorpsstraat/Noorderveenweg mag wat mij betreft zo blijven (geen stoplicht). Verkeersdrempels zijn mijn inziens ook hard nodig op de Parkrijklaan vanaf de Noorderveenweg tot de kruising met de Gele Ring wordt vaak hard gereden.	Verkeer	Schetsontwerp	Het fietspad Kaaikpad maakt geen onderdeel uit van dit project. De rotonde Dorpsstraat - Noorderveenweg wordt nader onderzocht. De rotonde heeft niet voldoende capaciteit in de spits. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt gekeken naar verkeersdrempels van 50 km/uur nodig en inpasbaar zijn op de Noorderveenweg. De Parkrijklaan zelf maakt echter geen deel uit van het project.
10	Ik vind het een prima plan. Ajb doe de rotondes voor fietsers 1 kant op. Met licht en mooi weer is het minder erg als ze van 2 kanten komen maar in donker en vooral als het regent is het zo gevaarlijk.	Verkeer	schetsontwerp	De rotonde Parkrijklaan wordt voorzien van een éénrichting fietspad. De rotonde Dorpsstraat is onderdeel van een detail verkeersstudie. Daarbij wordt ook gekeken naar de fietsers
11	Oplossingen prima alleen de rotonde vervangen door verkeerslichten is echt dom. Dat zou ik absoluut niet doen en kost veel te veel geld en je krijgt er alleen maar meer verkeershinder van. Nu stroomt het verkeer op de dorpsraad goed door en regelt de drukte zichzelf. Rotondes laten zich effectiever zien in de praktijk dan verkeerslichten.	Verkeer	schetsontwerp	De huidige rotonde lijkt te zorgen voor opstoppingen en heeft ten aanzien van verkeersveiligheid zowel voor- als nadelen in vergelijking met verkeerslichten. De gemeente onderzoekt wat de effecten zijn van de aanpassing van de verkeersstromen. Het verkeerskundig bureau Goudappel ondersteunt hierbij de gemeente. Zij verzorgen de detail verkeersberekeningen voor aanpassingen op de rotondes of mogelijke oplossingen met verkeerslichten.
12	Het wordt wel zeker tijd om 'iets' te den tegen de deze al ondegelijk en uit de hand gelopen verkeersveiligheidsituatie op de Dorpsstraat. Met name de drukke verkeer tussen Noorderveenweg en de Communicatieweg die als 'sluiproute' wordt gebruikt. Wij hebben al jaren hier last van, stank en geluidsoverlast. Op sommige momenten van de dag is het bijna onmogelijk en levensgevaarlijk om de straat over te steken. Daarnaast wordt op dit stukje weg te hard gereden, vooral 's avonds en 's nachts. Hier moet ook wat aan gebeuren. Wij vragen ons echter of dit plan voldoende is om de bewoners te ontzetten uit deze bebaarde situatie op een stukje weg waarop, vooral in de ochtenden, de schoolgaande kinderen op de fiets, vbevoorradingsvrachtwagen, bestelbussen, motorfietsen, landbouw voertuigen en de personenauto's rekening met elkaar moeten houden. Vaak gaat het mis maar kennelijk is de veiligheid van de bewoners niet belangrijk genoeg om dit eerder aangepakt te hebben. Dankzij de beperkingen van de coronamaatregelen was deze situatie 'lichtelijk' verbeterd, maar dat is ook net meer zo sinds begin dit jaar. Het wordt steeds maar drukker op deze weg met alle gevolgen van dien. Tevens de verkeerssituatie op de Noorderveenweg tot aan A8 zit ook muurvast tijdens de spitsuren. Dit zowel in de ochtend naar Zaandam/Amsterdam als in de middag vanuit Zaandam/Amsterdam. Dit is het gespreksonderwerp van alle bewoners als en wanneer ze elkaar tegenkomen. Hier bovenop komt uiteraard het geluidsoverlast van de vliegtuigen die zelfs in de nachtelijke uren voor nog meer overlast zorgen. Graag zien wij de gemeente voortvarender aan de slag gaat met deze kwestie. Wij zijn bezorgd en maken ons grote zorgen over de leefbaarheid van onze straat en ons dorp/stad.	Verkeer	schetsontwerp	De gemeenteraad heeft onderkend dat de leefbaarheid in de Dorpsstraat zwaar onder druk staat. Daar moet zo spoedig mogelijk een oplossing voor komen. Bestuurlijk is hier een keus gemaakt. Bij deze keuze wordt er door de gemeenteraad de afweging gemaakt en alle belangen tegen elkaar afgewogen. De leefbaarheid aan de Dorpsstraat in Assendelft staat zwaar onder druk. Veel verkeer met op korte afstand woningen. Bij het versneld realiseren van de verbindingsweg wordt er een weg in gebruik genomen waar de toetsing op geluid, milieu en verkeersdruk heeft plaatsgevonden. Dit is gebeurd in de verschillende bestemmingsplanprocedures. De afweging, inspraak en besluitvorming hebben hierover al plaatsgevonden. Bij het opstellen van het ontwerp is verkeersveiligheid en snelheid van het verkeer onderdeel van de ontwerp opgave

nr	VRAGEN / WERDEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
13	<p>Is het mogelijk om een 30 kilometer zone te maken van deze verbindingsweg? Dit maakt de weg veiliger en minder aantrekkelijk voor doorgaand forensenverkeer. Verder is er een soort oversteekplek ontstaan voor veel wandelaars die in het verlengde van het Kaaskpad de Noorderweg oversluiten naar het Kaaspad aan de andere kant van de weg. Omdat de Noorderweg zeker in de spits nu al erg druk is, is dit niet zonder gevaar. Mogelijk kan hier een zebrapad komen als overstekplek. Verder zijn er vanuit de actiegroep Noorderweg veel vragen opgesteld die ik hieronder heb weergegeven. Vragen voor de gemeente plan doortekken Noorderveeweg naar de Communicatieweg 1. Bestemmingsplan: Hoe staat het precies beschreven en is hier geen sprake van een wijziging in het bestemmingsplan? 2. Hoe is de procedure tot stand gekomen? Is dit volgens de geldende regels gebeurd? Via een motie vanuit de raad en niet vanuit het college? Waarom? 3. Is er een inspraakronde geweest? Zo nee, waarom niet? 4. Zijn er onderzoeken geweest omtrent verkeersaanname, luchtkwaliteit en/of geluidshinder? Zoja, gaarne inzake in de stukken hierover. 5. Is er rekening gehouden met het feit dat in spitsuren topbelasting bij de rotonde Dorpsstraat/ Noorderveeweg gaat optreden. Op dit moment is dat al een groot probleem, maar door de aanstaande werking van deze nieuwe doorgaande verbinding wordt dit alleen maar erger. Op welke manier denk de gemeente dit adequaat te kunnen oplossen? 6. Is er onderzoek geweest naar draagvlak binnen heel Noordell, dus ook Saendell of is er alleen gekeken naar de belangen van de bewoners van de Dorpsstraat? 7. In een van de stukken wordt gesproken over een tijdelijke oplossing. Aan welke termijn denkt de gemeente dan en zijn hieraan garanties te geven. Zo ja, welke? 8. Waarom is er geen inspraakronde geweest met de direct betrokken, namelijk de omwonenden langs de betrokken wegen? 9. Voor welke problemen is dit plan nu in de feite een oplossing?</p>	verkeer	schetsontwerp	<p>De actiegroep Noorderveeweg heeft 49 vragen gesteld over het project Verbindingsweg. De antwoorden zijn onderstaand weergegeven. Deze vragen en de verkeerscijfers zijn met de actiegroep besproken op 15 september 2021 in een overleg met de verkeerskundigen van de gemeente en de projectleider. Daarnaast is er nog een overleg geweest op 20 september met de wethouder de heer Slegers, de actiegroep en de verkeerskundige. De 49 vragen van de actiegroep Noorderveeweg zijn beantwoord op in bijlage A. Deze antwoorden zijn op 9 september 2021, een week voor het overleg van 15 september gemaild aan de actiegroep en in het overleg behandeld</p>
	<p>10. In de brief van de gemeente wordt gesproken over ontlasting van de Dorpsstraat. Er wordt niet gerept over toename van het verkeer vanuit de Provinciale weg N203, wat zeker gaat plaatsvinden. Is hier onderzoek naar gedaan? Zo ja, wat waren hiervan de resultaten. 11. Er wordt in de raadvergadering gesproken over de rondweg Saendell. Waar komt deze term vandaan? Er is regegens informatie over te vinden. 12. Wethouder Slegers zegt in de raadvergadering dat de problemen van de N203 op korte termijn o.a. door deze nieuwe verbinding het deel opgelost gaat worden. Wat wordt hiermee bedoeld? Krijgen wij dan ook een groot gedeelte van het verkeer van de Provinciale weg dan langs de Noorderveeweg, dus lang Saendell? Er staat nu al tijdens de zits op de Noorderveeweg, dat wordt dus alleen maar erger. Welke onderzoeken is hier naar gedaan? 13. Mevrouw de Boer spreekt in de raadvergadering over een oplossing van een probleem voor heel Saendell. Bijnaar valt Saendell hier niet onder, wat daar wordt volgens ons een nieuw probleem gecreëerd. Wat zijn de gevolgen van dit plan voor de inwoners van Saendell?</p>	verkeer	schetsontwerp	
14	<p>14. Is er ter voorbereiding van dit plan een gedegen onderzoek geweest om de verkeersstromen in kaart te brengen. Zo ja, wat was hiervan de uitkomst. Zo nee, waarom niet? 15. Wanneer, waar en hoe is het plan gecommunicerd? Graag een gedocumenteerd antwoord. 16. Welke onderzoeken hebben plaatsgevonden naar de verschillende verkeersstromen en is de invloed van de resultaten op dit plan? Gaarne documentatie. 17. Wat is de invloed van dit plan op de toekomstige verbinding A&A&P? Wordt dit plan gedaan als een goedgekeurd verbinding A&A&P? Motiveer uw antwoord. 18. Volgens ons is de sprake van een verschuiving van het probleem maar zeker geen oplossing. Hoe kijkt de gemeente hier tegen aan? 19. Is er al zicht op de termijn waartoe de officiële verbinding A&A&P wordt gereisd? Gaarne toelichting. 20. Is er de procedure rekening gehouden met het verdrag van Aarhus. Zo ja op welke manier, zo nee, waarom niet? 21. Moet bestemmingsplan nog aangepast worden? Aanleg van een vrij liggend fietspad tussen de aansluiting met het Jaars Slootpad en de Communicatieweg op de Noorderweg staat niet op het bestemmingsplan "Kreekrijk" van 15-05-2014. (Ook de de plannen rondom het) 22. In het bestemmingsplan staat niet dat de verbindingsweg Noorderweg Noorderveeweg een doorgaande weg gaat worden naar Communicatieweg-west. Is dat niet verplicht dat genoemd wordt? Hierdoor zal doorgaand verkeer worden aangetrokken. Is er onderzoek dat de hoeveelheid belasting voor het wegtraject Dorpsstraat-Communicatieweg uitgesplitst in componenten beschrijft? Valen de resultaten hiervan ten alle tijden binnen de grenzen welke de verschillende wetten stellen. Is er onderzoek gedaan naar de volksgoedreflectoren? Zoja, welke en wat zijn de resultaten? Wordt hierbij ook het cumulatief effect betrokken van vervuiling door TATA stiel. En het luchtverkeer? 23. De Noorderweg aanpassingen staat niet in bestemmingsplan. Hoe zit dit? 24. Zijn er detailskeuringen beschikbaar? Documenten op. 25. Is er een auto-verkeersleiding in huidige vorm gedaan? Zo ja graag inzage. 26. Wat wordt er gedaan om sluisverkeer tegen te gaan? (Vanaf Kromme en Heemskerk) 27. Komt er een profielpiste m.b.t. ontlasting Communicatieweg Noorderweg? 28. Wat gaat er gebeuren als er te veel verkeer komt? Gaat dan de ontlasting Communicatieweg Noorderweg dicht? Wat zijn de maximale getallen per dag?</p>			<p>De 49 vragen van de actiegroep Noorderveeweg zijn beantwoord op in bijlage A. Deze antwoorden zijn op 9 september 2021, een week voor het overleg van 15 september gemaild aan de actiegroep en in het overleg behandeld</p>
	<p>29. Rotonde Noorderveeweg Dorpsstraat is al onveilig en is reeds maximaal bezet op bepaalde tijden. Bij ontlasting van de nog te bouwen Kreekrijk komt er nog meer verkeer. Bij ontlasting van de Noorderweg en Communicatie zal er nog meer verkeer en zal alles vast te komen staan. Ook de Dorpsstraat. Bij aanleg van stoplichten zal het aan alle kanten vast te komen staan. Hoe is dit onderzoek? 30. Welke maatregelen worden genomen om de veiligheid te garanderen en te verhogen? 31. De Noorderveeweg is reeds een racebaan op rustige tijden wat wordt eraan gedaan om de snelheid tegen te gaan? (Drempels?) 32. De verkinge Noorderveeweg wordt nu ook al gebruikt als racebaan. Wat wordt er aan gedaan om ook hier de snelheid tegen te gaan? (Drempels?). 33. Is er een gedetailleerde tekening van de plannen? Zo ja, graag inzage. 34. Hebben wij bewoners inspraak in de plannen? Zo ja waarover en op welke manier? 35. Zijn er luchtkwaliteit metingen gedaan? Zo ja, wanneer en waar? Graag inzage. 36. Zijn er geluidsmetingen gedaan? Zo ja waar? Graag inzage. 37. Wat zijn de normen van luchtkwaliteit en geluidsdruk waaraan voldaan moet worden? Wat is de oorsprong van deze normen en zijn zij in overeenstemming met de Wet Geluidshinder? Als deze normen worden overschreden, hoe denkt de gemeente hiermee om te gaan?</p>			
15	<p>38. Is er door de gemeente veranderingen geen sprake van Planschade? 39. Komt er een wandelpaad (honden loslooppzone) langs de Verlegde Noorderveeweg, richting Noorderweg (zoals reeds ook langs de Noorderveeweg is aangelegd) 40. Komt er een ontlasting van Kreekrijk naar Provinciale weg ten hoogte van Bue en Dam? Dit zal het verkeer ontlasten. Zijn hier ook plangeberekeningen van de te verwachten zwaardere uitvallende testresultaten op het gebied van luchtkwaliteit en geluidshinder? 41. Komt er een rondweg van Jan Brasersermetel naar de Noorderweg? Zo ja hoe lang is deze? Tekening beschikbaar? Aanpassing bestemmingsplan nodig? Wat is hier het effect van belasting van de Noorderweg en Communicatieweg? Graag aantonen dat deze belasting binnen de norm van de Geluidshinderwet respectievelijk Milieuvetgeving. 42. Wat is de volgorde van implementatie? Gebeurt het in fases? Zo ja, welke? 43. Wat gebeurt er als de EUR 4 miljoen op is? 44. Komt er nog onderzoeken naar verkeersveiligheid? Zo ja welke. 45. Hoe kan er planschade worden ingediend? 46. Wordt het fietspad Kaaskpad doorgetrokken naar de voetbalvereniging SVAV? (Aansluiting Communicatieweg). 47. Wordt er bij het gehele project rekening gehouden met de rechten van burgers voor wat betreft meezeggenschap en recht op een goed en gezond leefmilieu zoals aangegeven in het Verdrag van Aarhus? Waar blijkt dit uit? Komt er bijvoorbeeld nog een inspraakronde voor bewoners in de directe omgeving van het onderzochte traject? 48. Welk besluit is door de gemeente aangegeven als het labelingsbesluit zoals bedoeld door de regulierende wetgeving? Wat is de deling van dit labelingsbesluit? 49. Welke verkeer remmende maatregelen heeft de gemeente voor ogen om de weg minder interessant te maken voor doorgaand (sluis) verkeer. 50. Heeft de gemeente Zaanstad contact gehad met de gemeente Heemskerk over dit plan? Vanwege de toenemende verkeersdruk op de Communicatieweg heeft deze gemeente hier natuurlijk ook mee te maken. Zo nee, waarom niet? Zo ja, waaruit bestond dat contact? Graag ontvangen wij z.s.m. antwoorden op deze vragen. Deze vragen zijn opgesteld door verschillende leden van de actiegroep Noorderveeweg. Emailadres: Noorderveeweg@gmail.com</p>	verkeer	schetsontwerp	<p>De 49 vragen van de actiegroep Noorderveeweg zijn beantwoord op in bijlage A. Deze antwoorden zijn op 9 september 2021, een week voor het overleg van 15 september gemaild aan de actiegroep en in het overleg behandeld</p>

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
16	1) geluidsoverlast omwonenden 2) fietspad moet los van deze drukke weg 3) filevorming bij de rotondes door drukte 4) wegen kunnen het aantal auto's wat hierlangs gaat rijden niet aan, te smal. Kortom geen lijne situatie. Liever A8-A9 snelweg of tunnel realiseren.	verkeer, geluidsoverlast	Schetsontwerp	De verkeersintensiteiten komen overeen met de verkeersintensiteiten in de bestemmingsplannen. Bij deze bestemmingsplannen horen geluidsberekeningen. De nieuwe verbindingsweg blijft binnen deze normen. De fietspaden komen los te liggen van de weg. Uitzondering is het deel van de Noorderweg waar fietstroken komen op de rijbaan. Voor uitsluiting voor de aanleg van de A8 A9 verbinding is duidelijk.
17	Hallo gemeente bestuur, Verbaasd ben ik dat er ineens een verkeersdrukte gecreëerd werd gaat worden in en om Saendelft. Daar heb ik een aantal vragen bij: A- In de splitsuren is er nu al topbelasting bij de rotonde Dorpsstraat/Noorderveeweg. Op dit moment is dat al een groeiend probleem, maar door de nieuwe doorgaande verbinding neemt dit niet af maar juist toe. Ik voorzie een groter wordend probleem in plaats van een oplossing voor dit ontlastingspunt. Op welke manier denk de gemeente dit gedegen en voor langere tijd goed op te lossen? B- een rotonde biedt zelf oplossend vermogen; het idee van vervangen door een kruispunt met verkeerslichten is een lang achterhaalde 'oplossing' uit de oude doos. C- in hoeverre is er onderzoek geweest binnen Saendelft? Er is nooit een actieve uitvraag gedaan bij deze bewoners. Er is alleen gekeken naar de belangen van de bewoners van de Dorpsstraat. Dat is geen juiste inspraak. Wat vindt de raad hiervan? D- is er sprake van een tijdelijke oplossing? Aan welke termijn denkt de gemeente dan en zijn hieraan garanties te geven. Zo ja, welke? E- Oprecht vraag ik mij af welke probleem wordt hiermee opgelost. Ik vind helaas nergens daarover een motivering. F- Er is in een raadvorgadering gesproken over de rondweg Saendelft. Waar komt deze term vandaan? Er is nergens informatie over te vinden. Staat dit in het bestemmingsplan? G- Wethouder Siegens meent dat de problemen van de N203 op korte termijn o.a. door deze nieuwe verbinding ten dele opgelost gaat worden. Dat is een waardeuze uitspraak. Ik heb nog nooit gehoord dat een drukke verkeersader wordt opgelost door verkeer in een kindervriendelijke vorm te laten doorstromen. Heel apart dit. Krijgen wij dan ook een groot gedeelte van het verkeer van de Provinciale weg dan langs de Noorderveeweg, dus langs Saendelft? Er staat nu al tijdens de splits file op de Noorderveeweg, dat wordt dus alleen maar erger. Welke onderzoek is hier naar gedaan en welke voor en tegens zijn te noemen? H- Mevrouw de Boer spreekt in de raadsvergadering over een oplossing van een probleem voor heel Assendelft.	verkeer, geluidsoverlast	Schetsontwerp	<p>A) De verbindingsweg is bedoeld om de leefbaarheid van de Dorpsstraat te vergroten. Het omzetten van het verkeer doet de verkeersintensiteit toenemen op de Noorderveeweg. Uit de detail verkeersberekeningen moet blijken welke oplossing op de kruising Noorderveeweg / Dorpsstraat het beste past bij het verkeersaanbod en de veiligheid. B) De huidige rotonde lijkt vol te zijn. In de splits loopt deze vast. De gemeente heeft het verkeersbureau Goudappel gevraagd de mogelijke oplossingen door te rekenen. C) Voor het draagvlak van deze wegen en oplossing is geen apart onderzoek geweest naar draagvlak onder de bewoners omdat het draagvlak al beoordeeld is in de bestaande bestemmingsplanprocedures. De gemeenteraad heeft onderkend dat de leefbaarheid in de Dorpsstraat zwaar onder druk staat. Daar moet zo spoedig mogelijk een oplossing voor komen. Bestuurlijk is hier een keus gemaakt. Bij deze keuze wordt er door de gemeenteraad de afweging gemaakt en alle belangen legen elkaar afgewogen. De leefbaarheid aan de Dorpsstraat in Assendelft staat zwaar onder druk. Veel verkeer met op korte afstand woningen. Bij het versnelde realiseren van de verbindingsweg wordt er een weg in gebruik genomen waar de toetsing op geluid, milieu en verkeersdruk heeft plaatsgevonden. Dit is gebeurd in de verschillende bestemmingsplanprocedures. De afweging, inspraak en besluitvorming hebben hierover al plaatsgevonden. De raad kijkt dus niet alleen naar de belangen van de Dorpsstraat maar ook naar de andere inwoners. D) De wegen worden definitief aangelegd. Hiermee wordt de overlast op de Dorpsstraat aangepakt. De verkeersintensiteit op de verbindingsweg neemt af na aanleg van de verbinding A8/ A9. Van de aanleg A8/ A9 is nog geen concrete planning bekend. E) Verkeersoverlast op de Dorpsstraat – Communicatieweg -West. F) Hiermee wordt de verbindingsweg bedoeld. Informatie hierover kunt u vinden op de website buitengewoon Zaanstad. G) Ja, in het verkeersmodel is hier onderzoek naar gedaan. De resultaten van de verkeersnaamkunde kunt u vinden op de website buitengewoon Zaanstad (Verbindingsweg Assendelft - Buitengewoon Zaanstad). Hier is een tekening opgenomen met de huidige intensiteiten en de verkeersintensiteiten in 2030. Als u deze resultaten vergelijkt met het bestemmingsplan Saendelft waar sprake is bij de realisatie van Kreekrijk neemt het aantal voertuigen toe met 5.000 mvt (motorvoertuigen per etmaal). Dat past binnen de eerder uitgevoerde berekeningen. H) Het plan van de verbindingsweg is niet nieuw. Binnen de diverse bouwplannen met de daarbij behorende bestemmingsplannen zijn woonstraten, verkeersstraten en doorgaande lussen (N203) beschreven. De Noorderweg, Noorderveeweg, verlengde Noorderveeweg, Kreekrijklaan (tussen Noorderweg en Brassertunnel) zijn benoemd als wegen. Deze wegen zorgen dat het verkeer uit Assendelft en Saendelft zoveel mogelijk gebruik maken van de wegen aan de buitenkant van de wijken. Een deel van het verkeer van de Dorpsstraat gaat dus gebruik maken van de bovengenoemde wegen. Het verkeer in Saendelft en Assendelft wordt meer gespreid.</p> <p>I) Binnen het plan is aandacht voor de verkeersveiligheid. Rotonde worden voorzien van fietspaden. Langs de wegen komen grotendeel liggende fietspaden. Daarnaast werken de rotondes en het verkeersplein snelheidremmend verder wordt verkeerskundig gekeken in samenspraak met het openbaar vervoer of hier 50 km/ uur drempels kunnen komen. Vanaf 2011 is er vanuit de verkeersmodellen gewerkt om de ontsluiting vanuit Kreekrijk en de aansluiting op de Communicatieweg op te nemen in de bestemmingsplannen. Op basis van de intensiteiten zijn de berekeningen uitgevoerd voor geluid en emissie. Op de bestemmingsplannen is inspraak geweest. K) Dit plan heeft als doel om de verkeersdruk op de Dorpsstraat- Communicatieweg - west te verlagen. De wegrelief verder het verkeer voor Assendelft en Saendelft. Na de aanleg van de A8/ A9 verzorgt deze weg het verkeer van Saendelft en Assendelft van en naar de A8/ A9 L. Ja, in de procedure is en wordt rekening gehouden met het Verdrag van Aarhus door de wettelijke voorbereidingsprocedure toe te passen. In bijlage A kunt onder antwoord 20 de nadere toelichting vinden over het verdrag van Aarhus en opname binnen de bestemmingsplan procedure. M. Dat klopt, dat staat namelijk in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09/05/2013. De verkeersfunctie is hier van sloot tot sloot. Hierdoor is het fietspad zonder bestemmingsplan wijziging in te passen. N. De aansluiting van Kreekrijk en Saendelft op de Noorderweg is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09/05/2013 onder paragraaf 5.4.4.2De ontsluiting van Kreekrijk is voorzien aan de oostzijde van het plangebied. Hier takt de hoofdontsluiting aan op de doorgetrokken Noorderweg (Nieuwe Noorderlaan), die op haar beurt weer aansluit op de infrastructuur van Saendelft, in het zuiden de Noorderveeweg, in het noorden de Witte Ring. M. Op delen van het tracé van de verbindingsweg wordt gekeken naar snelheidsremmende maatregel mogelijk zijn. De verbindingsweg is een oplossing die op korte termijn realiseerbaar is. Daarmee wordt de leefsituatie van de Dorpsstraat - Communicatieweg -West verbeterd. De afweging van de varianten heeft plaatsgevonden in de raad en met bewoners. De andere oplossingen hebben een langer tijdstraject, de aanleg prijs is hoger en zorgen voor meer doorgaand verkeer.</p>
18	Uit eerder onderzoek van SWOV R2014 blijkt dat een rotonde binnen de bebouwde kom de veiligste doorstroom methode is. Waarom dan de huidige dorpsstraat rotonde vervangen? Lijkt mij een onzinnige oplossing en de betreffende beleidsmakers moeten beter de raad voorzien van informatie https://www.swov.nl/file/15555/download?token=NSNoGk_J Zie overigens pagina 6 als het gaat om het verhoogd risico bij een kruispunt met vpi vpi rotonde.	verkeer, geluidsoverlast	Schetsontwerp	De huidige verkeersintensiteit is te hoog voor deze rotonde. Daarom vind er onderzoek plaats of dit op een andere acceptabele manier kan worden opgelost. Het verkeerskundig bureau Goudappel verzorgt dit onderzoek.
19	Ik ben het niet eens met de verbindingsweg Assendelft. Ik woon aan deze weg. De verkeersdrukte aanpakken is prima, maar dit is niet de juiste manier. Gaan we straks geluidswanden plaatsen voor de overlast, stof, geluid en stank? De aanpak van het probleem, van de rotonde een kruispunt maken met verkeerslichten. Dus de drukte die er nu is blijft, maar wordt nu nog erger, want men moet wachten op groen licht, terwijl er niet altijd verkeer uit de Dorpsstraat van rechts komt. Dit is uiteraard alleen zichtbaar als je er in de buurt woont. Dus de stoplichten plaatsen geeft, extra opvoerd ipv doorstroming. En wat er belangrijk bij deze aanpak is dat ik nergens, maar dat ook nergens het probleem van sluipverkeer Waterrijkaan zie terugkomen. Deze baan bevindt zich VOOR alle punten van aanpak en er is regelmatig een ongeval te betreuren. Vanwege de ongelukkige fietspad/bocht plek. Alle aanpak voor die bocht heeft ook niet echt goed uitgepakt (ruimere verdring/vlak). Regelmatig wordt er nog steeds een fietser, wandelgangler aangereden. Dus wanneer de verkeerslichten er zouden komen, is het wachten op het volgende slachtoffer, van bijvoorbeeld een sluisroute-nemende persoon. De sluisroute is Waterrijkaan, links over brug, Blauwe Ring, Dorpsstraat. Dan de 2e aanpak. Rotonde bij de Parkrijkaan. Waar moeten de voetgangers oversteken? En een rechte weg vanaf de Noorderweg begin tot de rotonde A8 is een racebaan. Oplossing: Kan het verkeer niet via de Communicatieweg lopen?	verkeer, geluidsoverlast	Schetsontwerp	De verkeersintensiteiten van de verbindingsweg passen binnen de bestemmingsplannen. De wettelijke berekeningen voor emissie en geluid zijn hiervoor uitgevoerd. De huidige verkeersintensiteit is te hoog voor deze rotonde tijdens de splits. Daarom vind er onderzoek plaats of dit op een andere acceptabele manier kan worden opgelost. Het verkeerskundig bureau Goudappel verzorgt de aansluiting Waterrijkaan is geen onderdeel van dit project. Bij de bouwplannen aan de Dorpsstraat (Van der Gragt) verzorgt de ontwikkelaar een aansluiting op de Noorderveeweg ter hoogte van de Waterrijkaan. Hierdoor wordt deze kruising aangepakt. Bij de berekening van de verkeersintensiteiten van de verbindingsweg is hier rekening mee gehouden. Een ontsluiting van het verkeer via de Communicatieweg - Dorpsstraat past verkeers technisch niet. Vanwege de verkeersoverlast wordt de verbindingsweg versneld aangelegd.

nr	Vragen / Wensen	Categorie	Ontwerp	Antwoord
20	Zelfde als regel 13, 14 en 15	Verkeer	Schetsontwerp	Zie bijlage A
21	Geachte mevrouw, heer, We hebben naar aanleiding van het lezen van de stukken een paar vragen. In de FAQ van 30-6-2021 wordt onder andere de volgende vragen beantwoord: Zorgt de nieuwe weg ook voor extra verkeer? Is dat met cijfers aan te tonen? En wat betekent dat voor geluidsoverlast en fijnstof/uitstoot? -Ja op de nieuwe weg zal het verkeer toenemen. De hoeveelheid verkeer is gelijk aan het verkeer op de Noorderveenweg bij de Parkrijklaan. De uitkomsten van het model geven aan dat de Dorpsstraat minder verkeer krijgt. Wat zijn de uitkomsten van het model wat het stuk betreft tussen de Parkrijklaan en de bestaande Noorderveenweg richting de Dorpsstraat (en vice versa)? Hoeveel neemt de verkeersdruk daar toe? Bij de vraag waarom hebben de inwoners van Saendelft niet mee kunnen/mogen denken in het onderzoek naar oplossingen wordt onder andere het volgende aangegeven: -Het doortrekken van de Noorderveenweg naar de Noorderweg stond al genoemd in het bestemmingsplan van Saendelft (Uitwerkingsplan Saendelft Tuinwijk 4) en is opgenomen in het bestemmingsplan Kreekrijk. Ik heb het uitwerkingsplan Saendelft Tuinwijk 4 gelezen en daar wordt het doortrekken van de Noorderveenweg naar de Noorderweg niet in genoemd. Sterker nog het woord Noorderweg komt daar niet eens in voor. Of kunnen jullie aantonen dat het wel genoemd staat in die stukken? Er wordt enkel het volgende in genoemd: Op bovenwijks niveau wordt Saendelft aan de zuidkant ontsloten via de Noorderveenweg, Saendelft-West wordt vervolgens vanaf de Parkrijklaan aan de zuidzijde ontsloten via de Witte de Gele en de Zwarte Ring. Aangezien ik een inwoner van Saendelft ben en geen inwoner ben van Kreekrijk klopt het niet dat wij niet zijn betrokken in het plan. - Wat is de afstand in meters tussen de sloot en de te verlengen Noorderveenweg? Dan bedoel ik de sloot waaraan de tuinen grenzen van de bewoners die wonen aan het deel waar de Noorderveenweg verlengd moet worden. Svp de sloot niet meenemen in het aantal meters. Wij zien jullie reactie op onze vragen tegemoet	Verkeer	Schetsontwerp	De aansluiting van Kreekrijk en Saendelft op de Noorderweg is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09/05/2013 onder paragraaf 5.4.4.2. <i>De ontsluiting van Kreekrijk is voorzien aan de oostzijde van het plangebied. Hier takt de hoofdontsluiting aan op de doorgetrokken Noorderweg (Nieuwe Noorderlaan), die op haar beurt weer aansluit op de infrastructuur van Saendelft, in het zuiden de Noorderveenweg, in het noorden de Witte Ring</i> De weg ligt globaal 30 m van de zijkant van de sloot.
22	Heer Verduyn ik heb u telefonisch gesproken en proberen te spreken krijgen.(terugbel verzoek) Het gedeelte bewoners vanaf Communicatieweg West 23,23A,24,25,26,27 zijn vergeten mee te nemen in de bewonersbrief! Volgens u veranderde er niet veel voor ons..... Het aantal verkeersbewegingen bij ons voor is al drastisch verhoogd. Wij voorzien dat dit vele malen groter wordt per dag. Onze huizen liggen bijna aan de Communicatieweg. Hoe denkt u dat het geluid van deze weg voor ons is? De uitstoot van fijnstof, het woongenot, de waardedaling van onze huizen. Helemaal niet te vergeten de ribbels die er bij ons voor onze huizen in de weg geslepen zijn..... Dit geeft ons ongekende geluidsoverlast zowel buiten als binnenshuis. Wij zouden hier graag over in contact komen met u.	Verkeer	Schetsontwerp	De projectleider heeft contact met u gehad. De afspraak is met u gemaakt om nog bij u langs te komen om naar de geluidsribbels te kijken bij de woningen bij de Communicatieweg west
23	Ontwerp ziet goed uit en zal voor ontlasting van de dorpsstraat zorgen. Vervangen van rotonde dorpsstraat noorderveenweg met stoplichten lijkt mij veilig en goede optie om doorstroming te reguleren. Ik mis wel verbetering van de aansluiting van communicatieweg op de noorderweg. Die lijkt nu niet aangepakt te worden terwijl hier veel aanvullende verkeersbewegingen van en naar de noorderweg / communicatieweg zal komen. Dit kan leiden tot file vorming op de communicatieweg naar assendelft ter hoogte van de afslag naar de noorderweg en naar heemskerker aangezien het verkeer vanuit de noorderweg voorrang heeft (van rechts). Oplossing lijkt het plaatsen van een rotonde of eenvoudige stoplichten.	Verkeer	Schetsontwerp	Aanpassing van deze kruising is alleen noodzakelijk voor de fietsers. Daarin is voorzien door een aangepaste oversteek voor de fietsers.
24	Wij wonen op de Dorpsstraat, zo ongeveer op de rotonde. 19 jaar geleden zijn we hier komen wonen en we zien dat de laatste jaren de verkeersdruk de spuigaten uitloopen. De rotonde is te onveilig! Maar stoplichten lijkt ons niet de oplossing, dan staat alles de hele dag vast met verkeer. Ik snap dat er een oplossing moet komen voor het doorgaande verkeerde verkeer van en naar A8-A9, maar deze oplossing kan toch zo niet? Een verbinding weg maken dwars door een dorp heen waar zoveel fietsers ook door moeten? En zo dicht langs de huizen! Een A8-A9 verbinding is alleen als oplossing als deze ver onder de Dorpsstraat heen gaat met een tunnel. Zal geld kwestie zijn dat dit niet gaat gebeuren? Maar dit gaat levens kosten op de rotonde! Elke week zien wij hier ongelukken gebeuren en hier is geen woord van overdreven.	overlast		De gemeente laat de kruising nader beschouwen door Goudappel. Daarbij wordt gekeken naar de mogelijke oplossingen. Daarbij wordt inzichtelijk gemaakt hoe de huidige rotonde functioneert met de daarbij behorende wachtrijen. Dat wordt ook inzichtelijk gemaakt bij de best passende oplossing. Over deze oplossing wordt nog een informatieavond gehouden. Bij dit ontwerp wordt ook de verkeersveiligheid van de oplossing beoordeeld
25	Beste heer, mevrouw, Ik betreur dat de gemeente Zaanstad heeft besloten om het probleem van de Dorpsstraat te verplaatsen naar de Noorderveenweg. Door deze weg aan te leggen creëert de gemeente de eerste aanzet voor de verbinding tussen de A8 en de A9. Heeft de gemeente nagedacht over het sluipverkeer en het verkeer tussen o.a. A9 en A8 en de effecten op gezondheid en leefklimaat? Graag wil weten, hoe ik in beroep kan gaan tegen dit besluit.	verkeer, milieu		De gemeenteraad heeft onderkend dat de leefbaarheid in de Dorpsstraat zwaar onder druk staat. Daar moet zo spoedig mogelijk een oplossing voor komen. Bestuurlijk is hier een keus gemaakt. Bij deze keuze wordt er door de gemeenteraad de afweging gemaakt en alle belangen tegen elkaar afgewogen. De leefbaarheid aan de Dorpsstraat in Assendelft staat zwaar onder druk. Veel verkeer met op korte afstand woningen. Bij het versneld realiseren van de verbindingsweg wordt er een weg in gebruik genomen waar de toetsing op geluid, milieu en verkeersdruk heeft plaatsgevonden. Dit is gebeurd in de verschillende bestemmingsplanprocedures. De afweging, inspraak en besluitvorming hebben hierover al plaatsgevonden. Bij het opstellen van het ontwerp is verkeersveiligheid en snelheid van het verkeer onderdeel van de ontwerp opgave. Er zijn een aantal gelegenheden geweest in het voortraject waar u had kunnen meedenken of reageren. Op de motiemarkt had u mee kunnen praten over de verkeersproblematiek op de Dorpsstraat. Dit is een openbare bijeenkomst en dat is onderdeel van participatie en inspraak. Iedereen kan hier aan deelnemen. Bij de bestemmingsplannen waarin de wegen Noorderweg, Verlengde Noorderveenweg en de Noorderveenweg worden genoemd is er de mogelijkheid om in te spreken en zienswijzen in te dienen. Vanuit de nadere uitwerking van het project is er de mogelijkheid om reacties te geven op het ontwerp. Dat kan via de website van buitengewoon Zaanstad en op de komende informatieavond.

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
26	<p>Ik heb een aantal vragen m.b.t. de aanleg van deze weg i.w.v. Vragen voor de gemeente plan doortrekken Noorderveenweg naar de Communicatieweg 1. Bestemmingsplan: Hoe staat het precies beschreven en is hier geen sprake van een wijziging in het bestemmingsplan? 2. Hoe is de procedure tot stand gekomen? Is dit volgens de geldende regels gebeurd? Via een motie vanuit de raad en niet vanuit het college? Waarom? 3. Is er een inspraakronde geweest? Zo nee, waarom niet? 4. Zijn er onderzoeken geweest omtrent verkeersstroom, luchtkwaliteit en of geluidshinder? Zo ja, gaarne inzake in de stukken hierover. 5. Is er rekening gehouden met het feit dat in splitsuren topbelasting bij de rotonde Dorpsstraat/ Noorderveenweg gaat optreden. Op dit moment is dat al een groot probleem, maar door de aanzuigende werking van deze nieuwe doorgaande verbinding wordt dit alleen maar erger. Op welke manier denk de gemeente dit adequaat te kunnen oplossen? 6. Is er onderzoek geweest naar draagvlak binnen heel Assendelft, dus ook Saendelft of is er alleen gekeken naar de belangen van de bewoners van de Dorpsstraat? 7. In een van de stukken wordt gesproken over een tijdelijke oplossing. Aan welke termijn denkt de gemeente dan en zijn hieraan garanties geven. Zo ja, welke? 8. Waarom is er geen inspraakronde geweest met de direct betrokken, namelijk de omwonenden langs de betrokken wegen? 9. Voor welke probleem is dit plan nu in de felle een oplossing? 10. In de brief van de gemeente wordt gesproken over ontlasting van de Dorpsstraat. Er wordt niet geroep over toename van het verkeer vanuit de Provinciale weg N203, wat zeker gaat plaatsvinden. Is hier onderzoek na gedaan? Zo ja, wat waren hiervan de resultaten. 11. Er wordt in de raadsvergadering gesproken over de rondweg Saendelft. Waar komt deze term vandaan? Er is nergens informatie over te vinden. 12. Wethouder Slegers zegt in de raadsvergadering dat de problemen van de N203 op korte termijn o.a. door deze nieuwe verbinding ten dele opgelost gaat worden. Wat wordt hiermee bedoeld? Krijgen wij dan ook een groot gedeelte van het verkeer van de Provinciale weg dan langs de Noorderveenweg, dus langs Saendelft? Er staat nu al tijdens de splits file op de Noorderveenweg, dat wordt dus alleen maar erger. Welke onderzoek is hier naar gedaan? 1</p> <p>3. Mevrouw de Boer spreekt in de raadsvergadering over een oplossing van een probleem voor heel Assendelft. Blijkbaar valt Saendelft hier niet onder, want daar wordt volgens ons een nieuw probleem gecreëerd. Wat zijn de gevolgen van dit plan voor de inwoners van Saendelft? 14. Is er ter voorbereiding van dit plan een gedegen onderzoek geweest om de verkeersstromen in kaart te brengen. Zo ja, wat was hiervan de uitkomst. Zo nee, waarom niet? 15. Wanneer, waar en hoe is het plan gecommuniceerd? Graag een gedocumenteerd antwoord. 16. Welke onderzoeken hebben plaatsgevonden naar de verschillende verkeersstromen en wat is de invloed van de resultaten op dit plan? Gaarne documentatie. 17. Wat is de invloed van dit plan op de toekomstige verbinding A8/A9? Wordt dit plan gezien als een goedkope verbinding A8/A9? Motiveer uw antwoord. 18. Volgens ons is hier sprake van een verschuiving van het probleem maar zeker geen oplossing. Hoe kijkt de gemeente hier tegen aan? 19. Is er al zicht op de termijn waarbinnen de officiële verbinding A8/A9 wordt gerealiseerd? Gaarne toelichting. 20. Is er in de procedure rekening gehouden met 'het verdrag van Aarhus'. Zo ja op welke manier, zo nee, waarom niet?</p>	verkeer	schetsontwerp	De 49 vragen van de actiegroep Noorderveenweg zijn beantwoord op in bijlage A. Deze antwoorden zijn op 9 september 2021, een week voor het overleg van 15 september gemaild aan de actiegroep en in het overleg behandeld
27	<p>Namens 28 bewoners hebben wij de volgende vragen: Vragen voor de gemeente plan doortrekken Noorderveenweg naar de Communicatieweg 1. Bestemmingsplan: Hoe staat het precies beschreven en is hier geen sprake van een wijziging in het bestemmingsplan? 2. Hoe is de procedure tot stand gekomen? Is dit volgens de geldende regels gebeurd? Via een motie vanuit de raad en niet vanuit het college? Waarom? 3. Is er een inspraakronde geweest? Zo nee, waarom niet? 4. Zijn er onderzoeken geweest omtrent verkeersstroom, luchtkwaliteit en of geluidshinder? Zo ja, gaarne inzake in de stukken hierover. 5. Is er rekening gehouden met het feit dat in splitsuren topbelasting bij de rotonde Dorpsstraat/ Noorderveenweg gaat optreden. Op dit moment is dat al een groot probleem, maar door de aanzuigende werking van deze nieuwe doorgaande verbinding wordt dit alleen maar erger. Op welke manier denk de gemeente dit adequaat te kunnen oplossen? 6. Is er onderzoek geweest naar draagvlak binnen heel Assendelft, dus ook Saendelft of is er alleen gekeken naar de belangen van de bewoners van de Dorpsstraat? 7. In een van de stukken wordt gesproken over een tijdelijke oplossing. Aan welke termijn denkt de gemeente dan en zijn hieraan garanties geven. Zo ja, welke? 8. Waarom is er geen inspraakronde geweest met de direct betrokken, namelijk de omwonenden langs de betrokken wegen? 9. Voor welke probleem is dit plan nu in de felle een oplossing? 10. In de brief van de gemeente wordt gesproken over ontlasting van de Dorpsstraat. Er wordt niet geroep over toename van het verkeer vanuit de Provinciale weg N203, wat zeker gaat plaatsvinden. Is hier onderzoek na gedaan? Zo ja, wat waren hiervan de resultaten. 11. Er wordt in de raadsvergadering gesproken over de rondweg Saendelft. Waar komt deze term vandaan? Er is nergens informatie over te vinden. 12. Wethouder Slegers zegt in de raadsvergadering dat de problemen van de N203 op korte termijn o.a. door deze nieuwe verbinding ten dele opgelost gaat worden. Wat wordt hiermee bedoeld? Krijgen wij dan ook een groot gedeelte van het verkeer van de Provinciale weg dan langs de Noorderveenweg, dus langs Saendelft? Er staat nu al tijdens de splits file op de Noorderveenweg, dat wordt dus alleen maar erger. Welke onderzoek is hier naar gedaan?</p> <p>13. Mevrouw de Boer spreekt in de raadsvergadering over een oplossing van een probleem voor heel Assendelft. Blijkbaar valt Saendelft hier niet onder, want daar wordt volgens ons een nieuw probleem gecreëerd. Wat zijn de gevolgen van dit plan voor de inwoners van Saendelft? 14. Is er ter voorbereiding van dit plan een gedegen onderzoek geweest om de verkeersstromen in kaart te brengen. Zo ja, wat was hiervan de uitkomst. Zo nee, waarom niet? 15. Wanneer, waar en hoe is het plan gecommuniceerd? Graag een gedocumenteerd antwoord. 16. Welke onderzoeken hebben plaatsgevonden naar de verschillende verkeersstromen en wat is de invloed van de resultaten op dit plan? Gaarne documentatie. 17. Wat is de invloed van dit plan op de toekomstige verbinding A8/A9? Wordt dit plan gezien als een goedkope verbinding A8/A9? Motiveer uw antwoord. 18. Volgens ons is hier sprake van een verschuiving van het probleem maar zeker geen oplossing. Hoe kijkt de gemeente hier tegen aan? 19. Is er al zicht op de termijn waarbinnen de officiële verbinding A8/A9 wordt gerealiseerd? Gaarne toelichting. 20. Is er in de procedure rekening gehouden met 'het verdrag van Aarhus'. Zo ja op welke manier, zo nee, waarom niet?</p>	verkeer	schetsontwerp	De 49 vragen van de actiegroep Noorderveenweg zijn beantwoord op in bijlage A. Deze antwoorden zijn op 9 september 2021, een week voor het overleg van 15 september gemaild aan de actiegroep en in het overleg behandeld
28	<p>Goedemiddag, Nav de plannen heb ik een paar vragen. 1. Wat zijn de maatregelen (drempels?) om te voorkomen dat het een racebaan wordt? De Noorderveenweg is al een paar maal open geweest richting Kreekrijk en er wordt niet bepaald zacht gereden. 2. Blijft het groen tussen de weg en de sloot waaraan wij wonen? 3. Kunnen er struiken/boesjes geplaatst worden langs de weg? Wij hebben nu last van het verkeer dat vanuit het sportpark komt. Koplampen schijnen in onze huiskamer. 4. Er fietsen nu veel jeugd over de Noorderveenweg die moeten gymen en/of sporten op het sportpark. Wordt er rekening met hun veiligheid gehouden?</p>			<p>1. Op de Noorderveenweg komt een verkeersplein dat de snelheid van het verkeer remt. Daarnaast wordt er gekeken of er dit deel 50 km/uur drempels kunnen komen. 2. Het deel tussen de weg blijft groen. De ontwerper komt nog met een tweetal voorstellen. De aanleg van het groen tussen de verlengde Noorderveenweg en het water wordt nader uitgewerkt. De gemeente gaat hier in overleg met de bewoners een groen inrichting ontwerpen. Hiervoor zijn twee opties. Een natuurlijker inrichting: bloemrijk gras met wat lagere heester (tot 3m) begroeiing. En een natuurlijker inrichting: Bomen, groepjes bosplantsoen (dichte bossages) en bloemrijk gras. De bewoners met de achtertuinen aan de verlengde Noorderveenweg tussen de Parkrijkaan en de Noorderweg worden hiervoor nog benaderd om hun mening te geven. Uw vraag met betrekking tot boesjes langs de aansluiting met de Omzoom nemen wij mee in het groenontwerp. 4. Langs de verlengde Noorderveenweg tussen de Parkrijkaan en de Noorderweg komt een fietspad. Dat wordt aangelegd door de ontwikkelaar van Kreekrijk. Tot die tijd kan de jeugd gebruikmaken van het bestaande fietspad in de Omzoom.</p>

nr.	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
29	Geachte meneer A.Verduijn, Wij willen bezwaar aantekenen op de nieuwe verbindingsweg, om de volgende reden: Bij aankoop van onze woning werd ons verteld dat de weg voor ons huis, aan de overkant van de sloot, een ontsluitingsweg werd voor de nieuwe wijk Kreekrick en beslist niet een ontsluitingsweg voor Zaanstad naar Heemskerk naar de A9 en omgekeerd. "Zie bijlage brochure aankoopwoning. Wij begrijpen dat de verkeersdruk in Assendelft is gegroeid de afgelopen jaren. De Gemeente Zaanstad, Provincie Noord-Holland en het Rijk hadden dit alvast kunnen oplossen om eerder de verlenging van de A8 te realiseren. Waarom moet dit 30-40 jaar dueren voordat er een besluit valt. De aanleg van de A8 wordt steeds maar duurder door alle onderzochte ideeën gedaan zijn en nog volgen. Gezien wij geen bezwaar aan kunnen tekenen op de verbindingsweg, informatie FAQ aanpak verkeersdruk Assendelft Dorpstraat, maken wij bezwaar op aankoopwoning van de kruispunten. Het plan dat u nu gemaakt heeft, verschuift alleen het probleem, de metingen die gedaan zijn en de toekomst voorstellen in drukte/verplaatsingen op de weg, geeft een verkeerd beeld. U houdt geen rekening met de aanzuigende werking vanuit de A5 en A9 van verkeer die dan deze route kiest, omdat er maar 1 stoplicht in voorkomt en wel op de kruising Dorpsstraat-Noorderveenweg. Gevolg van dit stoplicht, opstoppingen op alle straten die aansluiten op dit kruispunt, meer optrekkende auto's, meer files/instap in die omgeving, waar op de hoek een zorginstelling wordt gebouwd door van de Graag. Lijst ons niet bevredigend voor de personen in de omgeving van het kruispunt, zie melding Provincialeweg Kromme, kruispunt Busch en Dam tot aan de afslag N 246 / N8 - zie bijlage Leefbaarheid Kromme ... - zie bijlage Sheets and views Intensiteiten Assendelft, "zie bijlage Excel / Verkeersintensiteiten conform ZVPM Dan de rotonde Noorderveenweg - Parkrijkaan, wordt hier rekening gehouden met de fietsers? In de gehele wijk Saendelft hebben de fietsers voorrang op de kruisingen met fietspaden. Lijkt ons wel verstandig, gezien het sportpark Omzoom, waar veel jeugd sport. Tevens het Jaap Bootspad verlenen naar de Communicatieweg naar de voetbalvereniging SVV-Assendelft, zodat de jeugdige en oudere fietsers niet de drukke kruispunt van de Dorpsstraat hoeven te nemen. Het voorrangplein naar Sportpark Omzoom, wordt dit een rotonde? Rofonde remt verkeer af en is veiliger voor het verkeer dan een gelijkwaardige kruising met voorsortevakken. Na het voorrangplein, naar de wijk Kreekrick, fietspaden aanleggen, zoals het in het bestemmingsplan van de wijk Kreekrick ligt en in geheel Saendelft.	verkeer	Schetsontwerp	In de bestemmingsplannen van Kreekrick en Landelijk gebied Assendelft wordt beschreven hoe Kreekrick en de Noordweg met elkaar verbonden worden. De Noordweg is afgesloten geweest voor de bouw van Saendelft en Kreekrick. De aansluiting van Kreekrick en Saendelft op de Noordweg is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09/05/2013 onder paragraaf 5.4.4.2. De ontsluiting van Kreekrick is voorzien aan de oostzijde van het plangebied. Hier komt de hooftontsluiting aan op de doorgetrokken Noordweg (Nieuwe Noordrijkaan), die op haar beurt weer aansluit op de infrastructuur van Saendelft, in het zuiden de Noorderveenweg, in het noorden de Witte Ring. In de verkeersmodellen is rekening gehouden met de aanzuigende werking van de verbindingsweg. De getallen die staan aangeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. In het bestemmingsplan Kreekrick van 2014-15-05 vindt u de rapportages van de akoestische onderzoeken onder paragraaf 5.6. Op de Kreekrickaan zijn maatregelen nodig tegen geluidsoverlast. Op de verlengde Noorderveenweg niet. Op de verlengde Noorderveenweg weg brengen we echter wel een geluidsreducerend asfalt aan SMA 11. Het verkeersplein bij de Omzoom is een uitgestrekte rotonde hiermee wordt het verkeer afgeremd. Op de kruising met de Noorderveenweg - Parkrijkaan komt een één richtingsverkeer fietspad richting de Omzoom waar de fietsers voorrang hebben. Daar wordt tevens gekeken naar verkeersveiligheid remmende maatregelen.
	Aparte fietspaden, met een groenstrook tussen rijbaan en fietspad en niet een strook gekend op de Noorderveenweg. Levensgevaarlijk, gezien het verkeer en het bouwverkeer (zoals gepland is tot 2029), wat nog jaren duurt voordat Kreekrick klaar is. Aanleg rotonde Kreekrickaan-Noorderveenweg- Noorderveenweg, staat al in het bestemmingsplan van Kreekrick, met ook geschieden fietspaden. - zie bijlage Werkgroep Kreekrick 18112015 schaal 1:1000 Een drempel en fietsstroken tussen Jaap Bootspad en aansluiting Noorderveenweg. Fietsstroken is geen oplossing, gezien de drukte van het verkeer wat gepland is. "zie bijlage sheets views intensiteiten. Aparte fietspaden aanleggen, aan één kant van de weg en een drempel voor de ingang van het sportpark Omzoom, ter hoogte van Jaap Bootspad. Fietsers moeten veilig kunnen oversteken en door een hoge drempel, wordt de snelheid minder op de Noorderveenweg. Dan de aansluiting op de Communicatieweg, vooraf voor fietsers zeer onveilig. Automobielen remmen niet af, ondanks dat je van rechts komt. Een bord plaatsen helpt niet, wat er nu al staat op de Communicatieweg vanuit Assendelft, vlak voor de kruising. Verder de oversteek naar het fietspad van de Communicatieweg verbeteren. Voorstel een fietspad aan de linker kant van de Noorderveenweg, voor beide richtingen, geschieden van de rijbaan. Bij de Communicatieweg, op het wegdek een duidelijk signaal van een fietspad, met haaien landen. De Noorderveenweg een voorrangsgedrag maken, de verkeerssituatie dus veranderen op de communicatieweg. Conclusie De raming van verkeersintensiteit in de toekomst wordt groter, 20.000 meer en met de aanzuigende kracht w.s. nog meer. Communicatieweg is niet geschikt voor deze toename van het verkeer. De files/instap in de wijk Saendelft wordt groter, wat gezondheidsklachten geeft. Hopelijk wordt binnenkort een besluit genomen over de verlenging van de A8, liefst verdiept in aangelegd, blijft het landschap intact.			langs de verlengde Noorderveenweg komen vrijliggende fietspaden met een groenstrook. De fietsstroken op de Noordweg zijn opgenomen in het ontwerp vanaf de rotonde Kreekrick totaal het jaap Bootpad. Dat past in het verkeersbeleid. Het aanbod fietsers is hier beperkt. Het deel vanaf het jaap Bootpad heeft wel een vrijliggend fietspad. De oversteek van de Communicatieweg wordt verbeterd, daarnaast is het bestaande fietspad in de huidige situatie al verhoogd voor en betere aansluiting.
30	Als bewoner langs de beoogde Verlengde Noorderveenweg maak ik mij zorgen over de voorgestelde plannen. Enerzijds wordt aangegeven dat de Dorpsstraat en Communicatieweg nu hoog belast worden, maar anderzijds heeft de nieuwe verbindingsweg ook een hoge verkeersintensiteit langs bestaande woningen en een sportpark. De verkeersintensiteiten laten zien dat de nieuwe verbindingsweg minstens zo druk wordt als de Communicatieweg op dit moment. In mijn optiek wordt het probleem dan niet opgelost, maar grotere/andere verplaatst. Dat lijkt mij onwenselijk voor de bewoners langs deze route en voor de verkeersveiligheid rond het sportpark. Een aantal vragen: 1. De nieuwe verbindingsweg heeft de potentie om – zeker in de splits – de snelste of één van de snelste route te worden tussen de A8 en de A9 of de Provincialeweg. Door de betere spreiding is het niet denkbaar dat ook de andere routes weer aantrekkelijker worden in de splits. De verkeersintensiteiten lijken dan ook te duiden op een significante toename van het totale verkeer in Assendelft in de situatie met verbindingsweg. Hoe wordt voorkomen dat de nieuwe verbindingsweg niet extra sluipverkeer aantrekt met dus alsnog extra overlast in de omgeving? 2. De verkeersintensiteiten tonen aan dat de verbindingsweg drukker wordt dan de huidige situatie op de Communicatieweg. Waarom wordt gekozen voor de 'snelste oplossing' en niet de 'beste oplossing'? Waarom zijn de andere alternatieven, zoals 'Nieuwe weg parallel aan De Kaalk' en 'Nieuwe weg vanuit de Zuiderveen' niet verder onderzocht of afgeweken? 3. Hoe wordt gewaarborgd dat de luchtkwaliteit nabij de woningen rond de verbindingsweg niet verslechtert (denk aan files/instap, stikstof, etc)? Wat zijn de gezondheidsimpacten van deze verbindingsweg op de bewoners rond deze weg? 4. In de stukken wordt verwezen naar een akoestisch onderzoek uit 2012 ten behoeve van bestemmingsplan Kreekrick. Dit onderzoek focust zich op wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai rond plangebied Kreekrick.	verkeer	Schetsontwerp	De verbindingsweg is opgenomen in het verkeersmodel van Zaanstad. De uitkomsten van de berekeningen zijn betrouwbaar. In de berekeningen is rekening gehouden met de aanzuigende werking zoals u deze benoemd. Op de toekening op de website Bulengewoon zaanstad kunt u de berekende verkeersintensiteiten zien. Dat zijn de intensiteiten die nu beïnvloed worden door drempels, rotondes, verkeersplein en de oplossing bij de kruising Dorpsstraat / Noorderveenweg. Deze oplossingen verminderen de intensiteiten. 2. De drie varianten zijn met elkaar vergeleken middels een modelstudie. De varianten parallel aan de Kaalk en de weg vanaf de Zuiderveen hebben ook een aanzuigende werking. Deze zijn niet gekozen omdat hiervoor de doorlooptijd voor aanleg beduidend langer is dan de verbindingsweg. 3. De verbindingsweg is opgenomen in de diverse bestemmingsplannen. Bij deze bestemmingsplannen worden onderzoeken uitgevoerd naar geluid en lucht kwaliteit. Hierbij wordt gebruik gemaakt van model berekeningen.
	Voor het akoestisch onderzoek t/bv de verlengde Noorderveenweg wordt gerekend met een 50 km/h weg zonder verkeerspleinen zoals een rotonde of voorrangplein. Echter, ik kan mij goed voorstellen dat de inrichting van de weg invloed heeft op de akoestiek. Hoe kan een akoestisch onderzoek worden verricht wanneer de inrichting van de weg nog niet bekend is? Hoe wordt gewaarborgd dat de bestaande woningen door de beoogde wegindeling niet toch te veel worden belast? 5. In het akoestisch onderzoek ten behoeve van bestemmingsplan Kreekrick wordt gecumuleerd geluidniveau op de gevels berekend. Echter, hierin wordt alleen wegverkeer- en railverkeerslawaai meegerekend. Luchtafvallawaai wordt niet meegerekend. Echter, de woningen langs de Verlengde Noorderveenweg liggen dicht langs – of zelfs binnen – de geluidscontouren van Schiphol. Dit betekent dat deze woningen al een significant geluidsbelasting door luchtverkeer hebben. Bovendien is sinds 2012 het aantal vliegbevingen significant toegenomen. Waarom wordt dit niet meegewogen? Hoe wordt voorkomen dat dit samen gaat tot hoge belasting geeft? 6. Op de Noordweg worden fietsstroken aangelegd, wat dus betekent dat deze weg dus alsnog tussen fietsen en auto's gedeeld wordt. Dit is een onverlichte weg, inclusief bocht. Waarom wordt dit gezien als veiligere oplossing in vergelijking met de Dorpsstraat?			4. In het bestemmingsplan Kreekrick is gerekend met een verkeersintensiteit en snelheid voor het akoestisch onderzoek. Bij verlaging van de snelheid door verkeerspleinen of rotondes wordt dit gunstiger. Ook bij de geluidsrekeningen wordt uitgegaan van modellen om geluid te berekenen. In het bestemmingsplan Kreekrick wordt toetsing aan de luchtafval plaatsgevonden. Zie paragraaf 5.6 akoestiek Kreekrick. 6. Op de Communicatieweg-West rijden de fietsers mee in het verkeer. De intensiteit van het aantal fietsers is daar hoog. Dat betreft 3000 fietsers per 24 uur. Op de Noordweg rijden ca. 300 fietsers per 24 uur. Daarnaast wordt er verlichting geplaatst en deel een vrijliggend fietspad aangelegd.
31	Geachte heer Verduin en Raad van Zaanstad, In het projectplan Verbindingsweg Assendelft wordt omschreven dat de Gemeenteraad het College van B&W heeft verzocht een oplossing te realiseren voor de verkeersdruk op de Dorpsstraat in Assendelft. Voorwaarde zou moeten zijn een variant welke snel uit te voeren is. Als ik nu kijk naar de gekozen variant is dit inderdaad een oplossing welke snel is uit te voeren maar is het ook een duurzame oplossing? Deze variant voorziet namelijk in het faciliteren van sluipverkeer door het dorp Assendelft. Dit doorgaande verkeer verplaatst zich tussen de A8 en de A9. Ook komt er veel verkeer vanuit Heemskerk en Beverwijk door Assendelft heen. Door de aanleg van de verbindingsweg wordt deze route nog aantrekkelijker voor het verkeer wat zich nu over de Provinciale weg N203 tussen de A9 en A8 verplaatst. Daarnaast doorkruist de nieuwe verbindingsweg het vrijliggende sportpark en de wijk Saendelft. Veelal jonge verkeersdeelnemers moeten daar straks oversteken om op het sportpark te kunnen komen. Uit de prognose van de toekomstige verkeersintensiteit blijkt dat het op de Dorpsstraat tussen de Communicatieweg en de Noorderveenweg, waar dit plan aan ten grondslag ligt, niet rustig wordt na aanleg van de nieuwe verbindingsweg. De verkeersdruk neemt weliswaar wat af van +/- 10.000 voertuigen naar 7800 voertuigen per etmaal maar biedt geen oplossing omdat het verkeer straks niet op de stoplichten bij de Dorpsstraat/Communicatieweg staan te wachten maar voor de kruising Dorpsstraat/Noorderveenweg. Hierdoor blijft er een niet wenselijke situatie bestaan. In de wandelgangen wordt geluisterd dat de aanleg van de Verbindingsweg Assendelft een tijdelijke situatie zou zijn voorlopig op de komst van de verbinding A8/A9. Nu is het niet aanmerkelijk dat deze weg binnen 10 wordt opgevestigd. Dit zou dus 10 jaar een hoge verkeersdruk betekenen in het dorp en polders van Assendelft. Daarnaast is het maar de vraag of de verbinding A8/A9 wordt gerealiseerd. Er wordt immers al sinds eind jaren 70 van de vorige eeuw over gesproken maar is diverse malen gestrand in voorbereiding. Ook nu lijkt het niet aanmerkelijk dat het plan wordt voortgezet gezien de recente ontwikkelingen op stikstofgebied en de bewezen mogelijkheid van thuiswerken. Het feit dat ook het rijk niet wil meefinancieren geeft te kennen dat de prioriteit van de verbinding laag is. Een deel van het verkeersplan is gebaseerd op gegevens van het rapport 'Verkeersonderzoek Assendelft' welke is opgesteld in 2011.	verkeer	Schetsontwerp	De aanleg van de verbindingsweg is bedoeld om de verkeersdruk op de Communicatieweg-West en de Dorpsstraat te verlagen. Dat wordt gerealiseerd met dit plan. De verschuiving van een deel van het verkeer naar de verbindingsweg past binnen de verkeersintensiteiten van het bestemmingsplan. Daarnaast liggende woningen verder van de weg af.
	In deze rapportage wordt aangegeven dat het toen al te druk was op de Communicatieweg en maatregelen welke resulteren in een toenemende druk niet wenselijk zijn. Moments van de verkeersdruk werd als advies genoemd in de rapportage. Niet duidelijk is of dit ook wenselijk is. Mede hierdoor is het verband dat er nu voor een variant wordt gekozen welke de druk op de Communicatieweg doet opvoeren. Ook buurgemeente Heemskerk is niet blij met dit plan door de aanzuigende verkeersdruk. Middels bovenstaande argumenten wil ik de Gemeenteraad verzoeken nogmaals naar dit plan te kijken, en zijn namelijk alternatieven om de verkeersdruk in en rond Assendelft terug te dringen. Begrijpelijk is dat er een goede ontlasting moet zijn voor de nieuw gebouwde en nog te realiseren woningen maar het plan zoals nu bedacht zal resulteren in een onhoudbare situatie voor het gehele dorp Assendelft. Een oplossing zou zijn om de verkeersbewegingen in en rond Assendelft integraal te sturen waarbij opgemerkt moet worden dat grote hoeveelheden verkeer een dorp laten doorkruisen niet wenselijk is. Zeker niet als er alternatieve infrastructuur rondom het dorp Assendelft aanwezig is. Graag wacht ik uw reactie af. Met vriendelijke groet			De rapportage waar naar verwezen wordt betreft een verkeersstelling uit 2011. Dit betrof een controle van de verkeersdrukte in Saendelft - Assendelft. De berekening van de verkeersintensiteiten van de verbindingsweg zijn gebaseerd op de modelstudie van 2010. De verbindingsweg betreft geen tijdelijk oplossing. In de huidige situatie heeft deze weg de functie om verkeer uit Assendelft en Saendelft via geschilde wegen naar de doorgaande wegen te brengen. Na eventuele realisatie van de A8 / A9 wordt deze weg benut door verkeer van en naar de A8 / A9

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
32	Mijn voornaamste bezwaar is dat het kruispunt waterrijklaan/Noorderveenweg niet wordt meegenomen in dit project. Gezien de drukte die er nu als is, zal dit in de nabije toekomst alleen maar groter worden. Voor ons als bewoners is dit van wezenlijk belang dat het meegenomen wordt in de aanpassing	verkeer	schetsontwerp	De kruising van de Waterrijklaan is onderdeel van de bouwplannen Van van der Gragt. Voor dit bouwplan maken zij een ontsluiting op de Noorderveenweg. De aansluiting Waterrijklaan wordt hierin mee genomen. Het voorstel hiervoor is een rotonde.
33	Plaatsen van een beveiligde oversteekplaats ter hoogte van het fietspad langs de Kaalk zodat er aansluiting komt op het fiets/wandelpad aan de andere kant van de Noorderveenweg. Er steken nu al veel mensen op deze plaats over. Plaatsen van drempels om de vaart uit het verkeer te halen. Zorgen voor een veilige oversteekplaats naar de sportvelden. Instellen van een 30 kilometer zone. Zorgen voor snelheidscontrole op de Noorderveenweg en Verlengde Noorderveenweg. Zorgen voor een versnelde realisatie van het eerste traject van de grote aansluiting A8/A9. Dit houdt in ondertunneling bij de Dorpsstraat en aftakkingen naar de Communicatieweg en de Parkrijklaan. Dit is voor alle partijen de beste oplossing.	verkeer	schetsontwerp	Het fietspad langs de Kaalk is geen onderdeel van dit project. Het fietspad sluit niet aan op de Noorderveenweg maar op het fietspad richting de Omzoom. Voor dit deel van de weg wordt wel gekeken of er snelheidsremmende maatregelen komen in de vorm van 50 km/uur drempels. De Parkrijklaan wordt ingericht met een veilige oversteek voor fietsers en voetgangers richting de sportvelden bij de Omzoom. De gegevens van de laatste snelheidsmetingen worden bekeken om te zien of hier maatregelen nodig zijn. Een gedeeltelijke aanleg van de A8 / A9 is kostentechnisch niet haalbaar. Deze optie is verkeerskundig doorgerekend. De aanzuigende werking zonder doorstroming van de A8 / A9 geeft te hoge intensiteiten in Assendelft en Saendelft. Het verkeer loopt vast. Kostentechnisch en verkeerskundig is dit geen optie.
34	LS Ik ben niet per definitie tegen de verbinding weg. Er moet iets gebeuren voor het ontsluiten van de nieuwe wijk en de communicatieweg en de problemen bij het stoplicht. De doortrekking A8/A9 zou daarbij een goede oplossing zijn. Helaas is de nu voorgestelde oplossing (doortrekking Noorderveenweg) een soort mini A8/A9 variant wat in mijn optiek een aanzuigende werking van sluipverkeer (niet zijnde bestemmingsverkeer Assendelft) gaat opleveren wat een verplaatsing van het huidige probleem gaat opleveren (vaststaand verkeer voor de stoplichten communicatieweg/Dorpsstraat) wordt vaststaand verkeer Noorderveenweg/Dorpsstraat. Ter voorkoming van deze verplaatsing moet dan ook in mijn optiek doorgaand verkeer van de A8 naar de A9 zoveel mogelijk worden voorkomen zonder dat bestemmingsverkeer daar last van heeft (het gaat immers om het ontsluiten van de lokale bewoners en niet voor het creëren van een betere ontsluiting van de A8 naar de A9) Omdat de Stelling van Amsterdam nu nog een probleem oplevert is het een optie de doortrekking A8/A9 alvast aan te gaan leggen tot vlak voor de Stelling en dan de Noorderveenweg daarop aan te sluiten. Dit ontlast in zeer grote mate de dorpsstraat. Andere optie is voor de verbindingsweg een 30km zone in te voeren met permanente controle en een verbod op doorgaand verkeer vrachtwagens. Andere verkeer belemmerend maatregelen kunnen worden overwogen. Een stoplicht op de Dorpsstraat waar nu de rotonde ligt is niet een oplossing. Dan staat het tot aan de A8 en in de Dorpsstraat muurvast. Het staat nu al regelmatig voor mijn deur vast en met een toename van 100% verkeer (zie onderzoeken gemeente en provincie) wordt dan alleen maar erger.			Een gedeeltelijke aanleg van de A8 / A9 is kostentechnisch niet haalbaar. Deze optie is verkeerskundig doorgerekend. De aanzuigende werking zonder doorstroming van de A8 / A9 geeft te hoge intensiteiten in Assendelft en Saendelft. Het verkeer loopt vast. Kostentechnisch en verkeerskundig is dit geen optie. Het verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer en een deel doorgaand verkeer. Het gebruik van venstertijden / deels afsluiting van de wegen is geen oplossing. Venstertijden zijn in deze situatie niet handhaafbaar. Wie krijgt wel toestemming om er te rijden en wie niet. Daarnaast is het slechts een oplossing voor een paar uur. Een goed wegontwerp met veilige kruisingen is dat voor 24 uur. De gemeente Zaanstad heeft een verkeersmodel waarmee de verkeersintensiteiten berekend worden. Dit model wordt gebruikt bij toekomstige bouwplannen of wegconstruaties. Het model maakt daarbij gebruik van verkeersstellingen, lussen en gegevens uit auto's van telefoons en navigatiesystemen. De betrouwbaarheid van het model is hierdoor hoog. De verbindingsweg heeft als functie bewonersverkeer uit Saendelft en Assendelft naar de provinciale wegen en snelwegen te brengen. Daar is 30 km/uur niet passend. de berekende intensiteiten geven inzicht op de toename van het verkeer. De intensiteiten worden hoger maar er is zeker geen sprake van een min A8/ A9. De verkeersstromen worden begrensd door rotonden, verkeersplein en drempels
35	LS, Wil je bij de aanleg van deze weg om geluid overlast & verkeersdrukke te voorkomen gebruik maken van 30 km, drempels, drie rotondes en bij & om de rotondes bomen plaatsen zodat ook het licht van het auto verkeer geen hinder oplevert voor de omwonenden ?			De verbindingsweg heeft als functie bewonersverkeer uit Saendelft en Assendelft naar de provinciale wegen en snelwegen te brengen. Daar is 30 km/uur niet passend. De berekende intensiteiten geven inzicht op de toename van het verkeer. Het groen van rotonden wordt in overleg met de verkeerskundige ontworpen. De aanleg van het groen tussen de verlengde Noorderveenweg en het water wordt nader uitgewerkt. De gemeente gaat hier in overleg met de bewoners een groen inrichting ontwerpen. Hiervoor zijn twee opties. Een Cultuurlijkere inrichting: bloemrijk gras met wat lagere heester (tot 3m) begroeiing. En een natuurlijkere inrichting: Bome groepjes bosplantsoen (dichte bossages) en bloemrijk gras. De bewoners met de achtertuinen aan de verlengde Noorderveenweg tussen de Parkrijklaan en de Noorderveenweg worden hiervoor nog benaderd om hun mening te geven De vraag met betrekking van de lichten die naar de woningen schijnen wordt daarin meegenomen
36	Hierbij hoop ik dat de gemeente een keer rekening houdt met zijn bewoners . De noorderveenweg is al heel erg druk , is niet voorzien van stijl asfalt, 50km wordt er door 70% niet gereden ,en handhaving zie je nooit. Gezien de nu al drukke situatie hopen wij op , snelheidsbeperking, veilige fiets/oversteek ook op de waterrijklaan/dorpsstraat.	verkeer	schetsontwerp	De kruising van de Waterrijklaan is onderdeel van de bouwplannen Van van der Gragt. Voor dit bouwplan maken zij een ontsluiting op de Noorderveenweg. De aansluiting Waterrijklaan wordt hierin meegenomen. Het voorstel hiervoor is een rotonde. Een deel van de snelheidsbeperkingen komt tot stand door de aanleg van rotonden en een verkeersplein. Op de Noorderveenweg komen twee drempels voor 50 km/uur. Op de overige delen van de verbindingsweg wordt gekeken of 50 km/uur drempels kunnen worden toegepast
37	Ik begrijp dat wegen en aansluitingen soms moeten veranderen. Helaas is er een groeiend contingent hardrijders die lak hebben aan wet en regels ook qua verkeer. (Proceduureel) daardoor rijden regelmatig auto en motoren met een snelheid van ver over de 100km/u (!) over de Noorderveenweg en zelfs door de Dorpsstraat.... Het is dus zeker tijd om technische maatregelen te treffen, zoals drempels en camera toezicht met bekeuringen. Gaarne deze maatregelen treffen, voor er zware ongelukken ontstaan en/of doden vallen.	verkeer	schetsontwerp	Een deel van de snelheidsbeperkingen komt tot stand door de aanleg van rotonden en een verkeersplein. Op de Noorderveenweg komen twee drempels voor 50 km/uur. Op de overige delen van de verbindingsweg wordt gekeken of 50 km/uur drempels kunnen worden toegepast.
38	Beste meneer Verduijn, Dat er iets moet gebeuren is duidelijk maar laten wij waken voor situaties zoals bij de rotonde bij het station en laten wij voor maximale veiligheid zorgen voor onze kinderen en dieren. Het ontsluiten van Saendelft via de huidige bouwweg ipv over de dorpsstraat lijkt mij erg wenselijk en is ook niet het probleem. Als wij er voor zorgen dat er verkeersvertragende inrichtingen in zitten en de snelheid daar door gedwongen rond de 50 km/pu ligt is dat geen probleem. De aanzuigende werking voor sluipverkeer is wel een probleem en daar wil ik als bewoner voor waken. Dit maakt de verkeerssituatie namelijk een stuk gevaarlijker. Onze kinderen rijden op de kruising Parkrijklaan/Noorderveenweg om van en naar school te gaan, om te sporten bij SVA, VVA, Lycurgus of Cromptijgers. De plek van het sportpark leek ideaal maar door deze van de wijk te scheiden via een doorgaande weg creëren wij ons eigen probleem. De rotondes in ons dorp zijn verre van veilig, zeker daar waar de fietsers via twee kanten de rotonde mogen nemen. De kruisingen zijn niet veel beter in te richten dan via rotondes (graag via 1 kant te nemen) Verkeersvertragende inrichtingen zijn nodig om de snelheid op max 50 te houden. De bouwweg nodigt nu al uit tot harder rijden. Om sluipverkeer te waken zou een verbod op kenteken tussen 7:00 uur en 9:00 uur en tussen 16:00 en 18:00 uur een goede oplossing zijn die ook nog wat in de Zaanse kas kan brengen. Denk alstublieft aan de veiligheid en gezondheid van de bewoners en dieren van geheel Assendelft en laat u vooral niet leiden door mensen die alleen maar snel via ons dorp van de A8 naar de A9 willen of andersom. Overigens is een verbod op kenteken voor de Dorpsstraat ook geen gek idee. Als wij als dorp het sluipverkeer kwijt zijn dan maakt dat de Dorpsstraat veel veiliger en gezonder.	verkeer	schetsontwerp	Een deel van de snelheidsbeperkingen komt tot stand door de aanleg van rotonden en een verkeersplein. Op de Noorderveenweg komen twee drempels voor 50 km/uur. Op de overige delen van de verbindingsweg wordt gekeken of 50 km/uur drempels kunnen worden toegepast. De rotonde bij de parkrijklaan wordt voorzien van een éénrichtings fietspad en er komen maatregelen om het verkeer af te remmen. De verkeersintensiteiten bestaand en toekomstig kunt u zien op de website (https://buitengewoon.zaanstad.nl/projecten/verbindingsweg-assendelft). op de website staat een tekening met de verkeersintensiteiten. Daarnaast komt er nog een informatieavond waar u met de gemeente in gesprek kunt gaan. Het verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer en een deel doorgaand verkeer. Het gebruik van venstertijden / deels afsluiting van de wegen is geen oplossing. Venstertijden zijn in deze situatie niet handhaafbaar. Wie krijgt wel toestemming om er te rijden en wie niet. Daarnaast is het slechts een oplossing voor een paar uur. Een goed wegontwerp met veilige kruisingen is dat voor 24 uur.

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
39	Op dit moment wordt de weg gebruikt als racebaan. Door auto, s en motoren wat er veel lawaai opleverd er ergenis. Daarom breng drempels aan om dit te voorkomen.	verkeer	schetsontwerp	De klachten over hard rijden komen met name voor als het rustig is. Voor het ontwerp wordt gekeken waar 50 KM/uur drempels kunnen worden toegepast
40	Graag een permanente flitser in beide richtingen er wordt elke dag heel hard gereden op de Noorderveenwe en veel last van geluid overlast Of nog een rotonde noordeveeenweg/waterrijklaan. Of stoplichten er moet in ieder geval iets aan deze weg gebeuren, het wonen aan deze weg wordt er niet leuker op. En er wordt heel weinig gecontroleerd bij deze toch nu al drukke weg.	verkeer	schetsontwerp	De klachten over hard rijden komen met name voor als het rustig is. Voor het ontwerp wordt gekeken waar 50 KM/uur drempels kunnen worden toegepast. In de bouwplannen van Van der Gragt is een nieuwe verkeersontsluiting bedacht op de Noorderveenweg. Dat is een rotonde waar ook de Waterrijklaan op aangesloten wordt. Het plaatsen van een flitskast is niet in de plannen opgenomen
41	Allereerst ben ik tegen de ontsluiting van de Communicatieweg aan de Verlengde Noorderveenweg, richting de Dorpsstraat. Redenen: - aantrekken extra verkeer vanuit en naar Heemskerk - Deze oplossing zal de snelste route tussen A8 en A9 worden - Bij komst Kreekrijklaan komt er meer verkeer vanuit Kreekrijk en Krommenie + N203 - Huidige Noorderveenweg nu al onveilig (er word nu te hard gereden) - Deze oplossing zal het Dorpsstraat probleem niet gaan oplossen en zal extra verkeer gaan aantrekken - Rontonde dorpsstraat zal knelpunt gaan worden (aanleg kruispunt is geen oplossing) Mocht de doorgaande weg toch komen zijn de vragen: - Welke snelheidsbeperkende maatregelen worden genomen om doorgaand verkeer te remmen en veiligheid te verhogen? - Wanneer komt informatie bijeenkomst? Graag uitnodiging. - Wat is de verdere procedure? Welke besluiten moeten nog worden genomen? - Welke inspraakmogelijkheden hebben we als bewoners aan de Noorderveenweg? (Zonzijde) - Wat gaat dit betekenen voor de gezondheid? Extra geluid/fijnstof/lichtverontreiniging? - Komen er drempels op verlengde- en Noorderveenweg? Of andere snelheid beperkingen? - Zijn er al detailtekeningen beschikbaar?	verkeer	schetsontwerp	Er zijn een aantal gelegenheden geweest in het voortraject waar u had kunnen meedenken of reageren. Op de motiemarkt had u met kunnen praten over de verkeersproblematiek op de Dorpsstraat. Dit is een openbare bijeenkomst en dat is onderdeel van participatie en inspraak. Iedereen kan hier aan deelnemen. Bij de bestemmingsplannen waarin de wegen Noorderweg, Verlengde Noorderveenweg en de Noorderveenweg worden genoemd is er de mogelijkheid om in te spreken en zienswijzen in te dienen. Vanuit de nadere uitwerking van het project is er de mogelijkheid om reacties te geven op het ontwerp. Dat kan via de website van buitengewoon Zaanstad en op de komende informatieavond. De verkeersintensiteiten bestaand en toekomstig kunt u zien op de website (https://buitengewoon.zaanstad.nl/projecten/verbindingsweg-assendelft/), op de website staat een tekening met de verkeersintensiteiten. Daarnaast komt er nog een informatieavond waar u met de gemeente in gesprek kunt gaan. Het verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer en een deel doorgaand verkeer. Wij hebben elkaar gesproken op de informatieavond van 10 november jl. De vervolprocedure is als volgt. Na 15 november gaat het projectteam de reactie die opgenomen kunnen worden verwerken in het project. De reacties worden opgenomen in een vraag en antwoord document. U krijgt een mail wanneer deze stukken (vraag en antwoord lijst en aangepast ontwerp) op de website zijn geplaatst. Daarin kunt u zien welke reacties wel of niet zijn opgenomen. Tijdens de bestuurlijke procedure kunt u nog inspreken bij de raad. De actiegroep waar u lid van bent krijgt een uitnodiging hiervoor. De verkeersintensiteiten passen bij het type weg en komen ook overeen met de intensiteiten die zijn in het bestemmingsplan om geluid en emissies te berekenen. Een deel van de snelheidsbeperkingen komt tot stand door de aanleg van rotonden en een verkeersplein. Op de Noorderweg komen twee drempels voor 50 km/uur. Op de overige delen van de verbindingweg wordt gekeken of 50 km/uur drempels kunnen worden toegepast.
42	Wat ik niet begrijp is, dat plannenmakers van de gemeente zich niet hebben laten voorlichten over de toekomstige verkeersdrukte en een doorgaande weg gaan creëren in en tegen een woonwijk aan. Dit is vragen om problemen. Om deze problemen (lees ongelukken) te voorkomen als deze weg er komt moet men als gemeentebestuur de wil hebben om ongelukken te voorkomen. Dit kan o.a. door de weg te voorzien van heel venijnige verkeersdrempels - veilige oversteekplaatsen - 30 km maximaal op deze weg - rijweg smaller maken - bij ingaan van de wijk een stoplicht voor een beperkt aantal auto's per uur doorgang - wellicht verbod op doorgang tijdens bepaalde uren U heeft als gemeente prachtige sportvelden aangelegd, waarvan goed gebruik wordt gemaakt door de in onze wijk wonende jeugd, die straks geconfronteerd gaat worden met een onveilige passage naar de sportvelden. Is hier wel over nagedacht. Durft u deze verantwoordelijkheid te nemen. Wanneer gaat de gemeente met een echte oplossing komen in samenwerking met de Provincie en het Rijk.	verkeer	schetsontwerp	Voor de aanleg van Saendelft en Kreekrijk heeft de gemeente een verkeersstructuur bedacht om deze wijken te ontsluiten. Bij het opstellen van de bestemmingsplannen waarin de wegen Noorderweg, Verlengde Noorderveenweg en de Noorderveenweg worden genoemd is dit berekend met verkeersmodellen. Deze model uitkomsten worden gecontroleerd middels verkeersmetingen. Dit project is al opgenomen in de uitwerkingen van Saendelft en Kreekrijk en loopt al meerdere jaren. In het ontwerp worden de kruispunten verkeersveilig gemaakt met oversteken voor fietsers en voetgangers. De Parkrijklaan richting de sportvelden wordt voorzien van een éénrichtingsverkeer fietspad en zebrapaden. Daarnaast wordt er gekeken waar op de verbindingweg 50 km/uur drempels kunnen komen.
43	Wij maken ons zorgen over de verkeerssituatie die gaat ontstaan wanneer de Noorderweg en de Noorderveenweg met elkaar verbonden worden en willen kenbaar maken dat wij hierop tegen zijn. De belangrijkste reden is dat de verkeersdruk op de Noorderveenweg zal toenemen wat veel overlast gaat veroorzaken en ten koste zal gaan van de verkeersveiligheid. Wij hebben 3 tiener kinderen die met de fiets naar school gaan en naar de sportclub, net als vele andere kinderen die in Saendelft wonen. Wij vinden het dan ook een heel slecht idee om zo een drukke weg dwars door een woonwijk te laten gaan waar zoveel fietsende kinderen wonen. Er zijn zeer regelmatig fietsers betrokken bij verkeersongevallen op de onoverzichtelijke rotonde van de dorpsstraat met de Noorderveenweg. Bij toenemende verkeersdruk en nog meer rotondes of kruispunten die worden aangekondigd zal het aantal ongevallen gaan toenemen. Bijna alle autos rijden op de Noorderveenweg harder dan 50km/uur, zij worden immers niet gehinderd door een drempel of andere snelheidsbeperkende maatregel. Auto's en vooral motoren die hard rijden veroorzaken geluidsoverlast. Wij kunnen hierover meepraten immers de Noorderveenweg ligt op tientallen meters van onze tuin. Door de toenemende verkeersdruk zal deze geluidsoverlast dus alleen nog maar meer worden. Het zal de spits nog moeilijker worden om de wijk in of uit te komen, er zal een file komen te staan voor de dorpsstraat. Dan te bedenken wat er 's bijvoorbeeld morgens gaat gebeuren wanneer dit verkeer dat via de Noorderveenweg de A8 op komt, dit is nu al een probleem en wordt nog erger. De brug over de Zaan op de A8 werkt als een flessenhals en zorgt voor vertraging. Doortrekken van de A8-A9 is de enige juiste oplossing.	verkeer	schetsontwerp	Dit project is al opgenomen in de uitwerkingen van Saendelft en Kreekrijk en loopt al meerdere jaren. In het ontwerp worden de kruispunten verkeersveilig gemaakt met oversteken voor fietsers en voetgangers. De Parkrijklaan richting de sportvelden wordt voorzien van een éénrichtingsverkeer fietspad en zebrapaden. Daarnaast wordt er gekeken waar op de verbindingweg 50 km/uur drempels kunnen komen.
44	Hierbij reageer ik op het aanleggen van de verbindingweg Assendelft. Vanzelfsprekend willen wij voorkomen dat er door de Verbindingweg nog meer drukte en verkeershinder ontstaat. Het is in de ochtend al een heel traject door drukte om Assendelft uit te komen. Ik verzoek u vriendelijk doch dringend hiermee rekening te houden en gepaste maatregelen hiervoor te nemen. Het wordt anders een zeer onwenselijke situatie.	verkeer	schetsontwerp	De aanleg van de verbindingweg is opgenomen in de diverse bestemmingsplannen. De verkeersberekeningen laten inderdaad een toename van het verkeer zien. Door de diverse maatregelen op de weg zoals rotonden, een verkeersplein en op snelheidsremmende maatregelen wordt deze weg wel drukker maar de maatregelen reguleren ook de toestroom van verkeer. Met dit ontwerp nemen wij passende maatregelen voor deze weg.

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
45	Geachte heer Verduijn, Er alsnog vanuit gaande dat de Gemeente Zaanstad zich heeft gehouden aan de procedures en de hiermee uitgevoerde onderzoeken (zoals de milieuonderzoeken, akoestische onderzoeken voor de reconstructie van de weg, welke niet alleen de dorpsstraat maar ook de provinciale weg zal ontlasten met die verstande dat er een drukke doorgaandeweg wordt gecreëerd. Wat nooit de bedoeling kan zijn geweest, en ook niet voor is ingericht, zie ik graag in de ontwerpen/ uitvoering opgenomen snelheid beperkte maatregelen zoals drempels, veilige overstek plekken, snelheidscontroles, en de invoering van een 30 km zone voor deze (tijdelijke) weg , vriendelijke groet,	verkeer	schetsontwerp	De door u benoemde onderzoeken zijn uitgevoerd in de diverse bestemmingsplannen. In de bestemmingsplannen van Kreekrijk en Landelijk gebied Assendelft wordt beschreven hoe Kreekrijk en de Noorderweg met elkaar verbonden worden. De Noorderweg is afgesloten geweest voor de bouw van Saendelft en Kreekrijk. De aansluiting van Kreekrijk en Saendelft op de Noorderweg is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09/05/2013 onder paragraaf 5.4.4.2. De ontsluiting van Kreekrijk is voorzien aan de oostzijde van het plangebied. Hier takt de hoofdontsluiting aan op de doorgetrokken Noorderweg (Nieuwe Noorderlaan), die op haar beurt weer aansluit op de infrastructuur van Saendelft, in het zuiden de Noorderveeweg, in het noorden de Witte Ring. In de verkeersmodellen is rekening gehouden met de aanzuigende werking van de verbindingsweg. De getallen die staan aangeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. In het bestemmingsplan Kreekrijk van 2014-15-05 vindt u de rapportages van de akoestische onderzoeken onder paragraaf 5.6. Op de Kreekrijklaan zijn maatregelen nodig tegen geluidsoverlast. Op de verlengde Noorderveeweg niet. Op de verlengde Noorderveeweg brengen we echter wel een geluidreducerend asfalt aan SMA 11. Het verkeersplein bij de Omzoom is een uitgestrekte rotonde hiermee wordt het verkeer afgeremd. Op de rotonde met de Noorderveeweg - Parkrijklaan komt een één richtingsverkeer fietspad richting de Omzoom waar de fietsers voorrang hebben. Daar wordt tevens gekeken naar verkeersnelheid remmende maatregelen. De verbindingsweg heeft als functie bewonersverkeer uit Saendelft en Assendelft naar de provincialewegen en snelwegen te brengen. Daar is 30 km/uur niet passend
46	Wij wonen bij en kijken op de ontsluitingsweg. Wij waren onaangenaam verrast door de brief die in juli van Projectleider A. Verduijn. Dit was het eerste moment dat wij door de gemeente zijn geïnformeerd over deze verbindingsweg, ook het eerste moment dat er een weg voor ons langs zou komen. Zelfs bij het verkoopgesprek bij de aankoop van onze woning niets verteld alleen dat er een tijdelijke bouwweg zou komen. Ik begrijp ondertussen dat de gemeente van de gelegenheid gebruik heeft gemaakt om deze tijdelijke bouwweg mooi te gebruiken om verkeersproblemen elders op te lossen en deze A8/A9 variant te benutten. Als ik alle stukken lees dan heeft de gemeente en politiek alles al toegezegd zonder de betrokken bewoners te informeren. Wat overblijft voor gedupeerde bewoners is dat zij nog als zoethouder suggesties mogen inbrengen. Dat is anno 2021 inspraak van burgers. Schande. De luchtkwaliteit moet worden gemeten want wij zitten ook nog eens onder de landingsbanen van Schiphol. De vliegtuigen komen hier recht overheen. Dus voor ons dubbel slecht. Om er geen snelweg van te maken met alle neveneffecten is mijn voorstel om er een 1 richtingsweg van te maken zodat de pijn wordt verdeeld over de twee wegen of de doorstroom beperking in de spijstijden te beperken wat ontmoedigend werkt, smorgens van 7.00 uur tot 9.00 uur vanuit Heemskerk verboden in te rijden en savonds vanaf 16.00 uur tot 18.00 uur vanuit Assendelft verboden in te rijden.. Het is de Oostzaan variant, 2e in de avond en nacht tot de ochtend de hele weg afsluiten 3e snelheidsbeperkende maatregelen zoals drempels en bochten. 4e de gemeente Heemskerk ook maatregelen neemt om sluis verkeer tegen te gaan 5e de weg verbieden voor zwaar vrachtverkeer Kijk nog eens naar de tunnelvariant om het verkeer in de dorpsstraat te ontlasten. Je krijgt hoe dan ook veel meer verkeersaanbod waardoor het bestaande probleem alleen maar wordt verergerd. en de veiligheid van het kleine stukje dorpsstraat die de gemeente wil bereiken met deze maatregelen op de schouder geleid worden van een bewoners van Saendelft en dan ook een probleem gaat worden voor de bewoners van heel Assendelft. Welk raadslid in de gemeenteraad wil dit! De gemeente doet voorkomen of alles nu veiliger wordt voor iedereen, maar ze scheppen er een groot probleem bij. De praktijk zal leren dat er alleen maar meer onveilige verkeerspunten komen in Assendelft. Met de nodige ellende voor de verkeersdeelnemers.	verkeer	schetsontwerp	Er zijn een aantal gelegenheden geweest in het voortraject waar u had kunnen meedenken of reageren. Op de motiemarkt had u mee kunnen praten over de verkeersproblematiek op de Dorpsstraat. Dit is een openbare bijeenkomst en dat is onderdeel van participatie en inspraak. Iedereen kan hier aan deelnemen. Bij de bestemmingsplannen waarin de wegen Noorderweg, Verlengde Noorderveeweg en de Noorderveeweg worden genoemd is er de mogelijkheid om in te spreken en zienswijzen in te dienen. Vanuit de nadere uitwerking van het project is er de mogelijkheid om reacties te geven op het ontwerp. Dat kan via de website van buitengewoon Zaanstad en op de komende informatieavond. De verkeersintensiteiten bestaand en toekomstig kunt u zien op de website (https://buitengewoon.zaanstad.nl/projecten/verbindingsweg-assendelft). Daarnaast komt er nog een informatieavond waar u met de gemeente in gesprek kunt gaan. Het verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer en een deel doorgaand verkeer. Het gebruik van venstertijden / deels afsluiting van de wegen is geen oplossing. Venstertijden zijn in deze situatie niet handhaafbaar. Wie krijgt wel toestemming om er te rijden en wie niet. Daarnaast is het slechts een oplossing voor een paar uur. Een goed wegontwerp met veilige kruisingen is dat voor 24 uur. In de diverse bestemmingsplannen zijn op de kaarten aangegeven welke delen een verkeersfunctie is. Dat geeft dus aan waar wegen / verkeer / fietspaden komen. De verkeersfuncties van de verlengde Noorderveeweg (2e bouwweg) zijn geregeld in het bestemmingsplan Kreekrijk, Ruimtelijke plannen van 15-05-2014. De woningen langs de verlengde Noorderveeweg zijn gebouwd op basis van het bestemmingsplan Saendelft Tuinwijk 4 (29 september 2015). Dit bestemmingsplan is vastgesteld na het bestemmingsplan van Kreekrijk. Bewoners / kopers zijn geïnformeerd door de GEM Saendelft over de komende aanleg van deze weg achter hun woningen. De Verkeersbestemming van de Noorderweg is geregeld in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09 mei 2013 De weg heeft de bestemming verkeer tussen de beide sloten. In de verkeersmodellen is rekening gehouden met de aanzuigende werking van de verbindingsweg. De getallen die staan aangeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. In het bestemmingsplan Kreekrijk van 2014-15-05 vindt u de rapportages van de akoestische onderzoeken onder paragraaf 5.6. Op de Kreekrijklaan zijn maatregelen nodig tegen geluidsoverlast. Op de verlengde Noorderveeweg niet. Op de verlengde Noorderveeweg brengen we echter wel een geluidreducerend asfalt aan SMA 11. Het verkeersplein bij de Omzoom is een uitgestrekte rotonde hiermee wordt het verkeer afgeremd. Op de kruising met de Noorderveeweg - Parkrijklaan komt een één richtingsverkeer fietspad richting de Omzoom waar de fietsers voorrang hebben. Daar wordt tevens gekeken naar verkeersnelheid remmende maatregelen.
47	Ik maak mij ernstig zorgen over het geluidsniveau en de luchtkwaliteit wanneer de aansluiting A8-A9 over het tracé komt te lopen zoals in dit plan geschetst. In de oorspronkelijke plannen voor de aansluiting is rekening gehouden met een verdiepte ligging en lag het verder van de woonwijk. Ik lees in dit plan geen enkele maatregel om overlast te beperken. Geen geluidsschermen, geen snelheidsbeperking tussen de verkeerspleinen (drempels 30 km/u zone) Wat wordt met deze nieuwe A8-A9 verbindingsweg nu eigenlijk bereikt? Het lost een probleem op de Dorpsstraat en Provinciale weg op door het probleem nu naar de Noorderveeweg te verplaatsen. Wordt er ook rekening gehouden met de WOZ waardebeoordeling van de huizen die aan de nieuwe A8-A9 verbindingsweg komen te liggen? Van vrij uitzicht en beperkt overlast voor een lokale toegangsweg naar een verbindingsweg tussen 2 snelwegen. Naar verwachting staat er op werkdagen voortdurend file op deze weg, waarschijnlijk gelijktijdig beide kanten op.	verkeer	schetsontwerp	De door u benoemde onderzoeken zijn uitgevoerd in de diverse bestemmingsplannen. In de bestemmingsplannen van Kreekrijk en Landelijk gebied Assendelft wordt beschreven hoe Kreekrijk en de Noorderweg met elkaar verbonden worden. De Noorderweg is afgesloten geweest voor de bouw van Saendelft en Kreekrijk. De aansluiting van Kreekrijk en Saendelft op de Noorderweg is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09/05/2013 onder paragraaf 5.4.4.2. De ontsluiting van Kreekrijk is voorzien aan de oostzijde van het plangebied. Hier takt de hoofdontsluiting aan op de doorgetrokken Noorderweg (Nieuwe Noorderlaan), die op haar beurt weer aansluit op de infrastructuur van Saendelft, in het zuiden de Noorderveeweg, in het noorden de Witte Ring. In de verkeersmodellen is rekening gehouden met de aanzuigende werking van de verbindingsweg. De getallen die staan aangeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. In het bestemmingsplan Kreekrijk van 2014-15-05 vindt u de rapportages van de akoestische onderzoeken onder paragraaf 5.6. De weg is dusdanig vorm gegeven dat hier geen sprake is mvan een mini A8-A9
48	Beste mevrouw/mijnheer, Hierbij wil ik mijn ongenoegen uiten over het openstellen van de verbindingsweg in Saendelft. De nu al drukke weg geeft al veel overlast, de onveilige situatie van de rotonde enz. Door de verbindingsweg open te stellen trek je nog veel meer verkeer aan. Als dit toch moet gebeuren dan stel ik voor om tussen 7.00 en 9.00 s'ochtends geen verkeer uit Heemskerk eo en geen verkeer uit Krommenie door te laten. Daarbij verkeersdrempels en 30 km zone. Het wordt hoog tijd dat de lang beloofde snelweg aangelegd gaat worden want dit is wel een heel fout alternatief.	verkeer	schetsontwerp	Het verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer en een deel doorgaand verkeer. Het gebruik van venstertijden / deels afsluiting van de wegen is geen oplossing. Venstertijden zijn in deze situatie niet handhaafbaar. Wie krijgt wel toestemming om er te rijden en wie niet. Daarnaast is het slechts een oplossing voor een paar uur. Een goed wegontwerp met veilige kruisingen is dat voor 24 uur. Het doortrekken van de A8-A9 heeft de volle aandacht van het bestuur van Zaanstad. Deze oplossing haalt inderdaad het doorgaande verkeer uit Saendelft en Assendelft. De doorlooptijd van dit project is lang. Tot die tijd biedt de aanleg van de verbindingsweg een oplossing voor de verkeersdrukke

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
49	Geachte dame/heer, Laat ik beginnen dat bij u bekend is dat ik pertinent tegenstander ben van de plannen voor de "verbindingsweg Assendelft". naar mijn mening is het nog steeds beter om te kijken naar alternatieve oplossingen. Mocht het betreffende project als nog doorgang krijgen dan ondervinden wij daar als directe bewoners aan die weg enorm veel last van. Daarom zijn alle maatregelen noodzakelijk om het verkeer uitermate veilig te laten verlopen, essentiële snelheidsbeperkende maatregelen te faciliteren, geluidsoverlast te minimaliseren (met vooraf aantoonbaar onderzoek) en compenserende maatregelen tegen waarde daling van onze woning. Uiteraard zou ik een en ander, mede met andere gelijkgestemden, willen toelichten ten kantore van u.	verkeer	schetsontwerp	De door u benoemde onderzoeken zijn uitgevoerd in de diverse bestemmingsplannen. In de bestemmingsplannen van Kreekrijk en Landelijk gebied Assendelft wordt beschreven hoe Kreekrijk en de Noorderweg met elkaar verbonden worden. De Noorderweg is afgesloten geweest voor de bouw van Saendelft en Kreekrijk. De aansluiting van Kreekrijk en Saendelft op de Noorderweg is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09/05/2013 onder paragraaf 5.4.4.2. De ontsluiting van Kreekrijk is voorzien aan de oostzijde van het plangebied. Hier takt de hoofdontsluiting aan op de doorgetrokken Noorderweg (Nieuwe Noorderlaan), die op haar beurt weer aansluit op de infrastructuur van Saendelft, in het zuiden de Noorderveeweg, in het noorden de Witte Ring. In de verkeersmodellen is rekening gehouden met de aanzuigende werking van de verbindingsweg. De getallen die staan aangeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. In het bestemmingsplan Kreekrijk van 2014-15-05 vindt u de rapportages van de akoestische onderzoeken onder paragraaf 5.6. De reacties worden opgenomen in een vraag en antwoord document. U krijgt een mail wanneer deze stukken (vraag en antwoord lijst en aangepast ontwerp) op de website zijn geplaatst. Daarin kunt u zien welke reacties wel of niet zijn opgenomen. Tijdens de bestuurlijke procedure kunt u nog inspreken bij de raad.
50	Geachte heer, mevrouw, Zowieso zijn wij niet blij met de plannen, maar goed. Wij hebben de volgende suggesties: 1. Sloot verbreden en uitbaggeren. De weg/bosjes komt steeds meer richting onze tuinen en daardoor wordt de sloot smaller en smaller. Je ziet de kant van de sloot steeds meer naar onze tuinen komen sinds het bouwverkeer over de weg rijd. 2. 30 km zone 3. Drempels 4. flitspalen (weg wordt nu al gebruikt om hard te rijden) zelfs het bouwverkeer rijd veelste hard hier. 5. Bomen, bosjes langs de weg of een verhoging met een klimop ertegen zodat we de auto's minder zien 6. voetgangers pad plus fietspad. 7. Stoplichten 8. extra test voor eventuele extra fijn stof etc Hopelijk wordt hier wat mee gedaan.	verkeer	schetsontwerp	In het voorlopig ontwerp zijn verkeersdrempels opgenomen op de Noorderweg. Op de andere delen komen rotondes en een verkeersplein. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt gekeken waar 50 km/uur drempels kunnen worden aangelegd. De aanleg van het groen tussen de verlengde Noorderveeweg en het water wordt nader uitgewerkt. De gemeente gaat hier in overleg met de bewoners een groen inrichting ontwerpen. Hiervoor zijn twee opties. Een Cultuurlijkere inrichting: bloemrijk gras met wat lagere heester (tot 3m) begroeiing. En een natuurlijkere inrichting: Bomen, groepjes bosplantsoen (dichte bossages) en bloemrijk gras. De bewoners met de achtertuinen aan de verlengde Noorderveeweg tussen de Parkrijklaan en de Noorderweg worden hiervoor nog benaderd om hun mening te geven In het bestemmingsplan Kreekrijk van 2014-15-05 vindt u de rapportages van de akoestische onderzoeken en emissies .
51	Om de geluidsoverlast te beperken voor de mensen die aan de Noorderveeweg wonen zou ik 1 of meerdere punten adviseren: * max 50 km zone te maken * net zoals op de Provinciale weg in Krommenie camera's voor snelheidscontroles te plaatsen (dan verdien je ook nog heel veel geld terug). Nu rijdt er al niemand 50 km per uur op de Noorderveeweg ter hoogte van Saendelft West, dus dat gaat straks ook niet gebeuren. * dan wel drempels te plaatsen , zodat mensen zich daadwerkelijk aan de 50 km houden. * in het uiterste geval doorzichtige geluidswanden plaatsen ter hoogte van huizen. Anders wordt het een verplaatsing van de overlast van Dorpsstraat naar Noorderveeweg. En is het probleem uiteindelijk nog niet opgelost. En ik hoop dat er gerealiseerd wordt dat de rotonde Dorpsstraat/ Noorderveeweg nu al een gevaarlijke is en dat deze rotonde nu verplaatst wordt naar de Parkrijklaan waar straks, na het aanleggen van het fietspad naar SVA, veel kinderen gaan oversteken. Dan lijkt mij stopborden, zoals nu vanuit Dorpsstraat (hoge nummering), een zinvolle aanvulling voor de veiligheid van de kinderen. Succes met de juiste uitvoering van dit project	verkeer	schetsontwerp	In het voorlopig ontwerp zijn verkeersdrempels opgenomen op de Noorderweg. Op de andere delen komen rotondes en een verkeersplein. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt gekeken waar 50 km/uur drempels kunnen worden aangelegd. De verkeersintensiteiten bij de rotonde Parkrijklaan zijn beduidend lager dan die bij de kruising Dorpsstraat / Noorderveeweg. In het ontwerp worden de kruispunten verkeersveilig gemaakt met oversteken voor fietsers en voetgangers. De Parkrijklaan richting de sportvelden wordt voorzien van een éénrichtingsverkeer fietspad en zebrapaden. Daarnaast wordt er gekeken waar op de verbindingsweg 50 km/uur drempels kunnen komen.
52	Wat ik mis dat er geen aanpassing komt voor de aansluiting van de Waterrijklaan op de Noorderveeweg. Het is nu al zeer moeilijk en gevaarlijk om tijdens de spits in of uit de wijk Saendelft-Oost te komen. En met de zeker verwachte toename van verkeer (uitbreiding Saendelft-West en extra verkeer Heemskerk) zou dit punt ook zeker in de plannen moeten worden meegenomen. Veiligheid voor alles! En niet vergeten de fietsers.	verkeer	schetsontwerp	De aansluiting van de Waterrijklaan is geen onderdeel van de plannen voor de verbindingsweg . In de bouwplannen van Van der Gragt is een nieuwe verkeersontsluiting bedacht op de Noorderveeweg. Dat is een rotonde waar ook de Waterrijklaan op aangesloten wordt. Deze rotonde is meegenomen in de berekening van de verkeersintensiteiten
53	Als toch alle 'probleem' knooppunten aangepakt worden dan ook graag eens onderzoeken of het kruispunt Waterrijklaan/Noorderveeweg niet een rotonde kan worden. Nu is er in de spits echt een hindernis te nemen. Komende van de Waterrijklaan en naar links richting A8 willende is er eerst een fietspad wat voorrang heeft, vervolgens voorrang verlenen aan verkeer dat vanaf de A8 komt... EN voorrang verlenen aan de lange sliert autos vanaf de rotonde... maar je kunt niet in de middenberm wachten hier. Als het echt zo druk is ga ik na rechts naar de rotonde en rijd hem helemaal rond om naar de A8 te gaan.... en ik ben niet de enigste. Dus ook graag dit kruispunt aanpakken/veranderen!	verkeer	schetsontwerp	De aansluiting van de Waterrijklaan is geen onderdeel van de plannen voor de verbindingsweg . In de bouwplannen van Van der Gragt is een nieuwe verkeersontsluiting bedacht op de Noorderveeweg. Dat is een rotonde waar ook de Waterrijklaan op aangesloten wordt. Deze rotonde is meegenomen in de berekening van de verkeersintensiteiten
54	Kunt u mij op de hoogte houden van de ontwikkelingen?	verkeer	schetsontwerp	Ja, dat gaan we doen
55	Goedemorgen, kan in bovenstaande plannen als aanvulling ook de drukte op de ambachtslaan meegenomen worden ? De straat wordt structureel gebruikt als sluiproute tussen krommenie en de A8. In de spits staat er zelfs file in de straat wat nu alleen maar weer drukker begint te worden nu iedereen weer richting werk kan. Er moet echt gekeken gaan worden naar een oplossing. Het is met regelmaat zo druk dat door de file in de straat fietsers geen gebruik van de weg kunnen maken	verkeer	schetsontwerp	De Ambachtslaan is geen onderdeel van dit project. De aanleg van de verbindingsweg heeft geen invloed op de verkeersintensiteit van de Ambachtslaan

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
56	<p>Opmerkingen fietsbond op ontwerp</p> <p>De Fietsersbond vindt het belangrijk dat als op de kruising Dorpsstraat Noorderveenweg hier gekozen wordt voor een rotonde deze dan zo veilig mogelijk wordt ingericht, met onder andere snelheidsremmende maatregelen. Het zicht op de rotonde voor fietsers en automobilisten moet goed zijn. Ook is het belangrijk dat de fietser niet in de dode hoek van de automobilist terecht komt. Als er gekozen wordt voor een VRI geregelde kruising willen wij hier graag nader bij betrokken worden.</p>	verkeer	schetsontwerp	<p>We zien dat de rotonde in de spits niet meer voldoet. Daarnaast is door de verkeersdrukte een risico voor de fietsers. Wij hebben nu de rotonde in beeld gebracht met een detail verkeersonderzoek. De uitkomsten hiervan worden gebruikt om de diverse oplossingsrichting waaronder ook verkeerlichten te beschouwen. Met de uitkomsten van dit onderzoek informeren wij u, de bewoners en het bestuur over de mogelijke oplossingsrichtingen.</p>
57	<p>Aansluiting Parkrijklaan. Dit wordt een rotonde met enkelzijdige fietspaden. Dat vindt de Fietsersbond een goed plan. Wij gaan er van uit dat ook hier snelheidsremmende maatregelen worden genomen en goed zicht wordt gewaarborgd.</p>	verkeer	schetsontwerp	<p>Bij de uitwerking van het ontwerp wordt rekening gehouden met de veiligheid van de fietsers</p>
58	<p>Voorrang plein bij sportcomplex: Vanaf de vorige rotonde tot dit plein staat een tweerichtingen fietspad ingetekend. Wij begrepen dat dit pas op langere termijn wordt uitgevoerd. Dit vinden wij een gemiste kans. Tot die tijd moeten fietsers namelijk gebruik blijven maken van het Jaap Bootpad. Dit pad is niet geschikt voor de doorgaande fietsers en gebruikers van het sportcomplex. Het is niet verlicht, het is veel te smal, deels liggen er nog tegels en staan er onnodige paaltjes. Vooralsnog wijzen wij dit onderdeel, zoals dit nu wordt gepresenteerd, af.</p>	verkeer	schetsontwerp	<p>De aanleg van het fietspad is een contractuele verplichting van de ontwikkelaar. Wij zijn in overleg met hem om de fietspaden en de rotonde Kreekrijck zo spoedig mogelijk op te pakken</p>
59	<p>Een combinatie van een tweerichtingenfietspad op een deel van de weg met fietsstroken op een ander deel van diezelfde weg is in elk geval geen doordacht plan, want dat betekent dat de fietsers halverwege een extra oversteekbeweging moeten maken. Gevolgen: - onduidelijkheid, zowel voor fietser als voor automobilist. Wat we wensen is een veilige infrastructuur voor fietsers. De autoverkeersinfrastructuur dient daaraan te worden aangepast met de aantekening dat 'ontsluiting' van Saendelft niet persé een uitgang voor auto's naar de Communicatieweg vereist. Het kruispunt met de Communicatieweg. Deze kruising is onveilig en wordt er niet veiliger op. Hier moet in ieder geval de snelheid omlaag en de inrichting veiliger gemaakt.</p>	verkeer	schetsontwerp	<p>Bij aanbidding van het definitieve ontwerp aan het bestuur wordt een mogelijke aanvulling van het ontwerp van de Noorderweg bijgevoegd. Dat betreft een vrijliggend fietspad van het Jaap Bootpad naar de rotonde Kreekrijck. De kruising van de Noorderweg wordt verlengd.</p>

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
1	Ik vind het raar dat er gekeken wordt naar de vervanging van de rotonde voor verkeerslichten op de Noorderveenweg / Dorpsstraat aansluiting. De rotonde is niet de veroorzaker van het capaciteitsprobleem, maar dat zijn de verkeerslichten verderop op de Dorpsstraat bij de kerk. Omdat deze weg altijd vast staat lopen de rest van de aanvoerende wegen helemaal vol. Mijn oplossing zou zijn, maak van het kruispunt met verkeerslichten bij Dorpsstraat / Communicatieweg (Dorpsstraat 584 en de kerk St. Odulphus) een rotonde.	verkeer	Voorlopig ontwerp	Het kruispunt met verkeerslichten bij Dorpsstraat / Communicatieweg (Dorpsstraat 584 en de kerk St. Odulphus) heeft een verkeerslicht dat de doorstroming beperkt. Dat heeft een beperkende werking op de doorloop van het verkeer. De door u gevraagde rotonde is qua ruimte slecht in te passen. Daarnaast wordt daarmee het probleem van de verkeersdrukte en leefbaarheid niet opgelost. De versnelde aanleg van de verbindingsweg zorgt er voor dat het verkeer op de Communicatieweg-west en de Dorpsstraat afnemen.
2	Helaas kan ik niet aanwezig zijn, maar heb wel een aantal vragen. - Waarom is de ontsluiting Waterrijklaan niet meegenomen in de plannen? (m.a.w. die bewoners kunnen de kolere krijgen) - Welke data over het verkeer is verzameld, hoe lang is dat verzameld, en waar is deze data in te zien? - Waarom wordt er gekozen voor stoplichten (die aangetoond de doorstroming nooit verbeteren)? - Welke andere opties zijn er meegenomen voor het probleem doorstroming dorpsstraat (zoals het verbieden van sluipverkeer, dat al op honderden plekken in Nederland voor het gewenste resultaat heeft gezorgd). Ik wens U een goede informatieavond.	verkeer	Voorlopig ontwerp	De aansluiting van de Waterrijklaan is geen onderdeel van de plannen voor de verbindingsweg. In de bouwplannen van Van der Gragt is een nieuwe verkeersontsluiting bedacht op de Noorderveenweg. Dat is een rotonde waar ook de Waterrijklaan op aangesloten wordt. Deze rotonde is meegenomen in de berekening van de verkeersintensiteiten. De gemeente Zaanstad heeft al jaren een verkeersmodel dat actief wordt bijgehouden. Het model wordt bijgewerkt middels diverse verkeersstellingen (calibratie). De verkeersintensiteiten bestaand en toekomstig kunt u zien op de website (https://buitengewoon.zaanstad.nl/projecten/verbindingsweg-assendelft). op de website staat een tekening met de verkeersintensiteiten. Het verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer en een deel doorgaand verkeer. Het gebruik van venstertijden / deels afsluiting van de wegen is geen oplossing. Venstertijden zijn in deze situatie niet handhaafbaar. Wie krijgt wel toestemming om er te rijden en wie niet. Daarnaast is het slechts een oplossing voor een paar uur. Een goed wegontwerp met veilige kruisingen is dat voor 24 uur. .
3	Beste Adriaan, Volgens mij kloppen er een aantal zaken niet in de Bestaande en verwachte autobewegingen tekening niet, tevens zeer onduidelijk: 1) Ik zie geen getallen van de toekomstige Parkrijklaan/Noorderpad. Of klopt de omschrijving niet? Ik verwacht nog verkeer van Kreekrijk(1000 woningen/verkeer vanuit Saendelft West, Krommerie en N203 die ook van de Parkrijklaan gebruik gaan maken) 2) Getallen van Verlengde Noorderveenweg-Parkeervak-Vergeten? 3) Wegvak-Dorpsstraat-Dorpsstraat klopt niet 4) Wegvak-Noorderveenweg-Com. weg klopt ook niet. Ik heb wel meer vragen, maar deze tekening klopt niet op is zeer onduidelijk. Wellicht even een pijl of punt te plaatsen waar de getallen op bedoeld zijn. Lijkt me ook zeer belangrijk voor jullie. Graag even mailtje als nieuwe tekening erop staat. Hopelijk snel voor de voorlichtingsavond, anders krijg je daar heel veel vragen over! Bedankt,	verkeer	Voorlopig ontwerp	Wij spraken elkaar bij de bespreking met de actiegroep, een keer telefonisch en op de informatieavond. In het verkeersmodel is rekening gehouden met het verkeer van Kreekrijk en de Brassertunnel. Dat is een beperkte verkeersstroom. De Kreekrijklaan ligt uit de logische route richting A8. Er gaat wel verkeer langs richting Heemskerk. De tekening geeft de resultaten van de berekening weer. Het herleiden van de getallen is niet één op één. Het programma berekend de uitkomsten. Welk verkeer waar heen gaat is op de tekening niet te zien. De tekening geeft de intensiteiten per weg weer die over 24 uur optreden op een bepaald deel van de weg. Daarbij is de piek tijdens de spits. Op de informatie avond is er intensief overlegd met de verkeerskundige van het verkeersmodel.
4	Geachte heer, mevrouw, Via dit bericht willen we graag reageren op de plannen voor de verbindingsweg Assendelft. We zijn niet blij met het voornemen om deze weg versneld open te stellen omdat het veel verkeersdrukte en geluidsoverlast gaat veroorzaken. We hebben daarnaast ook het gevoel dat we geen keuze of inspraak hebben in dit besluit. We willen u vragen om de volgende zaken in overweging te nemen: • Graag willen we u vragen om het stuk tussen de huizen en het voetpad te voorzien van wat hogere groenvoorziening, zodat we in de tuin nog wat privacy hebben. Er groeien nu beginnende bomen aan de waterkant. Het zou fijn zijn als deze blijven staan. • Tegelijkertijd hebben we momenteel last van auto's die vanuit het sportpark de weg op draaien. De lichten van die auto's schijnen recht in ons huis. Het zou heek fijn zijn als we daar in de vorm van bomen/groenvoorziening een oplossing voor krijgen. Daar hebben we ruim een jaar geleden ook over gemaaid naar Gemeente Zaanstad, maar nooit een reactie op gehad. • Kunt u snelheidsbeperkende maatregelen aanbrengen op de gehele weg. Er wordt nu al te hard gereden. • Wat wordt er gedaan aan geluidsoverlast van de auto's? • Bij de rotonde die aangelegd wordt bij de Parkrijklaan zit een fietspad waarop je voorrang krijgt. Hier fietsen de gehele dag veel kinderen. Hier hebben we veel zorgen bij de veiligheid van de fietsers. Kunt u voor de rotonde drempels aanleggen? We horen graag van u.	verkeer	Voorlopig ontwerp	Het deel tussen de weg en het water blijft groen. De ontwerper komt nog met een tweetal voorstellen De aanleg van het groen tussen de verlengde Noorderveenweg en het water wordt nader uitgewerkt. De gemeente gaat hier in overleg met de bewoners een groen inrichting ontwerpen. Hiervoor zijn twee opties. Een Cultuurlijkere inrichting: bloemrijk gras met wat lage heester (tot 3m) begroeiing. En een natuurlijkere inrichting: Bomen, groepjes bosplantsoen (dichte bossages) en bloemrijk gras. De bewoners met de achtertuinen aan de verlengde Noorderveenweg tussen de Parkrijklaan en de Noorderweg worden hiervoor nog benaderd om hun mening te geven. Uw vraag met betrekking tot bossjes langs de aansluiting met de Omzoom nemen wij mee in het groenontwerp. Op de Noorderweg komen drempels. Op de verlengde Noorderveenweg en de Noorderveenweg komen 50 KM / uur drempels. Op de Noorderweg en de verlengde Noorderveenweg wordt asfalt aangebracht dat het geluid reduceerd met 1-3 decibel. De rotonde heeft onze aandacht wij kijken of de drempels integreren in de rotonde of dat ze er net voorliggen.
5	Goededag Via deze manier wil ik aangeven dat ik absoluut niet blij zal zijn als dit project door zal gaan. De weg zal dan veel drukken worden, veel meer onrust. Ook zal er veel fijnstof zijn, de veiligheid zal in het geding komen met zoveel auto's erbij en dan niet te denken aan de geluidsoverlast van al die auto's	verkeer	Voorlopig ontwerp	Dank voor uw reactie. Uw reactie gaat net als andere reacties mee mee voor de besluitvorming. Vanuit de diverse bestemmingsplannen is rekening gehouden met de optredende geluidsbelasting en emissie.
6	Geachte heer, mevrouw, Ik heb gisteravond de info avond bezocht. Ik heb een paar opmerkingen: Ik begrijp niet dat er niets gedaan wordt aan het doorgaande verkeer vanuit Heemskerk en Amsterdam. Laat dit verkeer de grote wegen kiezen en sluit het dorp af tijdens de spitsuren. Onze huizen uit 1900-1970 hebben zwakke funderingen. Met dit drukke autoverkeer zullen de huizen eerder verzakken scheuren. Ik stel hier de gemeente aansprakelijk voor. Lokaal verkeer moet uit het dorp weg kunnen komen. Doorgaand verkeer moet de nieuwe verbindingsweg en de Dorpsstraat mijden. (Het aantal bewegingen is zodanig hoog dat het levensgevaarlijk is om met de fiets de Noorderveenweg straks (en nu) te passeren. Oplossingen waar ik aan denk: Maak bij Forbo een tunnel van N203 naar n246. De brug daar is aan vernieuwing toe. Het wachten is totdat deze brug het begeeft. Dan staat de Dorpsstraat in Assendelft en de nieuwe verbindingsweg VOL. De A8/ A9 zal er waarschijnlijk nooit komen. (Ik woon hier 53 jaar en zolang staat deze weg al op de planning!) Gebruik uw kostbare budget om op de n203/n246 de problemen aan te pakken. Een rij huizen langs de provinciale weg in Krommerie (Popelstraat) kan worden uitgekocht. Voorts vind ik dat autoverkeer in Amsterdam ontmoedigd moet worden. Burgers vanuit Noord-Holland Noord in Amsterdam zullen voor het OV moeten kiezen. Maak het gemakkelijk om de auto te parkeren in Krommerie en mensen eenvoudig in Amsterdam te laten reizen met de trein/metro. Laat de Metro vanuit Noord richting Zaandam of misschien verder rijden. Ik ben voorstander van de verbindingsweg maar zie met lede ogen aan dat dit nog tot 2023 zal duren voordat er gebruik van gemaakt wordt. De leefbaarheid in het dorp is in het geding. Ik zou u willen vragen haast te maken met de aanleg (de weg ligt er al zo goed als) vertrouwend u voldoende te hebben geïnformeerd, met vriendelijke groet	verkeer	Voorlopig ontwerp	De afsluiting van de wegen tijdens de spits is geen optie. Het gebruik van venstertijden / deels afsluiting van de wegen tegen doorgaand verkeer is geen oplossing. Venstertijden zijn in deze situatie niet handhaafbaar. Wie krijgt wel toestemming om er te rijden en wie niet. Daarnaast is het slechts een oplossing voor een paar uur. Een goed wegontwerp met veilige kruisingen dat voor 24 uur. Het doortrekken van de A8-A9 heeft de volle aandacht van het bestuur van Zaanstad. Deze oplossing haalt inderdaad het doorgaande verkeer uit Saendelft en Assendelft. De doorloop tijd van dit project is lang. Tot die tijd biedt de aanleg van de verbindingsweg een oplossing voor het verminderen van de verkeersdrukte op de Dorpsstraat tussen de Communicatieweg en Dorpsstraat. De doellooptijd van het project verbindingsweg kan niet korter. De Noorderveenweg moet nog voorzien worden van nieuw asfalt en bepaalde delen van de weg moeten nog belast worden met zand, dat nog een tijd moet zakken.

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
7	<p>Door een uitgelopen werkafpraak vandaag in Leeuwarden kon ik er helaas vandaag om 19:15 niet bij zijn, sorry daarvoor.</p> <p>Ik had nog wel een vraag: In de huidige tekening van de nieuwe verbinding/weg (in PDF 'Overzicht maatregelen verbinding Assendelft - Communicatieweg West') staat de aansluiting van de Noorderweg op de Comm.weg West aangegeven zoals in de huidige situatie, m.a.w.de Noorderweg als een duidelijke afslag van de Comm.weg West als hoofdweg/doorgaande route vanuit de richting Heemskerk.</p> <p>Het is de bedoeling om in de nieuwe situatie het gebruik van de Noorderweg als alternatief voor de Comm.weg West voor doorgaand verkeer te stimuleren en het gebruik van het stuk van de Comm.weg West tot de Dorpsstraat te ontmoedigen. Om dit te realiseren lijkt het mij beter om door middel van een nieuwe bocht in de Comm. weg West deze vloeiend op de Noorderweg aan te laten sluiten, zodat deze route op een natuurlijke manier als vanzelfsprekende doorgaande route door de automobilist wordt aanvaard. Het resterende stuk van de Comm. weg West tot de Dorpsstraat kan dan als een aftakking of afslag op deze doorgaande route worden aangesloten, wat het gebruik zal ontmoedigen. Graag hoor ik van u of dit uitgevoerd kan worden.</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	We hebben de aansluiting van de Communicatieweg West bewust niet aangepast. De bestaande situatie zorgt ervoor dat bestemmingsverkeer voor Assendelft niet automatisch gebruik maak van de verbindingsweg. Hierdoor blijft er sprake van een verkeersspreiding over beide wegen
8	<p>Naar info avond geweest en mijn conclusie is dat ik mij totaal niet serieus genomen voel! Al meerdere malen aangegeven dat de optie om dwars door een dorp een mini A8/A9 niet veilig is en de drukte op Dorpsstraat n al niet te doen is naar de rotonde toe. Ik begrijp dat er nu voor stoplichten gekozen gaat worden, dit betekent dat het op de Dorpsstraat dus ook de hele dag vast zal staan, wij komen nu al amper onze op/arriten op en af! En het is heel fijn voor de bewoners op de communicatie weg en het gedeelte Dorpsstraat vanaf het kruispunt. Maar moeten dan andere bewoners van Assendelft de drukte extra krijgen. En dan te horen krijgen op de info avond: 'maar Mevr het is echt een tijdelijke oplossing want er zit beweging in een oplossing!' Als ik dan vraag wat/hoel/waar de oplossing is? Dan gaan alle schouders omhoog. Antwoord: 'dat weten we niet. 'U woont inderdaad wel op een rot punt'. Nee, ik woon met veel liefde in een dorp waar de gemeente Zaanstad bij blijft bouwen, en dat moet want er is een tekort aan huizen. Maar kijk eens als gemeente hoe je de infra structuur daarop aanpast! Als er iemand uit de gemeente raad gaat klagen die ook aan de Dorpsstraat woont dan is het fijn dat er wat mee gedaan wordt, want op de Dorpsstraat is de situatie onhoudbaar. De Dorpsstraat is lang en er wonen nog VEEL MEER MENSEN OP DEZE DORPSSTRAAT, die hetzelfde probleem ervaren! Enige oplossing is een tunnel onder de Dorpsstraat door. (Waar al meer dan 40 jaar over gesproken wordt)! Nu 4,2 Miljoen euro in een project pompen wat geen oplossing is en zoals er vanuit de gemeente gezegd word, het is TIJDELIJK!???</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	Uw reactie is duidelijk. Wij hebben elkaar gesproken bij de actiegroep en op de informatieavond. Het project is bedoeld om de Dorpsstraat-Communicatieweg-west leefbaarder te maken. De verkeersintensiteit op de Dorpsstraat wordt niet hoger door de komst van de verbindingsweg. Bij de uitleg over het project hebben wij aangegeven dat de Noorderveenweg drukker wordt maar dat dit zeker geen mini A8-A9 wordt. We zien dat de rotonde in de splits niet meer voldoet. Daarnaast is door de verkeersdrukke een risico voor de fietsers. Wij hebben nu de rotonde in beeld gebracht met een detail verkeersonderzoek. De uitkomsten hiervan worden gebruikt om de diverse oplossingsrichtingen waaronder ook verkeertichten te beschouwen. Met de uitkomsten van dit onderzoek informeren wij u, de andere bewoners en het bestuur over de mogelijke oplossingsrichtingen. U zouden met u graag nog een keer in gesprek gaan over de oplossing bij de kruising van de Dorpsstraat / Noorderveenweg.
9	<p>Geachte Heer Verduijn en Heer Wiermsa, Allereerst dank voor de informatieavond gisterenavond over de plannen voor de nieuwe verbindingsweg in Assendelft. Zoals ook met de heer Wiermsa besproken, zouden wij u willen vragen de Projectontwikkelaar te vragen het hek op de Noorderveenweg t.h.v. de atletiekbaan en het hek op de Noorderweg gewoon standaard dicht en op slot te doen want wij hebben vastgesteld dat het hek vaak niet dicht en op slot is en dat dan de weg wordt gebruikt om vanaf de A8 richting Heemskerk te rijden en visa versa hetgeen niet de bedoeling is en ook niet mag (de weg is nog een bouwweg). Hopend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	Dank voor uw bericht. Wij hebben de ontwikkelaar hier direct op gewezen en u hierover beicht per mail
10	<p>Goedemiddag, ik vroeg me af of het mogelijk dat er een natuurlijke afscheiding wordt geplaatst tussen de verlengde Noorderveenweg en de huizen? Het zou fijn zijn als hier bomen en/of struiken worden geplaatst. Ook begreep ik op de bijeenkomst dat er nog een wandelpad wordt aangelegd tussen de weg en de huizen, dat echt nodig?? Aan de andere kant (Bij de sportvelden) liggen al wandelpaden. Ik hoop dat jullie dit meenemen in jullie besluit.</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	Het deel tussen de weg en het water blijft groen. De ontwerper komt nog met een tweetal voorstellen De aanleg van het groen tussen de verlengde Noorderveenweg en het water wordt nader uitgewerkt. De gemeente gaat hier in overleg met de bewoners een groen inrichting ontwerpen. Hiervoor zijn twee opties. Een Cultuurlijkere inrichting: bloemrijk gras met wat lage heester (tot 3m) begroeiing. En een natuurlijkere inrichting: Bomen, groepjes bosplantsoen (dichte bossages) en bloemrijk gras. De bewoners met de achtertuinten aan de verlengde Noorderveenweg tussen de Parkrijklaan en de Noorderweg worden hiervoor nog benaderd om hun mening te geven. Het voetpad zal onderdeel worden van het groenontwerp.
11	<p>Ik woon aan de verlengde bouwweg en wil graag weten hoever de weg van onze achtertuin ligt. Graag een reactie op deze vraag! Als invulling tussen de sloot en de weg (het stuk wat nu nog een bouwweg is) is mijn wens dit zo natuurlijk mogelijk te houden, beter voor het milieu en voor de diverse soorten vogels die er nu na te zien zijn (zoals roofvogels en zwaluwen die nestjes bouwen tegen ons huis). Indien mogelijk wel wat hoge begroeiing, zodat de weg minder zichtbaar is. Er hoeft wat mij betreft geen wandelpad te komen, omdat er bij de sportvelden al een wandelroute ligt</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	Zie antwoord 10. De afstand van de zijkant van de weg naar uw woning is ca 54 m.
12	<p>Hartelijk dank voor een goede en duidelijke informatie avond. Wat ik zou willen meegeven is dat ik de geplande rotonde Parkrijklaan/Noorderveenweg om zou willen zetten naar een kruispunt met verkeerslichten Dit om veiligheidsredenen voor de sportende kinderen op de sportvelden. Zij moeten deze kruising altijd over om van Saendelft naar SVA,VVA,Lycourgers of Cromtigers te gaan. Daar naast is de Noorderveenweg nu al een racebaan en wordt er ook al aardig gestunt op de bouwweg richting sportcomplex. Ik mis dan ook de verkeersvertragende inrichtingen op de Noorderveenweg en de bouwweg. Ook de aansluiting op de communicatie weg lijkt mij niet handig. Deze mensen komen van rechts en hebben nu dus voorrang. Maak hier een rotonde van zodat de communicatieweg blijft doorstromen. Veel succes en wijsheid toegewenst aangaande het eind plan!</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	Op de rotonde met de Noorderveenweg - Parkrijklaan komt een één richtingsverkeer fietspad richting de Omzoom waar de fietsers voorrang hebben. Daar wordt tevens gekeken naar verkeersnelheid remmende maatregelen. Dat is in deze situatie een passende oplossing. Op de Noorderveenweg en de bouwweg komen nog 50km/uur drempels.
13	<p>Goedemiddag ik was bij de informatie avond. Er werd gesproken over snelheid beperkende maatregelen. Er werd aangegeven dat het gvb drempels niet zag zitten. Is er nagedacht over wegversmallingen? Het is nu e al een racebaan achter mijn huis.</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	Een deel van de snelheidsbeperkingen komt tot stand door de aanleg van rotonden en een verkeersplein. Op de Noorderweg komen twee drempels voor 50 km/uur. Op de overige delen van de verbindingsweg wordt gekeken waar 50 km / uur drempels kunnen komen

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
14	De veiligheid voor de fietsers wordt er niet beter op bij de rotonde Noorderveenweg/Parkrijklaan, verkeersintensiteit naar/van A8 neemt toe. Vooral onze jeugdige leden gaan rond spitsuur naar het sportpark. De weg wordt nog meer een spijltzaw tussen woonwijk (onze doelgroep) en het sportpark. Wij zien als alternatief dat de weg aan de zuidkant van het sportpark gaat lopen, ook al in voorbereiding op aansluiting A8-A9. Daarnaast afslag naar de parkeerplaatsen zal op piekmomenten tot opstoppingen leiden. De opstelruimte in het midden is te beperkt. Daarnaast zouden wij graag zien dat het aanleggen van het fietspad door de ontwikkelaar tegelijk plaatsvindt met de weg. Het huidige fietspad is donker en niet veilig vanwege hangplek bij speelkooi.	verkeer	Voorlopig ontwerp	Op de rotonde met de Noorderveenweg - Parkrijklaan komt een één richtingsverkeer fietspad richting de Omzoom waar de fietsers voorrang hebben. Daar wordt tevens gekeken naar verkeersnelheid remmende maatregelen. Dat is in deze situatie een passende oplossing. De verkeerscapaciteit van het verkeersplein is gelijk aan een rotonde. Wij hebben gesprekken met de ontwikkelaar over de aanleg van de rotonde en de fietspaden. Voor de aanleg van de fietspaden moet er nog zand worden aangebracht en dit moet de gelegenheid hebben om te zakken. Dit laatste is bepalend of de fietspaden gelijktijdig klaar zijn met de weg. Tot die tijd kan de fietsers gebruik maken van het Jaap Bootpad.
15	Bedankt voor de informatie-avond. Hierbij mijn opmerkingen/argumenten:- Door ontsluiting van Communicatieweg-west aan Noorderweg teveel (sluip)verkeer vanuit Heemskerk verwacht- Noorder(veen)weg is alleen bedoeld voor verkeer Saendelft - Huidig plan bevat geen goede veiligheidsmaatregelen (niet genoeg drempels, zebra's en aparte wandelpaden) - Er moeten (bus- en ambulance veilige) drempels op de Noorderveenweg komen om het verkeer langzamer te laten rijden- Project bied geen oplossing voor het Dorpsstraat probleem, verlegt allen de file van de kerk naar de Assendelft rotonde- Budget kan beter besteed worden aan goede oplossing, zoals verbeteren veiligheid rotonde of echte A8-A9- Project heeft geen goed onderzoek gedaan naar milieu aspecten, zoals geluidshinder/toename fijnstof/omgeving hinder- Project moet een nieuw onderzoek naar de milieu aspecten. Bestaande onderzoeken zijn te oud.- Project moet door de Gemeente raad niet goedgekeurd worden - Huidige Assendelft Dorpsstraat rotonde moet geen kruispunt met stoplichten VRI worden. (verkeersregelinstantie)Huidige Assendelft Dorpsstraat rotonde moet geen rotonde met stoplichten worden. (RDI=Rotonde Doseer Installatie) Bestemmingsplan Saendelft moet herzien worden, gezien de A8-A9 er voorlopig niet gaat komen. (>10 -ar) Verkeer vanuit Kreekrijk/Krommenie zijn niet goed in het ontwerp meegenomen, dus de getallen kloppen niet - Project zal mini A8-A9 worden en zal de politieke druk van de echte A8-A9 afnemen. - Project wordt betiteld als tijdelijk, naar mijn mening komt deze de eerste 10 -ar niet, dus mag niet zo genoemd worden- Project mag alleen van start gaan als er een goede oplossing voor de Dorpsstraat rotonde komt- De Gemeente raad dient ook goed naar het toenemende verkeer van Saendelft te analyseren, niet alleen naar verminderen verkeer op de Dorpsstraat Mocht het project doorgaan, dan Communicatieweg-west aan Noorderweg na spits open stellen- Project moet niet doorgaan, omdat er teveel verkeer op de Noorderveenweg komt, dus filevorming- Project moet niet doorgaan, omdat het meer verkeer gaat opleveren (uit de prognoses rond 7000 verkeersbewegingen meer) Mocht het project doorgaan, dan bouwweg Noorderveenweg niet eerder openstellen. Vracht- en gewoon verkeer tegelijkertijd is te gevaarlijk. - Naar mijn mening word dit project te snel geïmplementeerd, zonder eerst goed onderzoek te doen- Project is weggegooid geld - Ik ben tegen dit project. - Eerst moet Kreekrijk af zijn, voordat Communicatieweg-west aan Noorderweg aangesloten kan worden. (en onderzoek is gedaan)	verkeer	Voorlopig ontwerp	De model berekeningen geven de intensiteiten. Een groot deel van het verkeer betreft bestemmingsverkeer en een deel is doorgaand verkeer vanuit Heemskerk. Het gebruik van de Noorderveenweg is niet alleen voorbehouden aan Saendelft. Het betreft een openbare weg. De weg is bedoeld voor ontsluiting van Saendelft en Assendelft en zorgt ervoor dat het verkeer uit de bebouwd kom naar de stroomwegen kan rijden. Op de verbindingweg komen er twee drempels op de Noorderweg, een aantal rotondes en een verkeersplein. Om de snelheid te remmen komen er een aantal 50 km/uur drempels op de verlengde Noorderveenweg en de Noorderveenweg. Langs de verlengde Noorderveenweg en de Noorderweg komen wandelpaden en fietspaden. Op de helft van de Noorderweg komen fietsstroken. Het andere deel van de Noorderweg wordt voorzien van een vrijliggend fietspad. Door uitvoering van het project neemt de verkeersintensiteit op de Communicatieweg- en de Dorpsstraat af. In de diverse bestemmingsplannen zijn de benodigde onderzoeken naar geluid en fijnstof uitgevoerd. Binnen deze plannen is rekening gehouden met de verkeersaanname, geluid en stof emissie. We zien dat de rotonde in de spits niet meer voldoet. Daarnaast is door de verkeersdrukte een risico voor de fietsers. Wij hebben nu de rotonde in beeld gebracht met een detail verkeersonderzoek. De uitkomsten hiervan worden gebruikt om de diverse oplossingsrichtingen waaronder ook verkeerslichten te beschouwen. Met de uitkomsten van dit onderzoek informeren wij u, de andere bewoners en het bestuur over de mogelijke oplossingsrichtingen. Bij de uitleg over het project hebben wij aangegeven dat de Noorderveenweg drukker wordt maar dat dit zeker geen mini A8-A9 wordt. Voor de besluitvorming over dit project is bekend welke oplossingen er mogelijk zijn bij de kruising Dorpsstraat/ Noorderveenweg. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek zal worden aangegeven welke oplossingen passend zijn. Over deze uitkomsten gaan we nog in gesprek met de bewoners.
16	Ik vond het een keurige avond van jullie kant en dat mag ook wel eens gezegd worden. Voor de rest mensen zijn egoïsten en denken vooraan hun zelf. Er was maar 1 persoon die zich goed had verdiept in de materie de rest laat maar. Toen we weg gingen stonden we buiten te praten en merk je dat er enkele personen lekker opripend waren. Toen op het einde zei ik het een prima plan vond dat het enigste wat verandert is de koppeling richting de communicatie weg werd ik raar aangekeken. Mijn antwoord hierop ik wou in het verleden ook geen nieuwbouw wijk in mijn achtertuin ik keek mooi over de polder. Wij kregen 3000,00 gulden plan schade en dat was het. Maar iedereen wil toch wonen en tijden veranderen en dat geldt ook voor jullie. Dat was einde gesprek buiten. Dus heren prima van mijn kant zsm beginnen graag.	verkeer	Voorlopig ontwerp	Dank voor uw reactie
17	Hieronder opmerkingen/bezwaren project:- Door ontsluiting van Communicatieweg-west aan Noorderweg teveel (sluip)verkeer vanuit Heemskerk verwacht- Noorder(veen)weg is alleen bedoeld voor verkeer Saendelft - Huidig plan bevat geen goede veiligheidsmaatregelen (niet genoeg drempels, zebra's en aparte wandelpaden) Huidig plan bevat geen goede veiligheidsmaatregelen voor de fietsers. (bv rotonde 1 richtingsverkeer) Er moeten (bus- en ambulance veilige) drempels op de Noorderveenweg komen om het verkeer langzamer te laten rijden- Project bied geen oplossing voor het Dorpsstraat probleem, verlegt allen de file van de kerk naar de Assendelft rotonde Budget kan beter besteed worden aan goede oplossing, zoals verbeteren veiligheid rotonde of echte A8-A9 Project heeft geen goed onderzoek gedaan naar milieu aspecten, zoals geluidshinder/toename fijnstof/omgeving hinder Project moet een nieuw onderzoek naar de milieu aspecten. Bestaande onderzoeken zijn te oud- Project moet door de Gemeente raad niet goedgekeurd worden- Huidige Assendelft Dorpsstraat rotonde moet geen kruispunt met stoplichten VRI worden. (verkeersregelinstantie) Huidige Assendelft Dorpsstraat rotonde moet geen rotonde met stoplichten worden. (RDI=Rotonde Doseer Installatie) Bestemmingsplan Saendelft moet herzien worden, gezien de A8-A9 er voorlopig niet gaat komen. (>10 jaar)- Verkeer vanuit Kreekrijk/Krommenie zijn niet goed in het ontwerp meegenomen, dus de getallen kloppen niet- Project zal mini A8-A9 worden en zal de politieke druk van de echte A8-A9 afnemen. - Project wordt betiteld als tijdelijk, naar mijn mening komt deze de eerste 10 -ar niet, dus mag niet zo genoemd worden. - Project mag alleen van start gaan als er een goede oplossing voor de Dorpsstraat rotonde komt. - Projectanalyse mag alleen gestopt worden als er een goede oplossing voor de Dorpsstraat rotonde is gevonden. - De Gemeente raad dient ook goed naar het toenemende verkeer van Saendelft te analyseren, niet alleen naar verminderen verkeer op de Dorpsstraat- Mocht het project doorgaan, dan Communicatieweg-west aan Noorderweg niet tijdens spits open stellen. (ala busbrug)- Project moet niet doorgaan, omdat er teveel verkeer op de Noorderveenweg komt, dus filevorming.- Project moet niet doorgaan, omdat het meer verkeer gaat opleveren (uit de prognoses rond 7000 verkeersbewegingen meer) Mocht het project doorgaan, dan bouwweg Noorderveenweg niet eerder openstellen. Vracht- en gewoon verkeer tegelijkertijd is te gevaarlijk- Naar mijn mening word dit project te snel geïmplementeerd, zonder eerst goed onderzoek te doen. (bv geen oplossing rotonde) - Eerst moet Kreekrijk af zijn, voordat Communicatieweg-west aan Noorderweg aangesloten kan worden. (en onderzoek is gedaan)- Opmerkingen op project verlengen tot 1 december. (sluiting te kort op informatieavond) - Ik ben tegen dit project.	verkeer	Voorlopig ontwerp	Voor beantwoording van uw vragen zie antwoord 15. Vanaf 11 juli tot en met 1 november heeft u via de website kunnen reageren op het schetsontwerp. Vanaf 2 november tot en met 15 november staat het voorlopig ontwerp online en hebben bewoners kunnen reageren op het voorlopig ontwerp. In die periode is er op 10 november een inloopavond geweest waar men in gesprek kon met de gemeente

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
18	<p>Hallo, ik ben afgelopen week naar de informatieavond geweest en maak me zorgen over de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers. Het lijkt erop dat het hele beleid gericht is op doorvoer van auto's. Uit duurzaamheid zou de auto juist ontmoedigd moeten worden ipv dat we meer doorvoer gaan realiseren dit heeft een zuigende werking van sluijverkeer. Dit kan worden ontmoedigd door verkeer uit omliggende dorpen te verbieden om tussen bepaalde tijden de dorpsstraat te doorkruisen. Daarnaast is er een fietspad richting kreekrijk ingetekend. De fietsers moeten een aantal keer de noorderveenweg oversteken hoe gaat u dit veiligmaken. Ook wil ik u vragen te heroverwegen dat fietsers rondtes via twee kanten kunnen gebruiken dit levert zeer gevaarlijke situaties op. Als laatste heb ik een vraag over ontwikkeling tussen noorderveenweg en sloot waaraan wij wonen. We krijgen al een weg maar willen geen bomen die ons uitzicht zullen verpesten. En kunt u aangeven hoe dit stuk heringericht gaat worden, wordt het doorgaand pad richting kreekrijk? Hoop dat u de adviezen en zorgen in uw plannen gaat meenemen.</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	<p>Het ontwerp is er op gericht om de verkeersdruk bij de Dorpsstraat - Communicatieweg west te verlagen. Daarnaast worden op een aantal plekken vrijliggende fietspaden aangebracht. Het gebruik van venstertijden / deels afsluiting van de wegen is geen oplossing. Venstertijden zijn in deze situatie niet handhaafbaar. Wie krijgt wel toestemming om er te rijden en wie niet. Daarnaast is het slechts een oplossing voor een paar uur. Een goed wegontwerp met veilige kruisingen is dat voor 24 uur. De rotonde bij de Parkrijkiaan wordt voorzien van een fietspad in één richting. Het deel tussen de weg en het water blijft groen. De ontwerper komt nog met een tweetal voorstellen De aanleg van het groen tussen de verlengde Noorderveenweg en het water wordt nader uitgewerkt. De gemeente gaat hier in overleg met de bewoners een groen inrichting ontwerpen. Hiervoor zijn twee opties. Een Cultuurlijkere inrichting: bloemrijk gras met wat lagere heester (tot 3m) begroeiing. En een natuurlijkere inrichting: Bomen, groepjes bosplantsoen (dichte bossages) en bloemrijk gras. De bewoners met de achtertuinen aan de verlengde Noorderveenweg tussen de Parkrijkiaan en de Noorderweg worden hiervoor nog benaderd om hun mening te geven. Het wandelpad gaat richting Kreekrijk</p>
19	<p>Door ontsluiting van Communicatieweg-west aan Noorderweg teveel (sluip)verkeer vanuit Heemskerk verwacht – Noorder(veen)weg is alleen bedoeld voor verkeer Saendelft- Huidig plan bevat geen goede veiligheidsmaatregelen (niet genoeg drempels, zebrapaden en aparte wandelpaden)- Huidig plan bevat geen goede veiligheidsmaatregelen voor de fietsers. (bv rotonde 1 richtingsverkeer)- Er moeten (bus- en ambulance veilige) drempels op de Noorderveenweg komen om het verkeer langzamer te laten rijden- Project bied geen oplossing voor het Dorpsstraat probleem, verlegt allen de file van de kerk naar de Assendelft rotonde- Budget kan beter besteed worden aan goede oplossing, zoals verbeteren veiligheid rotonde of echte A8-A9- Project heeft geen goed onderzoek gedaan naar milieu aspecten, zoals geluidshinder/toename fijnstof/omgeving hinder Project moet een nieuw onderzoek naar de milieu aspecten. Bestaande onderzoeken zijn te oud- Project moet door de Gemeente raad niet goedgekeurd worden- Huidige Assendelft Dorpsstraat rotonde moet geen kruispunt met stoplichten VRI worden. (verkeersregelinstallatie)- Huidige Assendelft Dorpsstraat rotonde moet geen rotonde met stoplichten worden. (RDI=Rotonde Doseer Installatie)- Bestemmingsplan Saendelft moet herzien worden, gezien de A8-A9 er voorlopig niet gaat komen. (>10 jaar)- Verkeer vanuit Kreekrijk/Krommenie zijn niet goed in het ontwerp meegenomen, dus de getallen kloppen niet.- Project zal mini A8-A9 worden en zal de politieke druk van de echte A8-A9 afnemen. - Project wordt betiteld als tijdelijk, naar mijn mening komt deze de eerste 10 -ar niet, dus mag niet zo genoemd worden. - Project mag alleen van start gaan als er een goede oplossing voor de Dorpsstraat rotonde komt. - Projectanalyse mag alleen gestopt worden als er een goede oplossing voor de Dorpsstraat rotonde is gevonden. - De Gemeente raad dient ook goed naar het toenemende verkeer van Saendelft te analyseren, niet alleen naar verminderen verkeer op de Dorpsstraat- Mocht het project doorgaan, dan Communicatieweg-west aan Noorderweg niet tijdens spits open stellen. (ala busbrug)- Project moet niet doorgaan, omdat er teveel verkeer op de Noorderveenweg komt, dus filevorming.- Project moet niet doorgaan, omdat het meer verkeer gaat opleveren (uit de prognoses rond 7000 verkeersbewegingen meer)- Mocht het project doorgaan, dan bouwweg Noorderveenweg niet eerder openstellen. Vracht- en gewoon verkeer tegelijkertijd is te gevaarlijk- Naar mijn mening word dit project te snel geïmplementeerd, zonder eerst goed onderzoek te doen. (bv geen oplossing rotonde) - Eerst moet Kreekrijk af zijn, voordat Communicatieweg-west aan Noorderweg aangesloten kan worden. (en onderzoek is gedaan)- Opmerkingen op project verlengen tot 1 december. (sluizing te kort op informatieavond) - Ik ben tegen dit project.</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	<p>Zie antwoord 15 en 17</p>
20	<p>Door ontsluiting van Communicatieweg bestaan Noorderveenweg wordt er veel (sluip) verkeer vanuit Heemskerk en Beverwijk verwacht. - bij aankoop huis was er alleen sprake van ontsluitingsweg voor Saendelft - de nieuwe verbindingsweg biedt geen oplossing voor het dorpsstraat probleem maar verlegt het probleem naar de rotonde. - het budget kan beter besteed worden om goede oplossing, zoals verbeteren van de veiligheid van rotonde of echte A8-A9 -er is geen onderzoek gedaan naar de milieu aspecten. -verkeer vanuit Kreekrijk/Krommenie zijn niet goed meegenomen het ontwerp. De verbindingsweg zal ook een deel van verkeer Provincialeweg aantrekken. - door toename verkeer komt er filevorming op de noorderveenweg -bouwverkeer en doorgaand verkeer kan gevaarlijke situaties opleveren - nieuwe verbindingsweg is weggegooid geld en biedt geen echte oplossing</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	<p>In de bestemmingsplannen van Kreekrijk en Landelijk gebied Assendelft wordt beschreven hoe Kreekrijk en de Noorderweg met elkaar verbonden worden. De Noorderweg is afgesloten geweest voor de bouw van Saendelft en Kreekrijk. De aansluiting van Kreekrijk en Saendelft op de Noorderweg is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09/05/2013 onder paragraaf 5.4.4.2. De ontsluiting van Kreekrijk is voorzien aan de oostzijde van het plangebied. Hier takt de hoofdonsluiting aan op de doorgetrokken Noorderweg (Nieuwe Noorderlaan), die op haar beurt weer aansluit op de infrastructuur van Saendelft, in het zuiden de Noorderveenweg, in het noorden de Witte Ring. In de verkeersmodellen is rekening gehouden met de aanzuigende werking van de verbindingsweg. De getallen die staan aangeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. In het bestemmingsplan Kreekrijk van 2014-15-05 vindt u de rapportages van de akoestische onderzoeken onder paragraaf 5.6. Op de Kreekrijkiaan zijn maatregelen nodig tegen geluidsoverlast. Op de verlengde Noorderveenweg niet. Op de verlengde Noorderveen weg brengen we echter wel een geluidreducerend asfalt aan SMA 11. Het verkeersplein bij de Omzoom is een uitgestrekte rotonde hiermee wordt het verkeer afgeremd. Op de kruising met de Noorderveenweg - Parkrijkiaan komt een één richtingsverkeer fietspad richting de Omzoom waar de fietsers voorrang hebben. Daar wordt tevens gekeken naar verkeersnelheid remmende maatregelen.</p>

nr	Vragen / Wensen	Categorie	Ontwerp	Antwoord
21	Als de weg er moet komen dan: - groenheuvels langs de weg vanaf de rotonde parallel aan witte ring om geluid te beperken - geen toegang naar de provinciale weg om verkeer te beperken	verkeer	Voorlopig ontwerp	Het deel tussen de weg en het water blijft groen. De ontwerper komt nog met een tweetal voorstellen De aanleg van het groen tussen de verlengde Noorderveenweg en het water wordt nader uitgewerkt. De gemeente gaat hier in overleg met de bewoners een groen inrichting ontwerpen. Hiervoor zijn twee opties. Een Cultuurlijkere inrichting: bloemrijk gras met wat lage heester (tot 3m) begroeiing. En een natuurlijkere inrichting: Bomen, groepjes bosplantsoen (dichte bossages) en bloemrijk gras. De bewoners met de achtertuinen aan de verlengde Noorderveenweg tussen de Parkrijkiaan en de Noorderweg worden hiervoor nog benaderd om hun mening te geven. Het voetpad zal onderdeel worden van het groenontwerp. De door u voorgestelde groenheuvels zullen besproken moeten worden met de andere bewoners bij het opstellen van het ontwerp.
22	Goededag, ik zou graag het fietspad doorgetrokken zien naar SVA voetbalvereniging. Dit is al jaren beloofd, maar ook nog nooit gerealiseerd. Nu moeten de kinderen al over een zeer drukke rotonde en Dorpsstraat fietsen, dat wordt straks alleen maar erger. Is er ergens in het bestemmingsplan ook een bushalte opgenomen? Dit zou voor deze kant van de wijk ook goed zijn, als OV beter geregeld is. Wat betreft het doortrekken van de weg, hopelijk wordt er ook gedacht aan geluidsoverlast en uitzicht, met name de mensen die aan de waterkant van de Witte Ring wonen. Wij hopen op een mooie berm met echte beplanting, en niet het onkruid wat er nu steeds groeit. Als er mooi groene beplanting tegenover het stuk van de Witte Ring staat, scheelt dit ook inkijk in de tuinen. Want de weg is redelijk dichtbij onze tuinen. Veel dichterbij als het eerste gedeelte van de Noorderveenweg. Die afstand is veel groter. Wij hopen dat er echt gedacht gaat worden aan de mensen die aan het water wonen van de Witte Ring.	verkeer	Voorlopig ontwerp	Het project fietspad Kaalkpad is geen onderdeel van dit project. De 1e fase van het fietspad naar SVA is nu in voorbereiding voor uitvoering. Het betreft het deel van de Omzoom naar SVA. Voor de groeninrichting zie antwoord op vraag 21.
23	De uitstoot/fijnstof, geluid en de hoeveelheid verkeer zijn waarschijnlijk berekent op basis van de input dat de verbindingsweg een 50km weg wordt. Echter ligt naar mijn mening de gemiddelde snelheid op dit moment op de Noorderveenweg helaas een stuk hoger. Wat zijn de gevolgen hiervan in de berekeningen t.a.v. genoemde punten fijnstof en geluid, kloppen de berekeningen dan nog wel? Op de info avond heb ik begrepen dat er op basis van de huidige berekeningen slechts een tweetal woningen niet voldoen aan de gestelde geluidsnormen. We weten echter niet welke woningen dit zijn. Indien de verbindingsweg onverhoopt toch doorgaat, wat doet de gemeente dan voor de directe omwonenden die aan deze weg wonen om met name de geluidshinder terug te dringen, bijvoorbeeld door het plaatsen van een geluidswal, een aardwal of bosschages. Met name het laatste punt is op dit moment karig gesteld langs de toegangsweg/poort van een wijk. Hoe komt de rotonde eruit te zijn bij de kruising Dorpsstraat/Noorderveenweg. Deze twee richtingen rotonde is nu al levensgevaarlijk met de huidige verkeersbelasting. Dit probleem wordt allen maar groter bij een toename van de verkeersbelasting.	verkeer	Voorlopig ontwerp	Bij de geluidsberekeningen wordt uitgegaan van 50 km/uur conform de juridische snelheid. Uit metingen blijkt overigens dat de gemiddelde rijnsnelheid op de Noorderveenweg ten westen van de Dorpsstraat dicht bij het snelheidsregime 20 km/h zit altijd een marge. Het rapport over de geluidsberekening kunt u terugvinden op ruimtelijke plannen bestemmingsplan Kreekrijk, in het bestemmingsplan Kreekrijk van 2014-15-05 vindt u de rapportages van de akoestische onderzoeken onder paragraaf 5.6. De groeninrichting tussen de Parkrijkiaan en de Dorpsstraat is vastgesteld in overleg met bewoners. We zien de rotonde in de spits niet meer voldoet. Daarnaast is door de verkeersdrukke een risico voor de fietsers. Wij hebben nu de rotonde in beeld gebracht met een detail verkeersonderzoek. De uitkomsten hiervan worden gebruikt om de diverse oplossingsrichtingen waaronder ook verkeertichten te beschouwen. Met de uitkomsten van dit onderzoek informeren wij u, de andere bewoners en het bestuur over de mogelijke oplossingsrichtingen
24	Wij zien dit hele project als snel iets doordrukken, op de goedkoopste manier het willen oplossen met oude resultaten/gegevens (o.a. fijnstof). Het is geen oplossing, maar het verplaatsen van het probleem terwijl er vele woningen door Kreekrijk, een supermarkt en zorgboerderij bij komen. Wij maken ons zorgen over de veiligheid en gezondheid van mensen en missen er ondergrondse opties tussen, die niet genoemd worden aangezien dit teveel geld kost.	verkeer	Voorlopig ontwerp	Dank voor uw reactie. Uw reactie gaat net als andere reacties mee mee voor de besluitvorming. De verbindingsweg levert voor de Dorpsstraat - Communicatieweg-west een aanzienlijke verbetering op voor de leefbaarheid. Het doortrekken van de A8-A9 heeft de volle aandacht van het bestuur van Zaanstad. Deze oplossing haalt inderdaad het doorgaande verkeer uit Saandelft en Assendelft. De doorloop tijd van dit project is lang. Tot die tijd biedt de aanleg van de verbindingsweg een oplossing voor de verkeersdrukke
25	In het huidige plan mis ik verkeerintensiteit remmende maatregelen. Met de huidige doorgang van interlokaal verkeer (verkeer wat Assendelft slechts doorkruist) blijft het te druk in Assendelft. Het kruispunt Noorderveenweg/Dorpsstraat kan deze verkeersstromen niet verwerken. Dit zal weer resulteren in lange files op de Dorpsstraat en Noorderveenweg met alle gevolgen van dien. De leefbaarheid blijft hiermee onder druk staan. Een onafhankelijk onderzoek naar mogelijkheden tot het beperken van doorgaande verkeersstromen door Assendelft (o.a. via Communicatieweg) zou hier op zijn plaats zijn. Wanneer hier een significante reductie te behalen valt lost dit mogelijk de verkeersproblemen op de kruising Dorpsstraat/ Noorderveenweg op. Conclusie: aanleggen verbindingsweg in combinatie met aanvullingen op het huidige plan in de vorm van verkeerintensiteit remmende maatregelen. Dit zou Assendelft een stuk leefbaarder maken op het vlak van verkeersdrukke.	verkeer	Voorlopig ontwerp	In de verkeersmodellen is rekening gehouden met de aanzuigende werking van de verbindingsweg. De getallen die staan aangegeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. Bij de uitwerking van het ontwerp worden nog verschillende drempels toegevoegd
26	Reeds bezwaar gemaakt. Gaat het plan toch door dan snelheidsbeperkende maatregelen voor de gehele weg én achter de huizen aan de Witte Ring een groenheuvel parallel aan de Witte Ring.	verkeer	Voorlopig ontwerp	De aanleg van het groen tussen de verlengde Noorderveenweg en het water wordt nader uitgewerkt. De gemeente gaat hier in overleg met de bewoners een groen inrichting ontwerpen. Hiervoor zijn twee opties. Een Cultuurlijkere inrichting: bloemrijk gras met wat lagere heester (tot 3m) begroeiing. En een natuurlijkere inrichting: Bomen, groepjes bosplantsoen (dichte bossages) en bloemrijk gras. De bewoners met de achtertuinen aan de verlengde Noorderveenweg tussen de Parkrijkiaan en de Noorderweg worden hiervoor nog benaderd om hun mening te geven. Het voetpad zal onderdeel worden van het groenontwerp. De door u voorgestelde groenheuvels zullen besproken moeten worden met de andere bewoners bij het opstellen van het ontwerp. Bij de uitwerking van het ontwerp worden nog verschillende drempels toegevoegd

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
27	Hierbij zou ik u willen verzoeken ten aanzien van de verkeersproblematiek in het dorp Assendelft en dan een heel concreet het aanleggen van de nieuwe verbindingsweg in Assendelft (Noorderveenweg-Noorderweg) alleen een plan aan de Gemeenteraad voor te leggen als 1) (voldoende en adequate) capaciteits- en snelheidsbeperkende verkeersmaatregelen op de Noorderweg en de Noorderveenweg worden genomen waarmee wordt voorkomen dat a. de Noorderweg en de Noorderveenweg een verkapt mini A8-A9-verbindingsweg wordt tussen de snelwegen A8 en A9, b. het verkeer in grote delen van het dorp Assendelft in de spits volledig vastloopt als gevolg van een toename van het sluipverkeer van en naar de snelweg A8 en het afwikkelen van een deel van het verkeer van de provinciale weg N203 via Assendelft (Kreekrijklaan en Noorderveenweg, het vastlopen geldt met name in en uit de wijk Saendelft en op de Dorpsstraat ter hoogte van de rotonde Noorderveenweg), c. op de rotonde Dorpsstraat met de Noorderveenweg de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers als (jeugdige) fietsers verder afneemt. 2) de aanleg van de Noorderweg onderdeel is van een integraal verkeersplan voor Zaanstad-Noord waarbij maatregelen worden genomen om a. het sluipverkeer door het dorp Assendelft fors te laten afnemen en b. een deel van het verkeer dat nu nog gebruik maakt van de provinciale weg N203 niet via de Assendelft (Kreekrijklaan en Noorderveenweg) wordt afgehandeld. Hopend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en in afwachting van uw reactie.	verkeer	Voorlopig ontwerp	In het voorlopig ontwerp zijn verkeersdrempels opgenomen op de Noorderweg. Op de andere delen komen rotonden en een verkeersplein. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt gekeken naar 50 km/uur drempels kunnen worden aangelegd. Deze worden nog toegevoegd in het definitieve ontwerp. De verkeersintensiteiten bestaand en toekomstig kunt u zien op de website (https://buitengewoon.zaanstad.nl/projecten/verbindingsweg-assendelft), op de website staat een tekening met de verkeersintensiteiten. Het verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer en een deel doorgaand verkeer. In deze berekeningen is rekening gehouden met doorgaand verkeer. De getallen die staan aangegeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. Deze weg betreft zeker geen mini A8-A9. Een van de ontwerpopties is het verkeersveilig houden van de oplossingen.
28	1) In hoeverre is Gemeente Heemskerk op de hoogte van deze plannen? 2) Wat denken jullie dat het effect is op en van de toenemende verkeersdruk in de wijk? 3) Filevorming op Parkrijcklaan, milieu impact van deze vorming, impact op gezondheid van bewoners. Om een voorbeeld te geven; op een gemiddelde werkdag, buiten de spits loopt de Parkrijcklaan al vol met auto's als er een AH/Vomar vrachtwagen inparkeert. Laat staan als er rotondes en stoplichten worden geplaatst. 3) Waarom wordt er niet nagedacht over een extra ontsluiting van Kreekrijk in de buurt van restaurant De Krokodil? 4) Wat is de stand van zaken van A8-A9 verbinding? 5) De verbindingsweg zal via navigatie de kortste route zijn tussen A8-A9 en richting Heemskerk/Beverwijk. Dat betekent dat ook dat verkeer van de N-weg bij Krommenie de verbinding zal gebruiken. Wat is jullie visie hierop?	verkeer	Voorlopig ontwerp	1) De gemeente Heemskerk is op de hoogte van de plannen. 2) De verkeersintensiteiten bestaand en toekomstig kunt u zien op de website (https://buitengewoon.zaanstad.nl/projecten/verbindingsweg-assendelft), op de website staat een tekening met de verkeersintensiteiten. Het verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer en een deel doorgaand verkeer. In deze berekeningen is rekening gehouden met doorgaand verkeer. De getallen die staan aangegeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. 3) Voor de ontwikkeling van Kreekrijk is er geen rekening gehouden met een auto ontsluiting richting Busch en Dam. Hierdoor zou er veel verkeer door Assendelft, Saendelft gaan rijden. 4) Het doortrekken van de A8-A9 heeft de volle aandacht van het bestuur van Zaanstad. Deze oplossing haalt inderdaad het doorgaande verkeer uit Saendelft en Assendelft. De doorlooptijd van dit project is lang. Tot die tijd biedt de aanleg van de verbindingsweg een oplossing voor de verkeersdruk. 5) De aanzuiging van het verkeer is meegenomen in de berekening van de verkeersintensiteiten.
29	Hierbij stuur ik u mijn op en aanmerkingen op het voorlopig ontwerp verbindingsweg Assendelft. Ik vroeg mij af of het mogelijk is of de lantaarnpalen op de Noorderweg groene lampen kunnen krijgen. Dit voor de natuur. In het buitengebied van Zaanstad zijn de lantaarnpalen ook allemaal voorzien van groen licht. Bij onze oprit Noorderweg 2 staan nu twee lantaarnpalen ingetekend. Kunnen deze ook geschrapt worden? Is het bespreekbaar dat de grens van de bebouwde kom opgeschoven kan worden. Meer richting de Communicatieweg. Schelpenpad aan de noordzijde van de Noorderweg. Deze door trekken tot aan de Communicatieweg. Schelpenpad breder maken voor de vele wandelaars/hardlopers.	verkeer	Voorlopig ontwerp	Bij de opstelling van het openbaar verlichtingsplan bekijken wij of voor de natuur er noodzaak is voor het gebruik van afwijkende kleur verlichting. De lichtmasten komen aan de andere kant van de rijweg te liggen. De Komgrens is nu bepaald op de overgang van fietspad naar fietsstrook. Het wandelpad langs de Noorderweg wordt doorgetrokken naar de Communicatieweg, maar blijft aan de zuidzijde van de Noorderweg.
30	Er staan in de tekeningen geen drempels ingetekend. Mijn idee is om voor alle rotondes een smalle drempel te plaatsen zoals ook is gedaan bij de rotonde Dorpsstraat/Noorderveenweg - Plaatsing van een doseer stoplicht bij de kruising Communicatieweg/ Noorderweg zodat het verkeer wat verspreid wordt. - Dit plan mag alleen van start gaan als er een goede veilige oplossing voor de rotonde Dorpsstraat/Noorderveenweg komt - Plaatsing van een zebrapad (mogelijk met een verkeerslicht) in het verlengde van het kaaikepad aanluitend aan het Kaaikepad aan de andere kant van de Noorderveenweg. Hier steken veel wandelaars over en is nu een gevaarlijke oversteekplek. - Het huidige plan bevat onvoldoende goede snelheidsbeperkende- en veiligheidsmaatregelen (niet genoeg drempels, zebrapaden en aparte wandelpaden) - Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar milieu aspecten, zoals geluidshinder/toename fijnstof/omgevings hinder - In de motivatie voor het plan staat dat het een verbetering van de leefbaarheid en bereikbaarheid in Assendelft en Saendelft is. Dat is nog maar zeer de vraag: De noorderveenweg zal veranderen in een lange file tijdens de spitsuren. Er is in Saendelft duidelijk een verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename geluidsoverlast. Er zijn wel meer ontsluitingspunten maar door de grote verkeersstroom verwacht ik dat het lastig wordt om de wijk in de spits in en uit te komen voor het bestemmingsverkeer. - Wat ik nergens lees maar wat wel later toegevoerd door mensen vanuit de gemeente is de rol van de Provinciale weg de N203 hierin. Overal wordt gesproken over ontlasting van de Dorpsstraat maar deze constructie zal ook een ontlasting van de Provinciale weg zijn. Veel doorgaand verkeer kan dan gaan kiezen voor deze nieuwe sneller verbinding. Zeker ook als de Kreekrijklaan aangesloten wordt op deze weg. Hoe ziet de gemeente dit	verkeer	Voorlopig ontwerp	De verbindingsweg wordt op een aantal plaatsen voorzien van 50 km / uur drempels. De kruising met de Communicatieweg Noorderweg wordt niet aangepast. Hierdoor blijft er sprake van spreiding van het verkeer. We zien dat de rotonde in de spits niet meer voldoet. Daarnaast is door de verkeersdruk een risico voor de fietsers. Wij hebben nu de rotonde in beeld gebracht met een detail verkeersonderzoek. De uitkomsten hiervan worden gebruikt om de diverse oplossingsrichtingen waaronder de verkeerslichten te beschouwen. Met de uitkomsten van dit onderzoek informeren wij u, de andere bewoners en het bestuur over de mogelijke oplossingsrichtingen, de oversteekplaatsen worden gekozen op plaatsen waar het verkeer de snelheid verlaagt. Dit is met name bij de kruisingen/rotonden. In het voorlopig ontwerp zijn verkeersdrempels opgenomen op de Noorderweg. Op de andere delen komen rotonden en een verkeersplein. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt gekeken naar 50 km/uur drempels kunnen worden aangelegd. Deze worden nog toegevoegd in het definitieve ontwerp. De verkeersintensiteiten bestaand en toekomstig kunt u zien op de website (https://buitengewoon.zaanstad.nl/projecten/verbindingsweg-assendelft), op de website staat een tekening met de verkeersintensiteiten. Het verkeer bestaat uit bestemmingsverkeer en een deel doorgaand verkeer. In deze berekeningen is rekening gehouden met doorgaand verkeer. De getallen die staan aangegeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. Deze weg betreft zeker geen mini A8-A9. Een van de ontwerpopties is het verkeersveilig houden van de oplossingen.

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
31	<p>Beste mw/hr Als reactie op betreffend plan het volgende: Wij wonen in de onmiddellijke nabijheid van de kruising: Dorpsstraat/Noorderveenweg. Op dit moment is dit nog een rotonde. In de plannen is er voor een oplossingsrichting gekozen van een kruispunt met stoplichten.? Het voordeel van de huidige rotonde is dat ondanks het drukke verkeer op de dorpsstraat er toch een redelijke doorstroming is. Voor fietsers blijft het een gevaarlijk kruispunt mede o.a. door het 2-richtingsverkeer van het fietspad. Ik voorzie in de nieuwe plannen (kruispunt met stoplichten?) een minder goede doorstroming, waardoor er op de Dorpsstraat meer filevorming gaat ontstaan. Als je dan met de auto de oprit van je woning op en af moet wordt dat best een gedoe. Als ik met de auto uit het zuiden kom, en ik wil linksaf mijn oprit op zal dat lastig worden, zeker als ik, wat ik altijd gewoon ben, achteruit in wil parkeren. Het zicht zal er ook niet beter op worden met alle gevolgen voor de fietsers die op het fietspad van de rijbaan rijden. Vanuit mijn oprit achteruit de weg op zal ook lastig worden en zeker niet ongevaarlijk. Dit geldt niet alleen voor mij maar ook voor de andere bewoners die in de buurt van het kruispunt wonen. Ik vertrouw er op dat u met de uitwerking van de plannen hiermede rekening gaat houden.</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	<p>We zien dat de rotonde in de spits niet meer voldoet. Daarnaast is door de verkeersdrukte een risico voor de fietsers. Wij hebben nu de rotonde in beeld gebracht met een detail verkeersonderzoek. De uitkomsten hiervan worden gebruikt om de diverse oplossingsrichtingen waaronder ook verkeerlichten te beschouwen. Met de uitkomsten van dit onderzoek informeren wij u, de andere bewoners en het bestuur over de mogelijke oplossingsrichtingen.</p>
32	<p>Hierbij wil ik een aantal bezwaren naar voren brengen: 1. Ik maak mij zorgen over het feit dat de berekeningen van de verkeersstromen door Assendelft onzorgvuldig zijn: niet gebaseerd op recente modellen: de modellen welke gebruikt zijn, zijn minstens 10 jaar oud en onbetrouwbaar: bijvoorbeeld volgens de intensiteitskaart verkeer in 2030 met verbindingsweg laat uit de Wijk Kreekrijk en de aanvoer van de provinciale weg N203 een verkeersaanbod zien van 100, een niet als werkelijk te waarden uitkomst. 2. 14200 - 8700 = 5500 is de toename van het verkeer over het baanvak Parkrijkaan-Dorpsstraat: waarschijnlijk is deze uitkomst nog te laag; onbesproken blijft dat het plan ook een oplossing moet geven voor het verkeer over de N203: hierdoor zal ook op dit segment de drukte sterker toenemen dan de cijfers hier gegeven. Immers, nergens wordt in de berekening ook de N203 opgenomen. 3. Het gehele project is begonnen met de aanname dat het kruispunt Dorpsstraat-Communicatieweg ontlast moest worden: of dit gebeurt is niet te zeggen uit de huidige onderzoeken, aangezien hierbij geen berekeningen gelden niet per 24 uur maar voor een interval van 30 min op het moment van piekbelasting. Dergelijke gegevens zijn niet voor handen; ook het gebruikte model kan deze niet leveren. Deze berekeningen zijn essentieel om de haalbaarheid van een significante reductie van de overlast te geven. 4. aannames, vanuit de huidige data en 24 uren interval modelberekeningen doen vermoeden dat het aanbod op piekdrukke met 20% zou afnemen; onder deze aannames betekent dit dat de files voor het kruispunt enkele auto's korter worden maar dat op het kruispunt zelf de situatie NIET VERANDERT. 5. het is duidelijk dat voor te grote piekdrukke op de rotonde Dorpsstraat- Noorderveenweg geen oplossing bestaat voor de hieruit resulterende problematiek: de ernst hiervan wordt alleen maar groter, volgens de huidige gegevens: ook hier zijn gegevens en modelberekeningen in de piekdrukke intervallen noodzakelijk, maar zoals eerder opgemerkt ontbreken deze ook voor deze rotonde. 6. De vervuiling zal sterk toenemen: zeker in piekdrukke intervallen: hierover ontbreken echter de gegevens: bewoners aan de Noorderweg (lees Zonzijde) worden blootgesteld aan vervuilingen van drie bronnen, simultaan: 1. verkeer gerelateerd vanaf de Noorderweg. 2. Laat overvliegend luchtverkeer. 3. Onbekende bijdrage van luchtvervuiling vanuit Tata Steel. Wel is bekend dat er in deze regio van Noord-Holland een sterke stijging van de incidentie van maligniteiten, bv Long carcinomen voorkomt, welke vervuiling gerelateerd is. Volgens Het Verdrag Van Aarhus hebben bewoners en direct betrokkenen bij uitvoering van openbare werken, zoals hier thans voorligt recht op een gedetailleerd onderzoek naar deze vervuillende factoren. Een dergelijk onderzoek is nog steeds niet voor handen.</p> <p>Bovenstaande punten geven aan dat bij ontbreken van de noodzakelijke gegevens de effecten van de uitvoering van de plannen in Assendelft niet te beoordelen zijn op hun merites en schadelijke gevolgen voor de direct betrokkenen. Het ontbreken van een gegarandeerd effect op de situatie tijdens piekdrukkeintervallen op het kruispunt Dorpsstraat - Communicatieweg maakt uitvoering hiervan overbodig en voorkomt geldsmijterij met 4 miljoen Euro. Ook wordt door geen uitvoering te geven aan de nu ter tafel liggende plannen verergering van de problematiek rond de rotonde Dorpsstraat- Noorderweg voorkomen. Beter is het naar een definitieve oplossing, zoals een A8-A9 verbinding, te streven en de 4 miljoen hiervoor te bewaren</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	<p>De modellen waar verkeerskundig mee gerekend wordt zijn gecalculeerd in 2019. Wij hebben nu de rotonde in beeld gebracht met een detail verkeersonderzoek. De uitkomsten hiervan worden gebruikt om de diverse oplossingsrichtingen waaronder ook verkeerlichten te beschouwen. Daarin wordt ook rekening gehouden met de spitsbelastingen. In het model van 2019 wordt daar ook naar gekeken. De verkeersintensiteiten komen overeen met de verkeersintensiteiten in de bestemmingsplannen. Bij deze bestemmingsplannen horen geluidsberekeningen en emissie berekeningen. De nieuwe verbindingsweg blijft binnen deze normen, daarnaast is rekening gehouden met de geluids en emissies van Schiphol. Dat kunt u teruglezen in het bestemmingsplan van Kreekrijk. In eerdere gesprekken met de actiegroep zijn deze vragen al besproken in de procedure is en wordt rekening gehouden met het Verdrag van Aarhus door de wettelijke voorbereidingsprocedure toe passen bij het opstellen van bestemmingsplannen.</p> <p>De achtergrond hiervan is complex maar het zit als volgt. Nederland heeft op 2004 goedkeuring verleend aan het Verdrag van Aarhus. De wetgever heeft hiervoor de Wet uitvoering Verdrag van Aarhus vastgesteld. In de voorbereiding van die wet heeft de wetgever geconcludeerd dat het huidige bestuursrecht voldoet aan het Verdrag van Aarhus (Kamerstukken II 2002/03, 28 835, nr. 3, p. 8 (MvT)). Daardoor is het niet nodig om op gemeentelijk niveau aanvullende stappen te nemen om te voldoen aan het Verdrag van Aarhus, de wettelijke voorbereidingsprocedure voldoet reeds aan het verdrag. In de voorbereiding van het bestemmingsplan waarin de weg is toegestaan (bestemmingsplan Kreekrijk, vastgesteld op 15 mei 2014) is de wettelijke voorbereidingsprocedure gevolgd. Voor de benodigde omgevingsvergunning voor een deel van de rotonde zal ook de wettelijke procedure worden gevolgd.</p> <p>Recent heeft de bestuursrechter geoordeeld dat het Verdrag van Aarhus op een tweetal punten niet goed is geïmplementeerd. Dit heeft geleid tot een lagere drempel voor het indienen van beroep tegen milieubesluiten. Deze gebreken zijn geconstateerd in de implementatie van 'de toegang tot de rechter in milieuaangelegenheden' (art. 9 Verdrag van Aarhus, ook wel de derde pijler genoemd) en niet in de implementatie van 'het recht op inspraak bij de totstandkoming van milieubesluiten (art. 6 en 8 Verdrag van Aarhus, ook wel de tweede pijler genoemd). Met andere woorden, de wettelijke voorbereidingsprocedure is nog steeds in overeenstemming met het verdrag.</p> <p>Uw voorkeur voor de aanleg van de A8 / A9 verbinding is duidelijk.</p>

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
33	Ik heb de informatieavond bijgewoond en het een aantal suggesties en opmerkingen. Dat de weg er komt lijkt onafwendbaar, maar waar het ons als bewoners vooral omgaat zijn de snelheid en het bijbehorende overlastawaai. Hoewel het een 50km weg is, rijd iedereen standaard veel te hard en hier wordt ook niet gehandhaafd. In uw berekeningen gaat u uit van de geldende 50km per uur als snelheid, maar dit klopt dus niet. Ons verzoek is dan ook om snelheid beperkende maatregelen te nemen en voorzieningen tegen het rijkluid. Als in de zomer het gras hoog staat is er al minder lawaai, dus zou het erg fijn zijn als er bijvoorbeeld een talud van grond/gras met een hoogte van circa 1m zijn komen tussen weg en woningen. Dit maakt echt het verschil. Maar vooral ook het verzoek om te handhaven om de snelheid.			In het voorlopig ontwerp zijn verkeersdrempels opgenomen op de Noorderweg. Op de andere delen komen rotonden en een verkeersplein. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt gekeken naar 50 km/uur drempels kunnen worden aangelegd. Deze worden nog toegevoegd in het definitieve ontwerp. Wij nemen uw suggestie van de grondwal mee. De ontwerper van het groen zal hiernaar kijken. We zullen dit meenemen naar de bespreking over de rotonde Dorpsstraat Noorderveenweg. Overigens geldt voor geluidberekeningen bijna altijd de wettelijke regimesnelheid. Dit is volkomen gangbaar in Nederland, vermoedelijk ook omdat meetgegevens lang niet altijd voor handen zijn. Voor het westelijk deel van de Noorderveenweg, dat in het projectgebied ligt, is uit meetgegevens bekend dat de werkelijke gemiddelde rijnsnelheid niet heel erg afwijkt van het 50 km/h regime. Voor wettelijke geluidberekeningen is de gemiddelde rijnsnelheid relevant en niet de overschrijdingen. Dit staat bekend als de 'representatief te achten snelheid' voor het totale verkeersvolume.
34	<p>Wanneer van de Noorderveenweg-Noorderweg een verbindingsweg van de A8 naar de A9 wordt gemaakt, leidt dit tot slechts een kleine reductie (20%) van het aantal auto's dat voor de verkeerslichten aan het kruispunt Dorpsstraat-Communicatieweg op spits tijden stil staat. Tegelijkertijd levert deze geplande verbindingsweg op andere plaatsen juist problemen op, zoals het creëren van een sluiproute voor een grote hoeveelheid verkeer van de A8 naar de A9. Een dergelijke verbindingsweg heeft aanzuigende werking op veel extra verkeer van onder andere de N203, waardoor de Noorderveenweg een grote file zal worden en al helemaal wanneer de Reint Jan Laanbrug open staat - de Noorderveenweg en Noorderweg zijn ontsluitingswegen voor Saendelft en zijn niet berekend op een dergelijke hoeveelheid verkeer; - de milieu-effecten die deze nieuwe verbindingsweg hierdoor zal hebben zijn onvoldoende in onderzocht en doorgerekend. Datgene wat er wel is is verouderd en houdt geen rekening met de toekomstige wijk Kreekrijk; - de veiligheid van de rotonde op de kruising Dorpsstraat met Noorderveenweg gaat nog verder achteruit door de toename van het zware verkeer, terwijl deze rotonde al zo onveilig is. Dit wordt door de gemeente ook erkend maar een adequate oplossing wordt niet geboden. Het probleem van het verkeersinfarct op spits tijden bij de kruising Dorpsstraat-Communicatieweg wordt dus niet opgelost door het voorstel van de gemeente, terwijl er een ander, groter probleem voor in de plaats komt. Dat vind ik het verplaatsen van het probleem, alsmede het inefficiënt besteden van enkele miljoenen Euro's. Liever zou ik zien dat dit geld werd gereserveerd voor een totaal plan van aanpak in dit gebied, waarbij dan ook gekeken wordt naar de problematiek van de N203 door Krommenie. De enige serieuze oplossing voor het gehele gebied is een directe aansluiting van de A8 op de A9 en dus niet via de verbindingsweg Noorderveenweg-Noorderweg. Het moet niet zo zijn dat de verbindingsweg Noorderveenweg-Noorderweg, die geoormerkt wordt als een TIJDELIJKE verbinding, de politieke urgentie wegneemt te streven naar de echte oplossing voor het gehele gebied, nl. de directe verbinding van de A8-A9. Het huidige plan van de gemeente bevat onvoldoende snelheidsbeperkende en veiligheidsmaatregelen (drempels, zebrapaden, aparte wandelpaden). Ook moeten er bus- en hulpdienstveilige verkeersdrempels komen. Het gaat erom het doorgaande verkeer te ontmoedigen gebruik te maken van de nieuwe verbindingsweg als sluiproute, terwijl voor lokaal verkeer de wijk goed ontsloten wordt. Wanneer die snelheidsbeperkende maatregelen niet genomen worden, is het voor lokaal verkeer onmogelijk de wijk in- of uit te komen. Het plaatsen van verkeerslichten creëert dan alleen maar nieuwe infarcten boven op de al bestaande.</p> <p>Een verbindingsweg A8-A9 via de Noorderveenweg-Noorderweg is een optie die alleen bespreekbaar kan worden wanneer: -deze van tijdelijke aard is (Welke definitie hanteert de gemeente voor tijdelijk?); -er afdoende snelheidsbeperkende en veiligheidsmaatregelen genomen worden; -er gedegen onderzoek wordt gedaan naar de milieu-effecten (geluidsoverlast, fijnstofhoeveelheden, luchtkwaliteit e.d.); - de veiligheid van de rotonde Dorpsstraat-Noorderveenweg verhoogd wordt; - de procedures op de correcte wijze gevolgd worden - de suggesties van de belanghebbenden serieus genomen worden.</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	De modellen waar verkeerskundig mee gerekend wordt zijn gecalibreerd in 2019. Wij hebben nu de rotonde in beeld gebracht met een detail verkeersonderzoek. De uitkomsten hiervan worden gebruikt om de diverse oplossingsrichtingen waaronder ook verkeerslichten te beschouwen. Daarin wordt ook rekening gehouden met de spitsbelastingen. In het model van 2019 wordt daar ook naar gekeken. De verkeersintensiteiten komen overeen met de verkeersintensiteiten in de bestemmingsplannen. Bij deze bestemmingsplannen horen geluidsberekeningen en emissie berekeningen. De nieuwe verbindingsweg blijft binnen deze normen, daarnaast is rekening gehouden met de geluids en emissies van Schiphol. Dat kunt u teruglezen in het bestemmingsplan van Kreekrijk. In eerdere gesprekken met de actiegroep zijn deze vragen al besproken. We zien dat de rotonde in de spits niet meer voldoet. Daarnaast is door de verkeersdrukte een risico voor de fietsers. Wij hebben nu de rotonde in beeld gebracht met een detail verkeersonderzoek. De uitkomsten hiervan worden gebruikt om de diverse oplossingsrichtingen waaronder ook verkeerslichten te beschouwen. Met de uitkomsten van dit onderzoek informeren wij u, de andere bewoners en het bestuur over de mogelijke oplossingsrichtingen. Het doortrekken van de A8-A9 heeft de volle aandacht van het bestuur van Zaanstad. Deze oplossing haalt inderdaad het doorgaande verkeer uit Saendelft en Assendelft. De doorlooptijd van dit project is lang. Tot die tijd biedt de aanleg van de verbindingsweg een oplossing voor de verkeersdrukte. De aanzuivering van het verkeer is meegenomen in de berekening van de verkeersintensiteiten.
35	Door ontsluiting van Communicatieweg-west aan Noorderweg teveel (sluip)verkeer vanuit Heemskerk verwacht Noorder(veen)weg is alleen bedoeld voor verkeer Saendelft- Huidig plan bevat geen goede veiligheidsmaatregelen (niet genoeg drempels, zebrapaden en aparte wandelpaden)- Huidig plan bevat geen goede veiligheidsmaatregelen voor de fietsers. (bv rotonde 1 richtingsverkeer)- Er moeten (bus- en ambulance veilige) drempels op de Noorderveenweg komen om het verkeer langzamer te laten rijden- Project bied geen oplossing voor het Dorpsstraat probleem, verlegt allen de file van de kerk naar de Assendelft rotonde- Budget kan beter besteed worden aan goede oplossing, zoals verbeteren veiligheid rotonde of echte A8-A9 Project heeft geen goed onderzoek gedaan naar milieu aspecten, zoals geluidshinder/toename fijnstof/omgeving hinder Project moet een nieuw onderzoek naar de milieu aspecten. Bestaande onderzoeken zijn te oud- Project moet door de Gemeente raad niet goedgekeurd worden- Huidige Assendelft Dorpsstraat rotonde moet geen kruispunt met stoplichten VRI worden. (verkeersregelinstallatie)- Huidige Assendelft Dorpsstraat rotonde moet geen rotonde met stoplichten worden. (RDI=Rotonde Doseer Installatie)- Bestemmingsplan Saendelft moet herzien worden, gezien de A8-A9 er voorlopig niet gaat komen. (>10 jaar)- Verkeer vanuit Kreekrijk/Krommenie zijn niet goed in het in het ontwerp meegenomen, dus de getallen kloppen niet.- Project zal mini A8-A9 worden en zal de politieke druk van de echte A8-A9 afnemen. - Project wordt betiteld als tijdelijk, naar mijn mening komt deze de eerste 10 -ar niet, dus mag niet zo genoemd worden. - Project mag alleen van start gaan als er een goede oplossing voor de Dorpsstraat rotonde komt. - Projectanalyse mag alleen gestopt worden als er een goede oplossing voor de Dorpsstraat rotonde is gevonden. - De Gemeente raad dient ook goed naar het toenemende verkeer van Saendelft te analyseren, niet alleen naar verminderen verkeer op de Dorpsstraat- Mocht het project doorgaan, dan Communicatieweg-west aan Noorderweg niet tijdens spits open stellen, (als busbrug)- Project moet niet doorgaan, omdat er teveel verkeer op de Noorderveenweg komt, dus filevorming - Project moet niet doorgaan, omdat het meer verkeer gaat opleveren (uit de prognoses rond 7000 verkeersbewegingen meer)- Mocht het project doorgaan, dan bouwweg Noorderveenweg niet eerder openstellen. Vracht- en gewoon verkeer tegelijkertijd is te gevaarlijk- Naar mijn mening word dit project te snel geïmplementeerd, zonder eerst goed onderzoek te doen, (bv geen oplossing rotonde) - Eerst moet Kreekrijk af zijn, voordat Communicatieweg-west aan Noorderweg aangesloten kan worden. (en onderzoek is gedaan)- Opmerkingen op project verflengen tot 1 december. (sluiting te kort op informatieavond) - Ik ben tegen dit project.	verkeer	Voorlopig ontwerp	Voor beantwoording van uw vragen zie antwoord 15. Vanaf 11 juli tot en met 1 november heeft u via de website kunnen reageren op het schetsontwerp. Vanaf 2 november tot en met 15 november staat het voorlopig ontwerp online en hebben bewoners kunnen reageren op het voorlopig ontwerp. In die periode is er op 10 november een inloopavond geweest waar men in gesprek kon met de gemeente

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
36	<p>Door ontsluiting van Communicatieweg-west aan Noorderweg niveau (sluip)verkeer vanuit Heemskerk verwacht Noorder(veen)weg is alleen bedoeld voor verkeer Saendelft- Huidig plan bevat geen goede veiligheidsmaatregelen (niet genoeg drempels, zebrapaden en aparte wandelpaden) Huidig plan bevat geen goede veiligheidsmaatregelen voor de fietsers. (bv rotonde 1 richtingsverkeer) Er moeten (bus- en ambulance veilige) drempels op de Noorderveenweg komen om het verkeer langzamer te laten rijden. Project bied geen oplossing voor het Dorpsstraat probleem, verlegt allen de file van de kerk naar de Assendelft rotonde Budget kan beter besteed worden aan goede oplossing, zoals verbeteren veiligheid rotonde of echte A8-A9 Project heeft geen goed onderzoek gedaan naar milieu aspecten, zoals geluidshinder/toename fijnstof/omgeving hinder Project moet een nieuw onderzoek naar de milieu aspecten. Bestaande onderzoeken zijn te oud- Project moet door de Gemeente raad niet goedgekeurd worden- Huidige Assendelft Dorpsstraat rotonde moet geen kruispunt met stoplichten VRI worden. (verkeersregelininstallatie)- Huidige Assendelft Dorpsstraat rotonde moet geen rotonde met stoplichten worden. (RDI=Rotonde Doseer Installatie)- Bestemmingsplan Saendelft moet herzien worden, gezien de A8-A9 er voorlopig niet gaat komen. (>10 jaar)- Verkeer vanuit Kreekrijk/Krommenie zijn niet goed in het in het ontwerp meegenomen, dus de getallen kloppen niet- Project zal mini A8-A9 worden en zal de politieke druk van de echte A8-A9 afnemen.- Project wordt betfeld als tijdelijk, naar mijn mening komt deze de eerste 10- ar niet, dus mag niet zo genoemd worden.- Project mag alleen van start gaan als er een goede oplossing voor de Dorpsstraat rotonde komt. - Projectanalyse mag alleen gestopt worden als er een goede oplossing voor de Dorpsstraat rotonde is gevonden.- De Gemeente raad dient ook goed naar het toenemende verkeer van Saendelft te analyseren, niet alleen naar verminderen verkeer op de Dorpsstraat Mocht het project doorgaan, dan Communicatieweg-west aan Noorderweg niet tijdens spits open stellen. (ala busbrug) Project moet niet doorgaan, omdat er teveel verkeer op de Noorderveenweg komt, dus filevorming- Project moet niet doorgaan, omdat het meer verkeer gaat opleveren (uit de prognoses rond 7000 verkeersbewegingen meer) Mocht het project doorgaan, dan bouwweg Noorderveenweg niet eerder openstellen. Vracht- en gewoon verkeer tegelijkertijd is te gevaarlijk. - Naar mijn mening word dit project te snel geïmplementeerd, zonder eerst goed onderzoek te doen. (bv geen oplossing rotonde)- Eerst moet Kreekrijk af zijn, voordat Communicatieweg-west aan Noorderweg aangesloten kan worden. (en onderzoek is gedaan)- Opmerkingen op project verlengen tot 1 december. (sluiting te kort op informatieavond)- Ik ben tegen dit project.</p>			<p>Voor beantwoording van uw vragen zie antwoord 15. Vanaf 11 juli tot en met 1 november heeft u via de website kunnen reageren op het schetsontwerp. Vanaf 2 november tot en met 15 november staat het voorlopig ontwerp online en hebben bewoners kunnen reageren op het voorlopig ontwerp. In die periode is er op 10 november een inloopavond geweest waar men in gesprek kon met de gemeente</p>
37	<p>Voor het project A8 A9 geef ik bij deze aan dat wij als eigenaren van Witte Ring 19 bezwaar maken. Wij zullen overlast krijgen van auto's. Ons woongenot zal afnemen en gevaar toenemen Tevens vrezen wij voor onze gezondheid ivm de uitlaatgassen. Snelheid controle kan niet gerealiseerd worden, zoals bij de bijeenkomst werd verteld. Wij vinden het zeer kwalijk en teleurstellend dat de gemeente dit door gaat zetten. Geen file daar, maar straks wel hier. En wij maar denken dat dit ons droomhuis en plek is. Wat voelen wij ons besodemieterd. Nogmaals, als u het ons nu vraagt ja/nee verbindingsweg, zeggen wij NEE!</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	<p>Voor de aanleg van Saendelft en Kreekrijk heeft de gemeente een verkeersstructuur bedacht om deze wijken te ontsluiten. Bij het opstellen van de bestemmingsplannen waarin de wegen Noorderweg, Verlengde Noorderveenweg en de Noorderveenweg worden genoemd is dit berekend met verkeersmodellen. Deze model uitkomsten worden gecontroleerd middels verkeersmetingen. Dit project is al opgenomen in de uitwerkingen van Saendelft en Kreekrijk en loopt al meerdere jaren. In het ontwerp worden de kruispunten verkeersveilig gemaakt met oversteken voor fietsers en voetgangers. De Parkrijklaan richting de sportvelden wordt voorzien van een éérichtingsverkeer fietspad en zebrapaden. Daarnaast wordt er gekeken naar op de verbindingsweg 50 km/uur drempels kunnen komen.</p>
38	<p>Wij hebben bezwaar tegen de ingebruikname van de Noorderveenweg als ontsluitingsweg van-naar de Communicatieweg-west. Bij aankoop van ons huis in 2014 werd verteld dat de Noorderveenweg aangelegd zou worden als ontsluitingsweg voor Kreekrijk. Nu is deze situatie ineens veranderd, omdat het niet alleen een ontsluitingsweg wordt voor Kreekrijk, maar vooral ook voor de Communicatieweg West. Wij vrezen dat de aanleg van deze weg een verkapt variant wordt om de al decennia lange discussie & problematiek rondom de A8-A9 verbinding "op te lossen". Voor ons voelt deze situatie als een soort extra "Nul-plus variant" die veel verkeer gaat aantrekken tussen de A8 en de A9. Waardoor dit wegdeel veel intensiever gebruikt gaat worden, en wij dus veel meer verkeer en daarmee uitstoot zullen merken in onze "achtertuin", dan aanvankelijk werd voorgeschateld bij aankoop van ons huis. Wij vragen ons af of deze plannen voldoende onderzocht zijn qua verkeersdruk van A8-A9 verkeer. In het document "Verbindingsweg Assendelft intensiteiten '22-6-21" missen wij dan ook het onderzoek naar verkeersprognoses rondom deze A8-A9 verkeerstromen (waarbij de overige A8-A9 varianten wél uitgebreid zijn onderzocht in de afgelopen jaren). En ander punt van zorg is dat wij bijna dagelijks hinder ondervinden van "racen" op de weg naar en rondom het Sportpark. Wij horen vaak racende of slippende auto's op de parkeerplaats van het Sportpark en nu ook op de bouw-weg. Daarom zouden wij graag willen pleiten voor snelheidsbepalende maatregelen, zoals bijvoorbeeld snelheidsdrempels op de Noorderveenweg en een verkeerssituatie waardoor "racen" minder makkelijk wordt gemaakt (vooral ook dmv een rotonde / T-splitting / voorrangsplein richting het sportpark waar niet te hard gereden kan worden). Dit levert minder overlast qua geluid en is minder aantrekkelijk voor sluipverkeer Binnenkort wordt er een fietspad aangelegd langs de De Kaaik, welke een ontsluiting zal vormen tussen SVA en Saendelft. Met meer verkeer over de Noorderveenweg wordt de oversteek voor deze fietsers een stuk gevaarlijker. Immers, er zullen veel meer fietsers richting het Jaap Bootpad gaan dan nu, en veel meer motorisch verkeer. We zouden daarom graag zien dat fietsers veilig kunnen oversteken bij de Parkrijklaan, zodat fietsverkeer (kinderen) veilig richting SVA kunnen oversteken. Daarnaast hebben wij de volgende tips / aanvulling op de gepresenteerde plannen:</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	<p>Bij de verkoop van de woningen was de informatie over de verbindingsweg al opgenomen in de diverse bestemmingsplannen. Daarbij is aangegeven dat de Noorderveenweg de ontsluitingsweg is naar Kreekrijk. In de bestemmingsplannen van Kreekrijk en Landelijk gebied Assendelft wordt beschreven hoe Kreekrijk en de Noorderweg met elkaar verbonden worden. De Noorderveenweg is afgesloten geweest voor de bouw van Saendelft en Kreekrijk. De aansluiting van Kreekrijk en Saendelft op de Noorderweg is opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk gebied Assendelft van 09/05/2013 onder paragraaf 5.4.4.2. De ontsluiting van Kreekrijk is voorzien aan de oostzijde van het plangebied. Hier takt de hoofdontsluiting aan op de doorgetrokken Noorderweg (Nieuwe Noorderlaan), die op haar beurt weer aansluit op de infrastructuur van Saendelft, in het zuiden de Noorderveenweg, in het noorden de Witte Ring. In de verkeersmodellen is rekening gehouden met de aanzuigende werking van de verbindingsweg. De getallen die staan aangeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. In het bestemmingsplan Kreekrijk van 2014-15-05 vindt u de rapportages van de akoestische onderzoeken onder paragraaf 5.6. Op de Kreekrijklaan zijn maatregelen nodig tegen geluidsoverlast. Op de verlengde Noorderveenweg niet. Op de verlengde Noorderveenweg brengen we echter wel een geluidreducerend asfalt aan SMA 11. Het verkeersplein bij de Omzoom is een uitgestrekte rotonde hiernaast wordt het verkeer afgeremd. Op de kruising met de Noorderveenweg - Parkrijklaan komt een één richtingsverkeer fietspad richting de Omzoom van de fietsers voorrang hebben. Op de verlengde Noorderveenweg worden snelheids remmende voorzieningen aangebracht in de vorm van 50 km/ uur drempels.</p> <p>1) Uw verzoek voor een vrijliggend fietspad leggen wij voor aan het bestuur. Er zijn hier o.a. extra kosten aan verbonden waar het bestuur toestemming voor moet geven. De fietsersbond heeft hetzelfde verzoek gedaan. 2) Het deel tussen de weg en het water blijft groen. De ontwerper komt nog met een tweetal voorstellen De aanleg van het groen tussen de verlengde Noorderveenweg en het water wordt nader uitgewerkt. De gemeente gaat hier in overleg met de bewoners een groen inrichting ontwerpen. Hiervoor zijn twee opties. Een Cultuurlijkere inrichting: bloemrijk gras met wat lagere heester (tot 3m) begroeiing. En een natuurlijkere inrichting: Bomen, groepjes bosplantsoen (dichte bossages) en bloemrijk gras. De bewoners met de achtertuinen aan de verlengde Noorderveenweg tussen de Parkrijklaan en de Noorderveen worden hiervoor nog benaderd om hun mening te geven. Het voetpad zal onderdeel worden van het groenontwerp. 3) De noorderweg krijgt bij de tijdelijke oplossing voorrang. De verkeerstrook uit Kreekrijk kent met het bouwverkeer geen hoge intensiteit. Dit lijkt ons een goede oplossing. De ervaringen bij andere gemeentes zijn positief met dit soort oplossingen. Dit betreft het bouwplan Provity slixbuil. Er is nog geen beslissing genomen dat de Marslaan aan de N203 wordt verbonden. De provincie en gemeente kijkt bij dit soort ontwikkelingen naar de invloed op het verkeer verkeersveiligheid. Dit ligt te ver van de verbindingsweg af om invloed te hebben .</p>

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
39	<p>Vragen en opmerkingen n.a.v. het voorlopig ontwerp 2-11-2021 en andere gegevens op de website www.buitengewoon.zaanstad.nl Helaas heb ik door omstandigheden geen gebruik kunnen maken van de inloopavond.</p> <p>1. Duidelijk is dat door dit project de functie van de Noorderveenweg wordt geüpgrade naar Provinciale weg. Dat is zeer onwenselijk i.v.m. veiligheid (vooral fietsers), overlast fijnstof etc en overlast geluid. 2. Verkeersremmende maatregelen kunnen misschien iets aan de veiligheid verbeteren, maar zullen leiden tot racen tussen de obstakels met de nodige geluidsoverlast. 3. Levens gevaarlijk om meer verkeer op de Noorderveen te hebben. Nu zijn al diverse auto's van de weg geraakt en/of op de kop of over het fietspad in de sloot geraakt. Ter hoogte van de Wilkes weer. Ook gebeurd er al veel bij de aansluiting met de waterrijklaan, zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer. 4. Ik mis duidelijke cijfers omtrent de routes. Er wordt gesuggereerd dat het woon-werkverkeer van Saendelft naar Heemskerk is, maar welke (recente) metingen ondersteunen dat? 5. Ook wordt er aangenomen dat heel Saendelft de route via dorpsstraat-Communicatieweg neemt richting Heemskerk. Dat is natuurlijk onzin, want voor zeker de helft van Saendelft is de n203 en A9 een veel betere optie. 6. In de het voorlopig ontwerp 2-11-2021 staat op pagina 4 onder "Waarom is een verbindingsweg nodig?" a. Verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid Assendelft en Saendelft > Veel extra verkeer zorgt voor geluids/milieuoverlast en onveilige situaties, dus leefbaarheid wordt niet verbeterd! b. Vermindering file en overlast Communicatieweg -West en Dorpsstraat > Eens, maar de Noorderveenweg wordt dan grote file. Beter is om maatregelen tegen het vele verkeer te nemen, zodat dit verkeer de provinciale wegen gaat gebruiken. c. Bestaande bouwweg van Kreekrijk eerder toegankelijk voor verkeer dan 2026 (vastgelegd in bestemmingsplan Kreekrijk) > Heeft niks met het Waarom te maken. d. Beter verdeling verkeersstromen tussen Communicatieweg West en Noorderveenweg > Veel meer verkeer van en naar de A8 zal over de Noorderveenweg gaan, waar zijn cijfers en inzicht over de huidige routes? e. Door de aanpassing komt er meer verkeer op Noorderweg en de Noorderveenweg. Deze wegen zijn beter geschikt voor het afwikkelen van het verkeer dan de Communicatieweg West. > Noorderweg beter geschikt voor afwikkelen verkeer? 7. In de het voorlopig ontwerp 2-11-2021 staat op pagina 6 "Parkrijklaan" Het fietspad wordt éénrichting. . Nou in de praktijk dus niet met de vele gevaarlijke situaties erbij. > Fietsverkeer van de Omzoom gaat gewoon linksom naar de Parkrijklaan > Fietsverkeer van Parkrijklaan gaat linksom naar de Noorderveenweg, anders moeten ze tweemaal het verkeer tussen Heemskerk en A8 lastigvallen. 8. In de het voorlopig ontwerp 2-11-2021 staat op pagina 8 "Dorpsstraat-Noorderveenweg" > Verkeerslichten wordt een grote ramp voor het doorstromen, zeker als dit de doorgaande route naar Heemskerk wordt zal dit een aanzuigende werking hebben. 9. In het document "agenda initiatief 8-12-2020" wordt gesproken over bewoners van Assendelft. Dat zullen vast geen inwoners van Saendelft geweest zijn.</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	<p>De aanleg van de verbindingsweg is bedoeld om de verkeersdruk op de Communicatieweg -West en de Dorpsstraat te verlagen. Dat wordt gerealiseerd met dit plan. De verschuiving van een deel van het verkeer naar de verbindingsweg past binnen de verkeersintensiteiten van het bestemmingsplan. Daarnaast liggende woningen verder van de weg af. Uit het verkeersmodel blijkt dat de Noorderveenweg drukker wordt. Dit wordt zeker geen provinciale weg. De berekende intensiteit komt overeen met de intensiteiten die gebruikt zijn bij het opstellen van de bestemmingsplannen. Op deze intensiteiten zijn de geluidsberekeningen en emissie berekening gebaseerd. In het ontwerp worden nog 50 km /uur drempels aangebracht. De rotondes, het verkeersplein en drempels regelen de verkeersnelheid. De aansluiting van de Waterrijklaan is geen onderdeel van de plannen voor de verbindingsweg. In de bouwplannen van Van der Gragt is een nieuwe verkeersontsluiting bedacht op de Noorderveenweg. Dat is een rotonde waar ook de Waterrijklaan op aangesloten wordt. Deze rotonde is meegenomen in de berekening van de verkeersintensiteiten. In de verkeersmodellen is rekening gehouden met de aanzuigende werking van de verbindingsweg. De getallen die staan aangeven op de tekening met de intensiteiten komen uit het model. Door verkeersdrempels, rotondes en een verkeersplein nemen de intensiteiten af. Het model is in 2019 bijgesteld op metingen en verkeersstellingen.</p>
40	<p>Wij wonen sinds 2020 aan de Rode Ring / Noorderveenweg en waren dus ook zeer verbaasd en ongerust betreffende de "plannen" van de gemeente. De Noorderveenweg is gedurende jaren steeds drukker geworden en overlast door geluid en fijnstof / gevaarlijke situaties zijn enorm toegenomen gezien er echt absurd hard gereden wordt. De communicatieweg is inmiddels voorzien van snelheidsbepkende maatregelen waardoor de snelheid uiteindelijk verlaagd is echter wordt daar nog te hard gereden als er geen tegenliggers zijn, dit zal is zeker te verwachten indien er geen snelheidsbepkende maatregelen worden genomen op de Noorderveenweg. Meerder malen zijn auto's uit de bocht gevlogen en over het fietspad geschoten. Snelheidsoverschrijding van +30km is de norm en de +50km of meer overschrijding is geen uitzondering. Het verbaasd ons dat de gemeente tot op heden hier niets aan gedaan heeft en ook dat zij niet van plan is hier in de toekomst iets mee te willen gaan doen. Door de aanpassing zal de overlast nog verder gaan toenemen. Met het plaatsen van verkeerslichten wordt het probleem elders groter gezien men de zgn verloren tijd met een hogere snelheid wil en denkt te kunnen inhalen, dit is nu al aan de orde en zal alleen maar gaan toenemen. Naar onze mening is een "bestemmingsverkeersregeling met handhaving" een optie waarmee de drukte beheersbaar zal worden. Daarnaast het invoeren van snelheid verlagende onderdelen als drempels, zigzag wegvlakken, camera's etc etc</p>	verkeer	Voorlopig ontwerp	<p>In het ontwerp van de Noorderveenweg ten westen van de Dorpsstraat worden nog 50 km /uur drempels aangebracht. De rotonden, het verkeersplein en drempels regelen de verkeersnelheid. Voor het deel ten oosten van de Dorpsstraat is de geplande rotonde Waterrijklaan ons inziens relevant. Overigens wijzen de metingen uit dat de 50 km/h limiet weliswaar overschreden wordt, maar niet in de aangegeven mate. Het gebruik van venstertijden / deels afsluiting van de wegen is geen oplossing. Venstertijden zijn in deze situatie niet handhaafbaar. Wie krijgt wel toestemming om er te rijden en wie niet. Daarnaast is het slechts een oplossing voor een paar uur. Een goed wegontwerp met veilige kruisingen is dat voor 24 uur.</p>

nr	VRAGEN / WENSEN	CATEGORIE	ONTWERP	ANTWOORD
	Opmerkingen fietsersbond op ontwerp			
41	Waarom wordt er zo een belangrijk onderdeel van de infrastructuur overgelaten aan de projectontwikkelaar?	verkeer	voorlopig ontwerp	Voor de ontwikkeling van Kreekrijk is er een overeenkomst met de ontwikkelaar. Hij heeft de verplichting voor aanleg van de bijbehorende wegen structuur en fietspaden
42	Het verkeer op de Communicatieweg-West richting Heemskerk zal fors gaan toenemen. Er liggen nogal wat gevaarlijke kruispunten aan die weg. Gaat daar nog iets mee gebeuren?	verkeer	voorlopig ontwerp	Dit valt buiten het project. Uw reactie gaat door naar de beleidsmedewerkers van de gemeente
43	De verkeersdruk tussen Dorpsstraat en komgrens wordt fors lager. Dan zien wij ruimte om de uiterst knullige fietsverbinding daar aan te pakken. Bijvoorbeeld weer gewoon over de Communicatieweg ipv via de Oranjeboomkade.	verkeer	voorlopig ontwerp	Dit valt buiten het project. Uw reactie gaat door naar de beleidsmedewerkers van de gemeente
44	Wordt het fietspad langs de Communicatieweg richting Heemskerk nog aangepast? Is nu 2,80, veel te smal naar alle normen.	verkeer	voorlopig ontwerp	Dit valt buiten het project. Uw reactie gaat door naar de beleidsmedewerkers van de gemeente
45	Volgens planning gaat het aantal mvt/e op de Noorderweg omhoog van <300 naar plm. 7500. Dat is forse verhoging (ruim 25x!) van de verkeersdruk. De Noorderweg verdwijnt dan definitief als rustige en autoluwe verbinding voor fietsers. Niet uitgesloten moet worden dat veel fietsers de Noorderweg gaan vermijden. Idealerweise zou de gemeente dan een nieuwe rustige verbindingsweg moeten realiseren	verkeer	voorlopig ontwerp	De huidige weg is afgesloten voor doorgaand verkeer vanwege de bouw van Saendelft en Kreekrijk. Openstelling geeft daardoor inderdaad een verhoging van het verkeer
46	De Noorderweg krijgt zowel een 50 als 60 km regiem. Op het 60 km traject wordt een tweerichtingsfietspad aangelegd, de 50 m zone wordt voorzien van fietsstroken. Halverwege is een kruisvlak voorzien waarbij fietsers van één fietsstrook moeten oversteken naar het tweerichtingsfietspad. Een oversteekbeweging in een 50/60 zone bij zo'n hoge verkeersdruk lijkt ons niet veilig	verkeer	voorlopig ontwerp	De oversteek ligt binnen de bebouwde kom op het 50 km /uur gedeelte. Tevens is de oversteek aangebracht op een verkeersdrempel. Bij aanbidding van het definitieve ontwerp aan het bestuur wordt een mogelijke aanvulling van het ontwerp van de Noorderweg bijgevoegd. Dat betreft een vrijliggend fietspad van het Jaap Bootpad naar de rotonde Kreekrijk
47	De fietsstroken zelf worden 2 meter, dat is niet onprettig, maar we vragen ons ook af of die nog wel passen bij de verwachte hoge verkeersdruk.	verkeer	voorlopig ontwerp	De oplossing is passend bij deze verkeersintensiteiten. Gezien de opmerkingen van de fietsersbond, bewoners en de vervoersregio wordt bij de aanbidding van het definitieve ontwerp aan het bestuur een mogelijke aanvulling van het ontwerp van de Noorderweg bijgevoegd. Dat betreft een vrijliggend fietspad van het Jaap Bootpad naar de rotonde Kreekrijk
48	Het tweerichtingsfietspad is ingetekend met een breedte van 3,50 meter. We vermoeden dat dit eer tweerichtingsbromfietspad wordt (want: 60 km zone). Dan is 3,50 meter krap. De wensbreedte voor een tweerichtingsbromfietspad is 4 meter.	verkeer	voorlopig ontwerp	Wij gaan hier uit van een tweerichtings fietspad met brommer van 3,50 m. Een breder fietspad past niet.
49	Rotondes zijn in Zaanstad een zorgenkind. Dat zien we op de rotondes in Saendelft en Poelenburg, waar fietsers regelmatig in de blinde hoek terecht komen van afslaande automobilisten. Een nieuw te ontwikkelen rotonde op de Parkrijlaan moet minimaal voldoen aan de laatste inzichten van CROW en SWOV, d.w.z. met ruim en goed zicht op de weg voor alle verkeersdeelnemers. Het vrijliggend fietspad moet ruim zijn en op de juiste afstand van de rijbaan liggen om de blinde hoek te beperken. Het fietspad zou bij voorkeur verhoogd moeten worden aangebracht.	verkeer	voorlopig ontwerp	Bij de uitwerking van het ontwerp komen hier snelheids verlagende voorzieningen. Deze zijn gelijk aan de drempels die nu bij de rotonde Dorpsstraat zijn aangebracht
51	Op de tekening zijn blokken ingetekend op het fietspad. Die moeten natuurlijk op de rijbaan worden aangebracht.	verkeer	voorlopig ontwerp	Dat wordt aangepast
52	Fietsers uit de richting Westzaan/Dorpsstraat naar de richting Noorderweg moeten op de rotonde twee banen (dat is: vier rijstroken) passeren. Indien het Kaaikpad vanaf de Dorpsstraat wordt verbeterd en verlengd naar de Parkrijlaan worden die extra kruisbewegingen vermeden. Fietsers hebben dan ook meer keuze.	verkeer	voorlopig ontwerp	Dit valt buiten het project. Uw reactie gaat door naar de beleidsmedewerkers van de gemeente
53	Indien het nog te ontwikkelen deel van het Kaaikpad wordt doorgetrokken naar de Communicatieweg ontstaat een alternatief voor fietsers die de extra drukte op de Noorderweg willen vermijden.	verkeer	voorlopig ontwerp	Dit valt buiten het project. Uw reactie gaat door naar de beleidsmedewerkers van de gemeente
54	We zien ook nieuwe mogelijkheden voor betere fietsinfrastructuur. Volgens verwachting zal het aantal mvt/flink afnemen op de Communicatieweg tussen Dorpsstraat en komgrens. Dan kan de onhandige fietsverbinding over de Oranjeboomkade weer over de Communicatieweg lopen.	verkeer	voorlopig ontwerp	Dit valt buiten het project. Uw reactie gaat door naar de beleidsmedewerkers van de gemeente
55	Er is nog een aantal zaken, waaronder het verkeersplein, een rotonde en een vrijliggend fietspad in studie waarvan de aanleg wordt overgelaten aan de projectontwikkelaar van Kreekrijk. Daar maken we ons zorgen over, projectontwikkelaars zijn doorgaans niet degenen die veel verstand hebben van veilige infrastructuur. Hiervan willen wij graag in een zo vroeg mogelijk stadium op de hoogte gehouden worden.	verkeer	voorlopig ontwerp	De rotonde en het vrijliggende fietspad langs de verlengde Noorderveenweg zijn onderdeel van het contract met de ontwikkelaar. Verkeerskundig wordt het getoetst door de gemeente. Wij informeren u hierover.
56	Tot slot vragen wij ons af of er op de Communicatieweg richting Heemskerk nog aanpassingen gaan gebeuren, met name aan de diverse kruisvlakken. Met de toename van het autoverkeer zal fietsen hier minder prettig worden en worden die kruisvlakken zeker niet veiliger. Het tweerichtingsbromfietspad zelf is daar met 2,80 bovendien veel te smal.	verkeer	voorlopig ontwerp	Dit valt buiten het project. Uw reactie gaat door naar de beleidsmedewerkers van de gemeente