

Planstudie Guisweg

Rapportage fase 1

6 oktober 2020 – Eindversie

COLOFON

Datum 6 oktober 2020
Kenmerk INT/2020/7072
Opgesteld door Kernteam Guisweg
Vastgesteld door Chris Engelsman
Versie Eindversie

Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

T 020 527 37 00
E info@vervoerregio.nl
W www.vervoerregio.nl

INHOUDSOPGAVE

Managementsamenvatting	3
1 Inleiding	6
1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis	6
1.2 Doel planstudie, tussen- en eindproducten	6
1.3 Vervolgproces naar realisatie	7
1.4 Leeswijzer	7
2 KADERS van de Planstudie	8
2.1 Problemen en kansen	8
2.2 Projectdoelen	9
2.3 Scope van het project	9
2.4 Planning en budget	10
2.5 Raakvlakprojecten en -studies	10
3 Fase 1: samenstelling alternatieven	12
3.1 Van oplossingsrichting naar alternatieven	12
3.2 Vijf bouwstenen planstudie Guisweg	13
3.3 Samenstelling basisalternatieven en plusopties	24
3.4 Aandachtspunten bij de alternatieven	30
4 Aanpak fase 2: selectie voorkeursalternatief	32
4.1 Doel van fase 2: voorkeursalternatief	32
4.2 Uit te voeren werkzaamheden	32
4.3 Op te leveren eindproducten	33
4.4 Planning en besluitvorming	34
5 Organisatie en samenwerking	35
5.1 Betrokken partners	35
5.2 Besluitvormingsstructuur	35
5.3 Participatie en communicatie	35
5.3.1 Werkzaamheden tijdens fase 1	35
5.3.2 Resultaten fase 1	36
5.3.3 Voorziene participatie in fase 2	37

MANAGEMENTSAMENVATTING

AANLEIDING

De kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg in Zaandijk, is al jaren een knelpunt in de doorstroming en zorgt bovendien voor veiligheidsrisico's. De verbinding tussen het hoofdwegennet (A8) en gemeentelijk wegennet in het gebied is onlogisch en inefficiënt. De ruimtelijke kwaliteit in het gebied is matig, zowel rondom de spoorwegovergang, het station Zaandijk Zaanse Schans als bij A8 aansluiting 2 in Zaandijk.

In 2019 zijn de gemeente Zaanstad, provincie Noord-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, Rijkswaterstaat West-Nederland Noord en de Vervoerregio Amsterdam de planstudie Guisweg gestart. Het doel van de planstudie is het vaststellen van een voorkeursalternatief, waar de problemen in het gebied mee worden verminderd en kansen worden benut. De projectpartners hebben gezamenlijk een bijdrage van €130 miljoen voor het project Guisweg toegezegd en hebben afgesproken om dat bedrag als taakstellend budget te hanteren.

Het tussenrapport dat nu voor ligt, betreft de afronding van fase 1 van de planstudie Guisweg, waarin de stap is gezet van een kansrijke oplossingsrichting naar concrete en realistische alternatieven. In fase 2 worden deze alternatieven verder uitgewerkt en beoordeeld.

SCOPE

De oplossingsrichting die wordt uitgewerkt, omvat in ieder geval het opheffen van de spoorwegovergang bij de Guisweg. Ter vervanging wordt voor het autoverkeer een verbindingsweg met een ongelijkvloerse spoorwegkruising parallel aan de A8 gerealiseerd. Daarnaast wordt een verbinding voor fietsers en voetgangers onder het spoor en de Provincialeweg aangelegd en wordt bekeken of de toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit rondom station Zaandijk Zaanse Schans kunnen worden verbeterd. Verder hoort het volledig maken van A8-aansluiting 3 (Zaandijk-West) tot de scope en wordt onderzocht of A8-aansluiting 2 (Zaandijk) wel of niet behouden kan blijven.

VIJF BOUWSTENEN ONDERZOCHT

Het project Guisweg is onderverdeeld in een vijftal verschillende bouwstenen die ieder een specifieke problematiek oplossen voor een bepaalde locatie. De vijf bouwstenen zijn nader onderzocht en per bouwsteen zijn meerdere varianten ontworpen en beoordeeld. De varianten zijn gedetailleerd beschreven in de factsheets. Uit de beoordeling zijn kansrijke varianten geselecteerd per bouwsteen. Met alle betrokken partijen en de belangrijkste partners en betrokkenen vanuit de omgeving, zijn de varianten uitvoerig besproken.

Bouwsteen 1: A8-aansluiting 3 (Zaandijk-West)

Deze bouwsteen betreft het volledig maken van aansluiting 3 van de A8. Dit houdt in dat een toerit naar de A8 richting het westen (N246 / Nauernasche Vaart) en een afrit van de A8 vanuit het westen worden toegevoegd. De enige kansrijke variant, is de variant waarbij de route van de Guisweg-zuid naar de nieuwe verbindingsweg (oost) de doorgaande route wordt en waarbij moet worden afgeslagen voor de richting

Rooswijk (Guisweg-noord). Deze variant functioneert verkeerskundig goed en biedt een verkeersveilige oplossing voor zowel weg- als (kruisend) fietsverkeer.

Bouwsteen 2: Verbindingsweg en T-aansluiting Provincialeweg

Deze bouwsteen betreft het maken van een verbindingsweg voor autoverkeer tussen de Guisweg (S153) nabij A8-aansluiting 3 en de Provincialeweg (S152). Om de onderdoorgang onder het spoor te kunnen inpassen, is het noodzakelijk dat ook (een deel van) de Provincialeweg wordt verdiept ter hoogte van de T-aansluiting. Er zijn twee kansrijke varianten: de noordelijke ligging (waarbij de Sluissloot zal worden onderbroken en de A8-aansluiting 2 open kan blijven) en de zuidelijke ligging (waarbij in principe A8-aansluiting 2 wordt afgesloten, maar het eventueel mogelijk is dat deze open kan blijven).

Bouwsteen 3: Kruising Guisweg – Provincialeweg

Deze bouwsteen betreft de nieuwe inrichting van de kruising van de Guisweg met de Provincialeweg, na het afsluiten van de spoorwegovergang. De meest kansrijke variant is een oost-west onderdoorgang voor fietsers en voetgangers bij de Guisweg, waarbij een fietstrap naar het noord-zuid fietspad wordt gerealiseerd. Via een kleine omweg door de Parklaan, kan de oostwest fietsonderdoorgang wel fietsend worden bereikt. Het is ook denkbaar dat de oost-west fietsverbinding niet bij de Guisweg, maar bij het station komt te liggen. In dat geval wordt bij de Guisweg een eenvoudige T-splitsing met gelijkvloerse oversteek voor fietsers en voetgangers gerealiseerd.

Bouwsteen 4: Station Zaandijk Zaanse Schans

Deze bouwsteen betreft de ruimtelijke kwaliteit en toegankelijkheid van het station Zaandijk Zaanse Schans en de mogelijkheid om hier voor voetgangers en fietsers een verbinding tussen oost en west te realiseren. De twee kansrijke varianten zijn een separate onderdoorgang van oost naar west en een (duurdere) nieuwe onderdoorgang die wordt geïntegreerd met de bestaande perrontunnel. Als ervoor wordt gekozen om de oostwest fietsverbinding bij de Guisweg te realiseren, kan bij het station worden geïnvesteerd in het opwaarderen van de stationsomgeving.

Bouwsteen 5: A8 Aansluiting 2

Bouwsteen 5 betreft Aansluiting 2 aan Rijksweg A8. De twee voor de hand liggende varianten bij deze bouwsteen, zijn een variant met aansluiting 2 en een variant waarbij aansluiting 2 is afgesloten.

TWEE ONDERSCHIEDENDE BASISALTERNATIEVEN KANSRIJK

Twee onderscheidende basisalternatieven zijn kansrijk bevonden om te onderzoeken in de volgende fase van de planstudie Guisweg. Beide basisalternatieven dragen goed bij aan het oplossen van de knelpunten in de doorstroming en het verbeteren van de verkeersveiligheid en lijken bovendien haalbaar om te realiseren binnen het taakstellend budget van €130 miljoen.

Basisalternatief 1: Noordelijke Ligging & Fietstunnel bij het station Zaandijk Zaanse Schans

In dit alternatief wordt de huidige spoorwegovergang Guisweg gesaneerd en komt ter plaatse van de kruising Provincialeweg – Guisweg een gelijkvloerse T-splitsing. Een aparte onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de Provincialeweg en het spoor wordt gerealiseerd bij het station. Hierdoor gaat de nieuwe oost-west fietsstructuur via het station in plaats van de Guisweg. Het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg kan met de fiets aan de hand worden bereikt met een fietstrap of fietsend via een kleine omweg door de Museumlaan. De route over de Stationsstraat vanaf de Lagedijk tot en met kruising

Julianabrug wordt ingericht als fietsstraat. Na het kruispunt bij de Julianabrug vervolgt de fietsstructuur de oorspronkelijke route. Tussen de Guisweg en de Stationsstraat wordt langs de Provincialeweg een fietspad gerealiseerd, onder meer om het station beter bereikbaar te maken.

Voor het autoverkeer blijft A8-aansluiting 2 behouden, in combinatie met de noordelijke ligging van de Verbindingsweg en de verdiepte T-aansluiting en de relatie van zuid naar oost als doorgaande route bij aansluiting 3. Hierbij wordt de Sluissloot afgesloten voor recreatievaart. Voor de aanleg van de verbindingsweg is sowieso ruimte nodig van de huidige velden van TV Westzijderveld. In de noordelijke ligging is tevens ruimte nodig van de velden van KZTV.

Basisalternatief 2: Zuidelijke Ligging & Fietstunnel bij de Guisweg

In dit alternatief wordt de huidige spoorwegovergang Guisweg gesaneerd en komt ter plaatse van de kruising Provincialeweg – Guisweg een gelijkvloerse T-splitsing voor autoverkeer. Voor het fietsverkeer van oost naar west wordt een fietstunnel bij de Guisweg gerealiseerd op de locatie van de huidige spoorwegovergang. Het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg kan met de fiets aan de hand worden bereikt met een fietstrap of fietsend via een kleine omweg door de Parklaan. In dit alternatief blijft de fiets- en waterstructuur grotendeels intact ten opzichte van de huidige situatie. Tussen de Guisweg en de Stationsstraat wordt langs de Provincialeweg een fietspad gerealiseerd, onder meer om het station beter bereikbaar te maken.

De wegstructuur wordt met een verdiepte T-aansluiting uitgevoerd met behoud van de Sluissloot, voor zowel de afwatering als de recreatievaart. Voor aansluiting 3 is de variant met de relatie van zuid naar oost als doorgaande route opgenomen. Daardoor is ruimte nodig van de huidige velden van TV Westzijderveld. Aansluiting 2 wordt afgesloten met een positief effect voor de doorstroming op de A8 en de Provincialeweg en met negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van Oud-Koog en op onderdelen van het onderliggende gemeentelijke wegennet.

Plusopties om Basisalternatieven te verbeteren.

In de volgende fase worden enkele plusopties onderzocht om de Basisalternatieven mogelijk te versterken of verbeteren. De plusopties kunnen indien wenselijk, haalbaar en betaalbaar worden toegevoegd aan het voorlopig voorkeursalternatief dat wordt opgesteld. De te onderzoeken plusopties zijn:

1. Verbeteren fietsverbinding aan de oostkant van de Provincialeweg (beter fietsnetwerk): *vanaf €3,5 miljoen*
2. Vier rijstroken (2x2) op de Verbindingsweg (robuustheid beter): *€4,3 miljoen*
3. Geïntegreerde fietstunnel met perrontunnel (ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid station beter): *Vanaf €15 miljoen*
4. Meer kwaliteit fietstunnel: toegangen wijder, wanden schuin (ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid): *Vanaf €3 miljoen*
5. Toekomst vaste noord-zuid waterverbinding realiseren aan de westzijde van het station (kruisend met de fietstunnel, voorbereid op de potentiële gebiedsontwikkeling): *€1,5 miljoen*

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING EN VOORGESCHIEDENIS

Aanleiding: spoorwegovergang, stationsomgeving en aansluitingen op de A8

De kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg in Zaandijk, is al jaren een knelpunt in de doorstroming en zorgt bovendien voor veiligheidsrisico's. De verbinding tussen het hoofdwegennet (A8) en gemeentelijke wegennet in het gebied is onlogisch en inefficiënt. Beide aansluitingen functioneren alleen van/naar Amsterdam en door A8 aansluiting 2 (Zaandijk) ontstaan bovendien gevaarlijke situaties en congestie op de A8. De ruimtelijke kwaliteit in het gebied is matig, zowel rondom de spoorwegovergang, het station als bij A8 aansluiting 2 in Zaandijk.

Verkenning Guisweg en bestuursovereenkomst

Al in 2006 heeft een eerste onderzoek plaatsgevonden naar de knelpunten rondom de spoorwegovergang Guisweg. Na diverse nieuwe onderzoeken en studies, is in de periode van maart 2018 tot en met maart 2019, op initiatief van de Vervoerregio Amsterdam, een gezamenlijke verkenning uitgevoerd. Op basis van de verkenning is een besluit genomen over een kansrijke oplossingsrichting als uitgangspunt voor de planstudie. Deze oplossingsrichting omvat een ongelijkvloerse kruising, waarbij het spoor op maaiveld blijft liggen en een weg- en fietsverbinding onder het spoor door gaan. Op basis van de resultaten van de verkenning Guisweg is eind 2019 door de projectpartners een bestuursovereenkomst (BOK) over de samenwerking in het kader van de planstudie ondertekend.

1.2 DOEL PLANSTUDIE, TUSSEN- EN EINDPRODUCTEN

Het doel is het vaststellen van een voorkeursalternatief

Het doel van de planstudie is het vaststellen van een voorkeursalternatief waar de problemen in het gebied mee worden verminderd en kansen worden benut. De keuze voor een voorkeursalternatief wordt ondersteund met alle benodigde achtergrondinformatie, zoals in ieder geval een ontwerp, een verkeerskundige analyse, een kostenoverzicht en een (milieu)effectbeoordeling. De resultaten van de planstudie hebben geen juridische status.

Fase 1: van kansrijke oplossing naar realistische alternatieven

De planstudiefase is gestart op 3 juni 2019 met het publiceren van de concept startnotitie die, na een reactietermijn, op 18 oktober 2019 door het bestuurlijk overleg Guisweg is vastgesteld. De planstudie Guisweg is opgedeeld in twee fasen. Het rapport dat nu voor ligt, betreft de afronding van fase 1, waarin de stap is gezet van een kansrijke oplossingsrichting naar concrete en realistische alternatieven.

Fase 2: van realistische alternatieven naar een voorkeursalternatief

In fase 2 van de planstudie worden de alternatieven verder uitgewerkt en in detail beoordeeld, zodat door bestuurders in 2021 een voorlopig voorkeursalternatief kan worden vastgesteld. Na een reactietermijn nemen bestuurders een besluit over een definitief voorkeursalternatief. Daarbij worden bestuurlijke afspraken gemaakt over de organisatie van de planuitwerkingsfase, zodat de planstudie kan worden afgerond en de planuitwerking kan worden opgestart.

1.3 VERVOLGPROCES NAAR REALISATIE

Na het afronden van de planstudiefase (met een besluit over een voorkeursalternatief) volgt de planuitwerkingsfase. In de planuitwerkingsfase wordt onder meer het omgevingsplan/ bestemmingsplan gewijzigd. De stappen in de planuitwerkingsfase hebben dus een juridische status en hier kan formeel bezwaar en beroep tegen aangetekend worden. Ook wordt een aannemer geselecteerd om de werkzaamheden uit te voeren. Naar verwachting kan de realisatie in 2024 starten en zullen de werkzaamheden ongeveer 2 jaar duren.

1.4 LEESWIJZER

Dit rapport betreft de tussenrapportage naar aanleiding van fase 1 van de planstudie Guisweg, waarin als resultaat van fase 1 twee basisalternatieven en een aantal plusopties wordt gepresenteerd. In het volgende hoofdstuk worden allereerst de kaders van de planstudie Guisweg samengevat. Hoofdstuk 3 bevat vervolgens de kern van het resultaat tot nu toe: de analyse per bouwsteen, twee basisalternatieven en een aantal plusopties. In hoofdstuk 4 wordt vooruit gekeken naar fase 2 van de planstudie en in het afsluitende hoofdstuk volgt een toelichting op de organisatie van de planstudie.

2 KADERS VAN DE PLANSTUDIE

2.1 PROBLEMEN EN KANSEN

In de verkenning Guisweg en de eerste fase van de planstudie is een beeld verkregen van de knelpunten en mogelijke oorzaken daarvan. Er zijn met name knelpunten met betrekking tot de huidige verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast is er sprake van kansen voor dit gebied voor woningbouw en knooppuntontwikkeling.

Problemen verkeersveiligheid en doorstroming verkeer rondom de spoorwegovergang

De spoorwegovergang met de Guisweg vormt al jarenlang een knelpunt voor autoverkeer en fietsers. Het grote aantal treinen dat hier passeert zorgt voor lange wachttijden en overlast in de omgeving. De lange wachttijden leiden ook tot veiligheidsrisico's, aangezien vooral fietsers regelmatig doorrijden terwijl de spoorwegbomen al naar beneden gaan. De inrichting van het kruispunt voor fietsers en voetgangers is onveilig en onduidelijk en daardoor ontstaan er regelmatig gevaarlijke situaties. Bovendien groeit het aantal reizigers en is er een sterke behoefte aan meer treinen op dit traject. ProRail werkt aan maatregelen om een hogere treinfrequentie mogelijk te maken. Dat kan in ieder geval niet zonder het saneren van de huidige spoorwegovergang.

Problemen onlogische wegenstructuur

In het plangebied zijn twee aansluitingen op de A8, die beide alleen van en naar Amsterdam toegankelijk zijn. De verknoping van het hoofdwegennet (snelweg) en onderliggend wegennet is daarmee onlogisch en inefficiënt. Door de korte in- en uitvoegstroken van aansluiting 2 op de A8 vlakbij de Coenbrug en de korte afstand tot aansluiting 3 (Zaandijk-West) ontstaan bovendien gevaarlijke situaties en congestie (file) op de A8. Aansluiting 2 op de Provincialeweg geeft overlast voor de omgeving: geluidshinder, verslechterde luchtkwaliteit en verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Problemen ruimtelijke kwaliteit rondom het station

Het station Zaandijk Zaanse Schans heeft een gunstige ligging ten opzichte van de grote toeristische trekpleister Zaanse Schans. De potentie van het station wordt op dit moment echter niet optimaal benut. De ruimtelijke kwaliteit rondom het station is slecht, het niveau van de voorzieningen is laag en er heerst een gevoel van sociale onveiligheid.

Problemen barrièrewerking infrastructuur

De bundel van de N203/Provincialeweg (2x2 rijstroken) en de spoorlijn is in Zaanstad een barrière voor met name fietsers en voetgangers tussen de wijken rond de Zaan en nieuw westelijk Zaanstad. Er is een tekort aan (goede) oost-west verbindingen. In Koog aan de Zaan vormt de A8 ook een barrière tussen de wijken ten noorden en ten zuiden van de A8, waarbij de positionering van aansluiting 2 ervoor zorgt dat de parallelstructuur langs de Provincialeweg wordt onderbroken. In mindere mate vormt ook de Guisweg ten westen van de spoorlijn een barrière tussen de wijk Rooswijk, station Zaandijk Zaanse Schans en de sportverenigingen.

Kansen gebiedsontwikkeling

Naast de genoemde problematiek rond de Guisweg liggen er ook kansen op woningbouw en knooppuntontwikkeling rondom het station, zeker als de infrastructuur op orde is en de frequentie van de treinen toeneemt. De gemeente Zaanstad verkent hiervoor de mogelijkheden. De besluitvorming over het woningbouwtraject staat los van het project Guisweg, maar de twee worden natuurlijk in detail op elkaar afgestemd. De financiering van het project Guisweg is niet afhankelijk van de woningbouw.

2.2 PROJECTDOELEN

Op basis van de bovenstaande analyse van problemen en kansen, hebben de samenwerkende partijen het volgende hoofddoel en bijbehorende nevendoelen benoemd in de planstudie Guisweg:

Hoofddoel

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

Nevendoelen

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

2.3 SCOPE VAN HET PROJECT

Op basis van de verkenning Guisweg, die in maart 2019 is afgerond, is een kansrijke oplossingsrichting geselecteerd, die het uitgangspunt vormt voor de scope van de planstudie Guisweg. Deze oplossingsrichting omvat de volgende onderdelen:

- De aanleg van een nieuw wegtracé: een verbindingsweg parallel aan de A8 voor autoverkeer vanaf A8-aansluiting 3, met een ongelijkvloerse spoorwegkruising en een verdiepte aansluiting op de Provincialeweg ter hoogte van de Pellekaanstraat;
- De aanleg van een (of twee) verbindingen voor fietsers en/of voetgangers onder het spoor en de Provincialeweg, waarbij in ieder geval een fietsonderdoorgang ter hoogte van de Guisweg wordt onderzocht;
- Het verbeteren van de toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit rondom station Zaandijk Zaanse Schans, waarbij ook een combinatie met een oost-west verbinding onder het spoor voor fietsers en voetgangers tot stand kan komen;
- Het volledig maken van A8-aansluiting 3 (Zaandijk-West) door het toevoegen van een op- en afrit van en naar het westen (nu is de aansluiting eenzijdig).
- Daarnaast wordt onderzocht of A8-aansluiting 2 (Zaandijk) wel of niet behouden kan blijven en of de leefbaarheid rondom de bestaande aansluiting kan verbeteren.

2.4 PLANNING EN BUDGET

Het is de ambitie van de betrokken partners om de eindrapportage over de planstudie Guisweg eind 2021 gereed te hebben, zodat het voorkeursalternatief begin 2022 kan worden vastgesteld. Het is de bedoeling om de realisatie van het project te laten starten in 2024 en de maatregelen in 2026 op te leveren, zodat het hoogfrequent spoorvervoer op de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam in 2026 kan worden ingevoerd.

Het taakstellend budget voor de realisatie van het project Guisweg bedraagt €130 miljoen, zoals overeengekomen in de MIRT-verkenning Corridor Amsterdam-Hoorn en de daaruit voortvloeiende bestuursovereenkomst.

2.5 RAAKVLAKPROJECTEN EN-STUDIES

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Op de Zaanlijn wordt door ProRail gewerkt aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarbij een frequentieverhoging naar zes intercity's en zes sprinters mogelijk wordt gemaakt. De maatregelen vanuit PHS zijn naar verwachting eind 2026 gerealiseerd. De frequentieverhoging is alleen mogelijk als het veiligheidsprobleem op de spoorwegovergang Guisweg is opgelost. Voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is dit een van de redenen om een bijdrage te leveren aan het project Guisweg.

Verbinding A8-A9

De provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeente Zaanstad onderzoeken (samen met een aantal andere partners) de realisatie van een nieuwe wegverbinding tussen de A8 bij Westzaan en de A9 bij Heemskerk. Het doel is om de bereikbaarheid te verbeteren, net als de leefbaarheid langs het bestaande tracé. De verwachting is dat door de Verbinding A8-A9 de verkeersdruk op de A8 bij Zaandijk toeneemt, dus daar wordt in het project Guisweg rekening mee gehouden.

Programma OV-knooppunten – Maak Plaats!

Het programma OV-Knooppunten is één van de uitvoeringsprogramma's van de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Daarin vormen de stations langs de Zaanlijn, waaronder station Zaandijk Zaanse Schans, één van de speerpunten. De omgeving rondom stations biedt goede locaties voor woningzoekenden, bedrijven en instellingen die zich in de Metropoolregio Amsterdam willen vestigen.

Corridorstudie Amsterdam – Hoorn

Rijk en regio hebben in het Bestuurlijk Overleg CAH van 29 maart 2019 een multimodaal mobiliteitspakket voor het corridorgebied Amsterdam-Hoorn afgesproken. In het mobiliteitspakket wordt de link gelegd tussen verschillende dossiers en verschillende projecten. Het project Guisweg maakt onderdeel uit van dit pakket, maar wordt als zelfstandig project aangestuurd en uitgevoerd. Er wordt afgestemd met de andere projecten in het pakket, waaronder de capaciteitsuitbreiding op de A7/A8 tussen Amsterdam en Hoorn.

Regionale woningbouwopgave en MAAK. Zaanstad

De beoogde gebiedsontwikkelingen nabij station Zaandijk Zaanse Schans zijn vastgelegd in de ontwikkelvisie van de gemeente Zaanstad: MAAK. Zaanstad. Een betere bereikbaarheid en het vervangen van de spoorwegovergang zijn een voorwaarde voor de woningbouw. Andersom is deze woningbouw geen

voorwaarde voor de realisatie van het project Guisweg. De planvorming en besluitvorming over de gebiedsontwikkeling, worden georganiseerd door de gemeente Zaanstad.

Busbrug De Binding

In de gemeente Zaanstad wordt gewerkt aan de voorbereiding van de permanente openstelling van busbrug De Binding tussen de wijken Westerwatering en Westerkoog. Permanente openstelling van de Binding zal een effect hebben op de verkeersstromen in de spitsperiodes (buiten de spitsperiodes is de Binding al opengesteld voor het verkeer). Effecten van het al dan niet permanent openstellen zullen worden meegenomen in een gevoeligheidsanalyse in de planstudie Guisweg.

De Coenbrug en A8

Rijkswaterstaat heeft in 2020 een pakket aan maatregelen uitgevoerd om de (geluids-) overlast van de Coenbrug op de omgeving te beperken. Het effect van deze maatregelen zal worden meegenomen in de relevante effectbeoordelingen, om zo tot de juiste conclusies ten aanzien van de effecten van het project Guisweg te komen.

Zaans Mobiliteitsplan

De gemeente Zaanstad werkt aan het Zaans Mobiliteitsplan. Het Zaans Mobiliteitsplan wordt het nieuwe strategische beleidskader voor mobiliteit. Het vervangt het Zaans Verkeer- en Vervoerplan uit 2009 en zal de visie schetsen voor mobiliteit in Zaanstad tot aan 2040. Het dient als kader voor ruimtelijke ontwikkelingen en wordt de basis voor toekomstige (gewenste) investeringen in mobiliteit in Zaanstad.

3 FASE 1: SAMENSTELLING ALTERNATIEVEN

3.1 VAN OPLOSSINGSRICHTING NAAR ALTERNATIEVEN

De planstudiefase Guisweg wordt begin 2022 afgesloten met het vaststellen van een voorkeursalternatief. Om deze keuze goed te kunnen maken, worden op dit moment basisalternatieven geselecteerd. Deze alternatieven worden de komende periode (fase 2 van de planstudie) verder uitgewerkt en in detail beoordeeld.

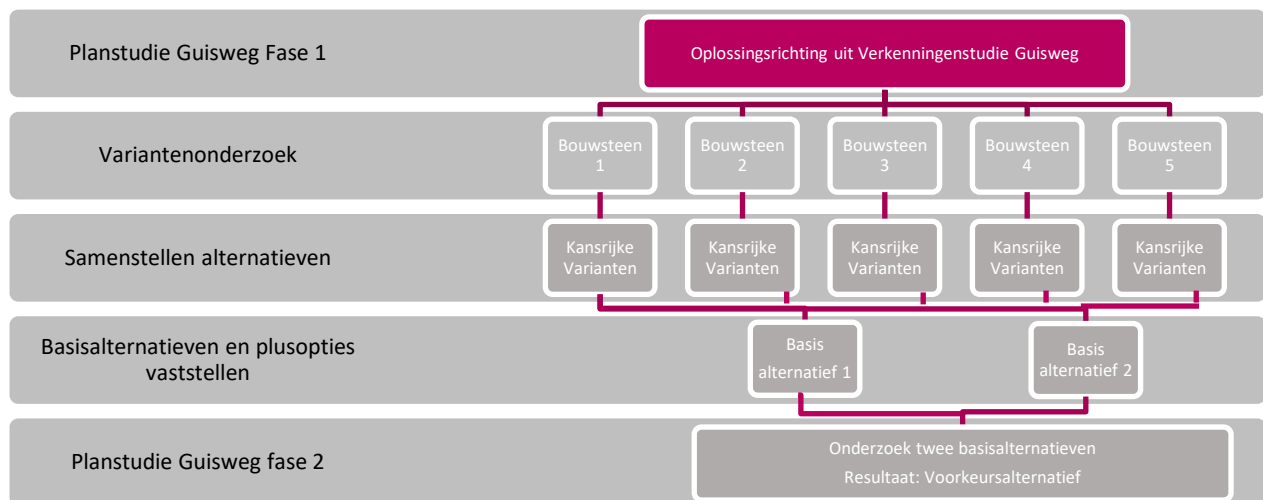
De twee basisalternatieven zijn gedragen, reële en goed afgebakende alternatieven binnen het taakstellend budget van €130 miljoen. In aanvulling op de basisalternatieven, werken we een aantal plusopties uit, waarmee extra functionaliteiten of meer kwaliteit aan het project kan worden toegevoegd. Voor deze plusopties ontbreekt de financiering, maar hebben de partners aangegeven gezamenlijk op zoek te gaan naar extra financiële mogelijkheden.

De twee basisalternatieven zijn geselecteerd op basis van de ontwerpen en onderzoeken, die de afgelopen periode (fase 1 van de planstudie) tot stand zijn gekomen. In de startnotitie van de planstudie Guisweg is opgenomen binnen welke kaders de zoektocht naar kansrijke alternatieven is uitgevoerd (zie hoofdstuk 2 hierboven).

Om de ontwerpopgave te structureren, is de gekozen oplossingsrichting in de startnotitie opgedeeld in negen bouwstenen, die in de planstudie verder uitgewerkt worden. Deze negen bouwstenen zijn in planstudie fase 1 samengevoegd tot vijf bouwstenen (zie paragraaf 3.2 hieronder).

In fase 1 van de planstudie zijn deze vijf bouwstenen nader onderzocht en zijn per bouwsteen meerdere varianten ontworpen. Uit deze varianten zijn de meest kansrijke geselecteerd. Vervolgens zijn twee basisalternatieven samengesteld. Deze alternatieven bestaan uit een combinatie van kansrijke varianten van elke bouwsteen. De basisalternatieven en plusopties worden beschreven in paragraaf 3.3.

Met het vaststellen van basisalternatieven en plusopties wordt fase 1 afgesloten en kan fase 2 starten. De vastgestelde alternatieven worden verder uitgewerkt en in detail onderzocht in fase 2 van de planstudie. In onderstaand figuur is het onderzoek schematisch weergegeven.



Het onderzoek naar de verschillende varianten en de samenstelling van de basisalternatieven, is in detail toegelicht in de rapporten in de bijlagen. In onderstaand figuur zijn de bijlagenrapportages weergegeven.

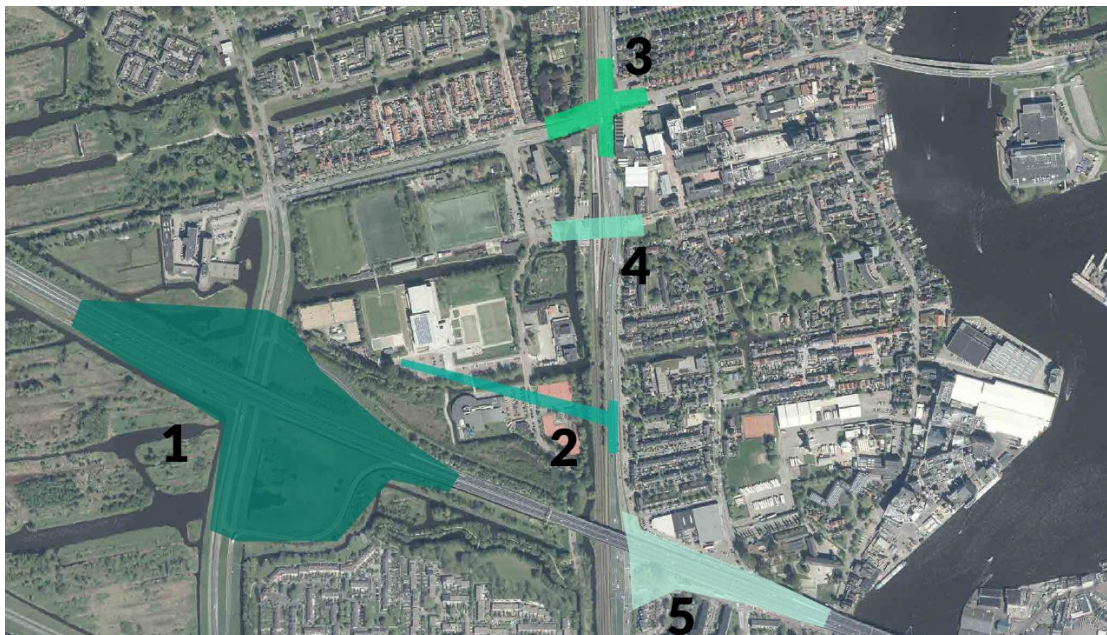


3.2 VIJF BOUWSTENEN PLANSTUDIE GUISWEG

Het project Guisweg is onderverdeeld in een vijftal verschillende bouwstenen die ieder een specifieke problematiek oplossen voor een bepaalde locatie. Met deze vijf bouwstenen wordt het de gehele (geografische) scope van het projectgebied afgedekt (Figuur 1).

De vijf bouwstenen zijn nader onderzocht en per bouwsteen zijn meerdere varianten ontworpen. Varianten geven een invulling van de ontwerpogave per bouwsteen. De varianten zijn gedetailleerd beschreven in de factsheets. Alle varianten zijn getoetst op technische haalbaarheid en afzonderlijk beoordeeld op diverse aspecten, waaronder kosten en oplossend vermogen. Uit de beoordeling zijn kansrijke varianten geselecteerd per bouwsteen. Het aantal kansrijke varianten per bouwsteen is beperkt. De varianten zijn uitvoerig besproken met alle betrokken partijen en met deelnemers uit de focusgroep.

Hieronder zijn per bouwsteen de belangrijkste afwegingen en meest kansrijke varianten beschreven, welke gebruikt kunnen worden bij het samenstellen van de alternatieven. De term kansrijk kan op verschillende manieren verbonden worden aan een variant. De variant kan vanwege de geboden kwaliteit (bv. ruimtelijk of bereikbaarheid) goed scoren, maar kan ook kansrijk zijn als het gaat om de maakbaarheid en kosten, ten opzichte van andere varianten van een bouwsteen. In de alternatievenrapportage (Bijlage B) van ingenieursbureau Movares is meer gedetailleerd omschreven waarom bepaalde varianten wel of niet als kansrijk zijn meegenomen.



Figuur 1: Overzicht van de bouwstenen

Bouwsteen 1: A8-aansluiting 3 (Zaandijk-West)

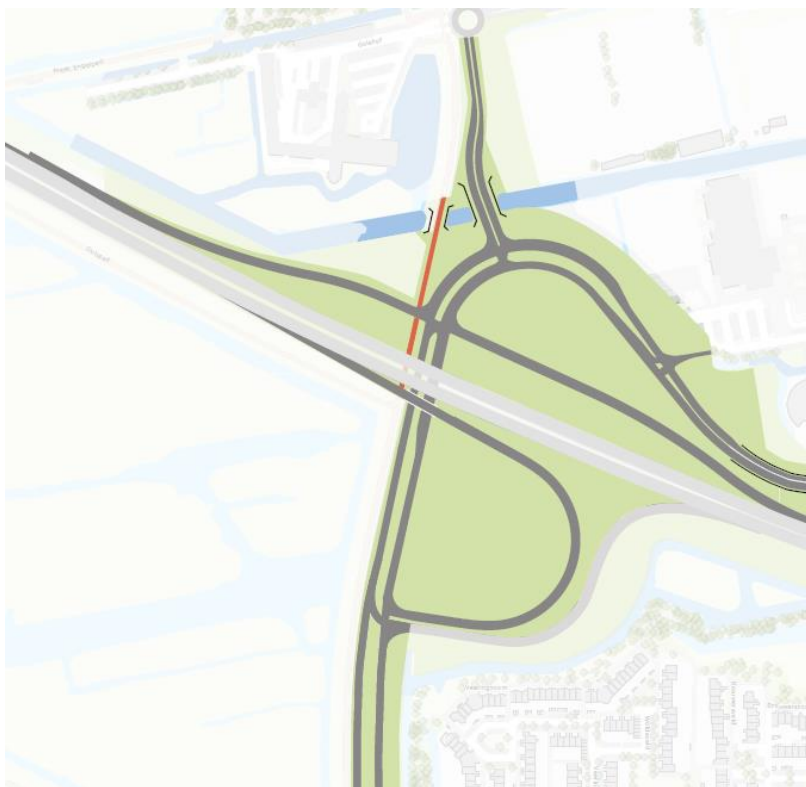
Deze bouwsteen betreft het volledig maken van aansluiting 3 van de A8. Dit houdt in dat een toerit naar de A8 richting het westen (N246 / Nauernasche Vaart) en een afrit van de A8 vanuit het westen worden toegevoegd. Het volledig maken van aansluiting 3 is in alle onderzochte varianten onderdeel van het project (Figuur 2).

De grootste uitdaging bij deze bouwsteen was het creëren van een werkend verkeerssysteem voor de aansluiting van de op- en afritten op de bestaande Guisweg (s153). Aan de noordkant van de A8 moet hier bovendien de nieuw aan te leggen verbindingsweg naar de Provincialeweg (s152) worden aangesloten op de Guisweg (s153). Bij het ontwerp van de kruispunten is rekening gehouden met de gewijzigde verkeersstromen, zowel voor de situatie waarin A8-aansluiting 2 (Zaandijk) open blijft als voor de situatie waarin deze wordt afgesloten (zie bouwsteen 5 hieronder). Aandachtspunt voor het vervolgonderzoek is in ieder geval dat er mogelijk sprake is van een overschrijding van de normen voor stikstofdepositie op de A8 ten westen van de aansluiting.

Voor deze bouwsteen zijn verschillende varianten onderzocht. De enige kansrijke variant, is de variant waarbij de route van de Guisweg-zuid naar de nieuwe verbindingsweg (oost) de doorgaande route wordt en waarbij moet worden afgeslagen voor de richting Rooswijk. Deze variant functioneert verkeerskundig goed en biedt een verkeersveilige oplossing voor zowel weg- als (kruisend) fietsverkeer. De bestaande afrit van de A8, vanuit het oosten, verschuift iets naar het zuiden zodat er ruimte ontstaat voor de inpassing van de verbindingsweg. De nieuwe toerit, richting het westen, is goed inpasbaar met de aanwezige waterstructuur.

In de analyses leek de variant Ovatonde ook kansrijk, maar uiteindelijk is gebleken dat de verkeersafwikkeling niet voldoende is, terwijl de veiligheid voor fietsers al een serieus aandachtspunt was. Het voorstel is dan ook om de Ovatonde niet verder mee te nemen.

Een variant waarbij gebruik gemaakt wordt van de oude Guisweg tussen Westzaan en Zaandijk (inclusief een volledige aansluiting 3 op de A8), is op zichzelf wel kansrijk, maar sluit op dit moment onvoldoende aan bij de doelen van het project en valt zodoende buiten de scope. Voor deze variant is een nieuwe onderdoorgang onder de A8 noodzakelijk en kan de bestaande verbinding N515 tussen Westzaan en Zaandijk komen te vervallen. Omdat deze variant vanuit het perspectief van natuur en leefbaarheid later mogelijk nog interessant is, stellen we voor om deze variant als terugvaloptie in fase 2 mee te nemen. Terugvaloptie wil zeggen, dat we dit in eerste instantie niet actief onderzoeken, maar daar in een later stadium nog toe kunnen besluiten.



Figuur 2: Scopekaart bouwsteen 1

Bouwsteen 2: Verbindingsweg en T-aansluiting Provincialeweg

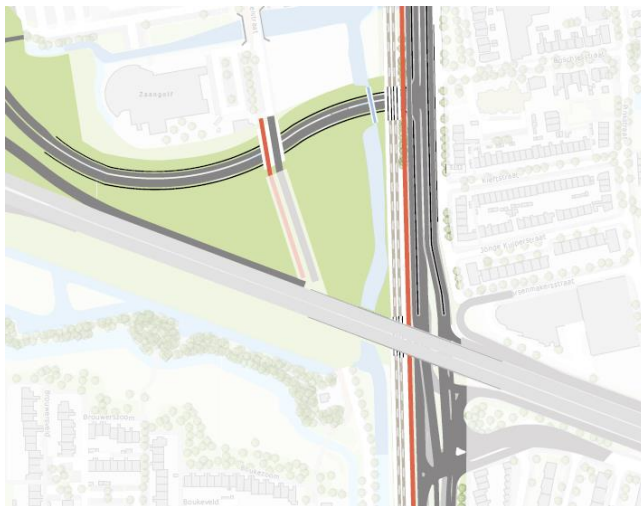
Deze bouwsteen betreft het maken van een verbindingsweg voor autoverkeer tussen de Guisweg (S153) nabij A8-aansluiting 3 en de Provincialeweg (S152). Het uitgangspunt is dat hierbij het spoor ongelijkvloers gekruist wordt. Om deze te kunnen inpassen is het noodzakelijk dat ook (een deel van) de Provincialeweg wordt verdiept ter hoogte van de T-aansluiting.

De belangrijkste uitdaging bij deze bouwsteen is het bepalen van de juiste locatie van de verdiepte T-aansluiting van de nieuwe verbindingsweg op de Provincialeweg (s152). Deze aansluiting moet worden ingepast in het gebied tussen de Verzetstraat/A8 in het zuiden en de Sluissloot/het station in het noorden.

Aan de noordkant is het van belang dat de Sluissloot kan blijven functioneren voor de afwatering van Oud-Koog en liefst ook voor de recreatievaart. Aan de zuidkant is het van belang dat de aansluiting met de Verzetstraat en (eventueel) de aansluiting op de A8 goed ingepast kunnen worden en er een goed werkend verkeerssysteem ontstaat. Daarnaast is het belangrijk om de verdiepte T-aansluiting van de verbindingsweg op de Provincialeweg goed in te passen in de beperkt beschikbare ruimte tussen de Pellekaanstraat en de spoorlijn.

Voor deze bouwsteen zijn diverse varianten en subvarianten onderzocht. De variant 'Noordelijke ligging' en de variant 'Zuidelijke ligging' zijn de meest kansrijke varianten van deze bouwsteen. In beide varianten is ervoor gekozen zo min mogelijk rijstroken verdiept aan te leggen op de Provincialeweg (twee rijstroken) en de Verbindingsweg (drie rijstroken) en de overig benodigde rijstroken op de Provincialeweg op maaiveld te behouden:

- Noordelijke ligging (Figuur 3): de noordelijke ligging van de Verdiepte T, waarbij de Sluissloot zal worden onderbroken, maar de mogelijkheid bestaat om Aansluiting 2 te handhaven;
- Zuidelijke ligging (Figuur 4): de zuidelijke ligging van de Verdiepte T met handhaving van de Sluissloot. In deze variant is het logischer om A8-aansluiting 2 af te sluiten en nader onderzoek in fase 2 moet uitwijzen of het technisch mogelijk is om aansluiting 2 ook in deze variant open te houden.



Figuur 3: Bouwsteen 2 alternatief 1 noordelijke ligging



Figuur 4: Bouwsteen 2 alternatief 2 zuidelijke ligging

De variant waarbij een verlengde onderdoorgang in de Provincialeweg wordt gerealiseerd, zodat deze onder de Sluissloot (met aquaduct) wordt doorgeleid, wordt niet als kansrijk gezien. De reden hiervoor is dat deze variant substantieel hogere kosten met zich meebrengt en een grotere lengte een negatieve impact heeft op de Provincialeweg en de naastgelegen woonwijk (onder meer doordat meer breedte nodig is).

Bij de Noordelijke ligging is het afsluiten van de Sluissloot onvermijdelijk. Dit betekent dat recreatievaart geen gebruik meer kan maken van een waterverbinding onder de Provincialeweg.

De varianten vragen aanpassingen van de waterstructuur, zowel voor waterhuishouding als voor de recreatievaart. Uitgangspunt is dat de waterhuishouding op orde blijft door het plaatsen van een gemaal. Naast het afsluiten van de Sluissloot in de noordelijke variant is in beide varianten een oplossing nodig voor de noord-zuid waterverbinding die de auto onderdoorgang doorkruist.

Bij de Zuidelijke ligging zijn meerdere (sub)varianten onderzocht met elk verschillende voor- en nadelen. In de meest kansrijke variant van de Zuidelijke ligging – om deze bouwsteen binnen budget te houden en de fietsstructuur intact te houden – wordt doorgaand autoverkeer op de Provincialeweg gescheiden van het autoverkeer dat gebruik maakt van de nieuwe verbindingsweg. Deze autostructuur is technisch haalbaar, maar complex. Bij het maken van het ontwerp in fase 2 zal een voor de automobilist herkenbaar daarmee verkeersveilig ontwerp moeten worden gemaakt.

Beide varianten hebben gevolgen voor de waterstructuur aan de westkant van het spoor; de noord-zuid waterverbinding ten westen van het spoor wordt onderbroken door de verbindingsweg. Langs het spoor wordt een aquaduct aangebracht waardoor de waterverbinding wordt hersteld.

Het traject van de Provincialeweg tussen de T-splitsing bij de Guisweg en de start van de uitvoegers ten behoeve van de Verdiepte-T wordt zoveel mogelijk in 2x1 rijstroken uitgevoerd. Op deze manier wordt er ruimte gecreëerd die benut kan worden voor een parallelle fietsverbinding ten oosten van de Provincialeweg, mogelijk op het gehele traject van de Guisweg tot aan de Verzetstraat. Deels zal dat gaan om een vrijliggend fietspad, maar het kan ook om een verbeterde inrichting van de Pellekaanstraat gaan.

Bouwsteen 3: Kruising Guisweg – Provincialeweg

Deze bouwsteen betreft de nieuwe inrichting van de kruising van de Guisweg met de Provincialeweg, na het afsluiten van de spoorwegovergang. Er is te weinig ruimte om op deze locatie onder het spoor een onderdoorgang voor autoverkeer te realiseren en deze wordt daarom ter hoogte van de A8 gerealiseerd (zie bouwsteen 2). Voor fietsverbindingen is het uitgangspunt dat het noord-zuidfietspad aan de oostzijde van het spoor intact blijft.

De belangrijkste uitdaging bij deze bouwsteen is het inpassen van een verbinding voor fietsers en voetgangers tussen oost en west. De fietsuitwisseling tussen de oost- en westkant van het spoor vormt een belangrijke schakel in het lokale en regionale fietsnetwerk en verzorgt onder meer de toestroom van leerlingen richting het Sint Michaël College en het Saenredam College. In de beperkt beschikbare ruimte moet een onderdoorgang worden ingepast met voldoende ruimtelijke kwaliteit en dat sociaal veilig is.

Ook voor deze bouwsteen zijn diverse (sub)varianten onderzocht. De beste oplossing ter hoogte van de Guisweg, is een oost-west onderdoorgang voor fietsers en voetgangers, waarbij een fietstrap naar het

noord-zuid fietspad wordt gerealiseerd. Via een kleine omweg kan met de gelijkvloerse oversteek over de Provincialeweg via de Parklaan de oostwest fietsonderdoorgang fietsend worden bereikt. Het is vanwege de beperkte ruimte helaas niet mogelijk om een (veilige) directe fietsbare uitwisseling te realiseren (Figuur 5).



Figuur 5: Scopekaart bouwsteen 3 alternatief 2

De varianten met een verdiepte fietskruising of -rotonde ten behoeve van de uitwisseling met het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg, zijn niet veilig genoeg. Grote aantallen fietsers zouden elkaar op hoge snelheid moeten kruisen en de zichtlijnen zijn niet goed genoeg. Deze varianten worden dan ook niet meegenomen als kansrijke varianten.

Het is denkbaar dat de oost-west fietsverbinding niet bij de Guisweg, maar bij station Zaandijk Zaanse Schans te realiseren (zie bouwsteen 4 hieronder). In dat geval wordt bij de Guisweg een eenvoudige T-splitsing met gelijkvloerse oversteek voor fietsers en voetgangers gerealiseerd (Figuur 6).



Figuur 6: Bouwsteen 3 alternatief 1

De variant waarbij ter plaatse van de Guisweg een fietsbrug over het spoor wordt gerealiseerd, is in principe niet wenselijk vanuit het oogpunt van fietscomfort en ruimtelijke kwaliteit. Mogelijk kan de fietsbrug ter hoogte van de Guisweg op langere termijn als aanvulling op een volwaardige onderdoorgang bij het station worden onderzocht. Deze fietsbrug wordt binnen de scope van de Planstudie Guisweg niet nader onderzocht.

Bouwsteen 4: Station Zaandijk Zaanse Schans

Deze bouwsteen betreft de ruimtelijke kwaliteit en toegankelijkheid van het station Zaandijk Zaanse Schans en de mogelijkheid om hier voor voetgangers en fietsers een hoogwaardige verbinding tussen de westkant (Wezelstraat) en de oostkant van het station (Stationsstraat) te realiseren.

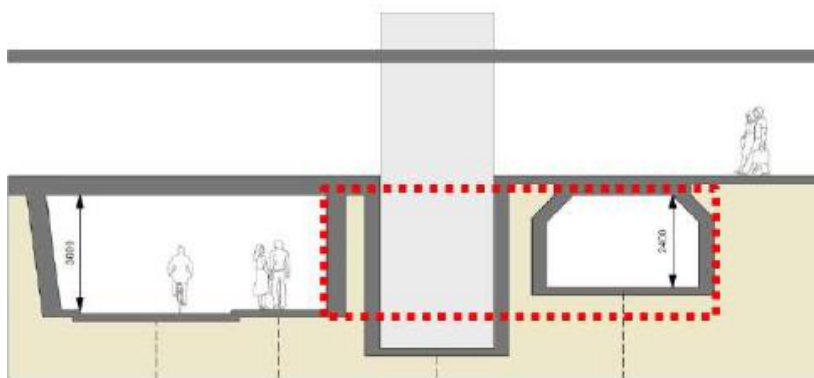
Het station wordt veel gebruikt door (veelal buitenlandse) bezoekers van de Zaanse Schans. Het is qua reizigersaantallen één van de snelst groeiende stations in Noord-Holland. Het eilandperron van het station is door middel van een voetgangerstunnel verbonden aan de wijken ten oosten van de Provincialeweg en ten westen van het spoor. De gemeente Zaanstad heeft plannen om aan de westzijde van het station gebiedsontwikkeling te realiseren. Om deze reden is het wenselijk om de verbinding met het stedelijk gebied van Koog aan de Zaan aan de oostzijde van het spoor te verbeteren. De verbeterde verbinding dient ook de toegankelijkheid van het station te bevorderen en tegelijkertijd een impuls te geven aan de ruimtelijke kwaliteit aan weerszijden van de tunnel.

De belangrijkste uitdaging voor deze bouwsteen is om na te gaan of het mogelijk is om een nieuwe tunnel onder de sporen te realiseren, die een prettige uitstraling heeft en sociaal veilig is. Het is nog de vraag of het mogelijk is om in het kader van het project Guisweg de bestaande perrontunnel te integreren met de nieuw aan te leggen onderdoorgang voor fietsers en voetgangers of dat apart een nieuwe onderdoorgang wordt aangelegd en de integratie in een later stadium moet worden gerealiseerd.

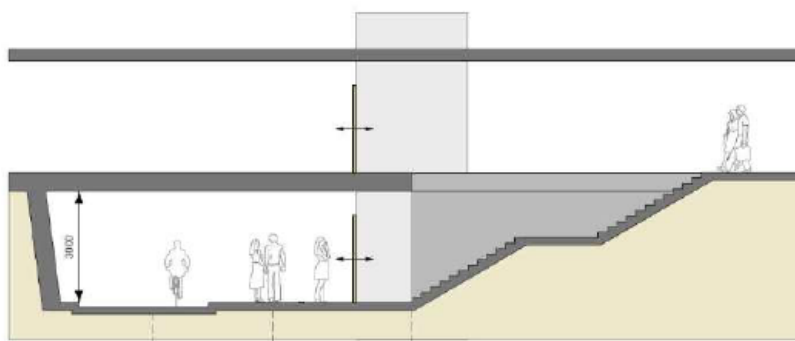
Het uitgangspunt is dat het noord-zuidfietspad, tussen het spoor en de Provincialeweg, intact blijft. De aansluiting op het noord-zuidfietspad parallel aan de oostkant van het spoor, is dan wel moeilijk te realiseren. Het profiel van de Provincialeweg kan ter plaatse van het station worden aangepast van twee rijstroken per richting naar één rijstrook per richting. Tussen de Guisweg en de Stationsstraat kan daardoor langs de Provincialeweg een fietspad worden gerealiseerd, onder meer om het station beter bereikbaar te maken.

De volgende varianten zijn mogelijk bij deze bouwsteen:

- Een separate onderdoorgang voor fietsers en voetgangers van ongeveer 7 meter breed, die een mogelijke integratie met de bestaande perrontunnel niet onmogelijk maakt (Figuur 7);
- Een geïntegreerde stationstunnel waarin de bestaande tunnel wordt vervangen door een onderdoorgang van minimaal 8 meter breed, die zowel dienst doet voor fietsers en voetgangers van oost naar west als dienst doet als perrontunnel (Figuur 8);
- Indien ervoor wordt gekozen om de oostwest fietsverbinding bij de Guisweg te realiseren, kan binnen het taakstellend budget bij het station worden geïnvesteerd in het opwaarderen van de bestaande toegangen, het verbeteren van de openbare ruimte rondom het station en de voorzieningen voor fietsparkeren (Figuur 9).



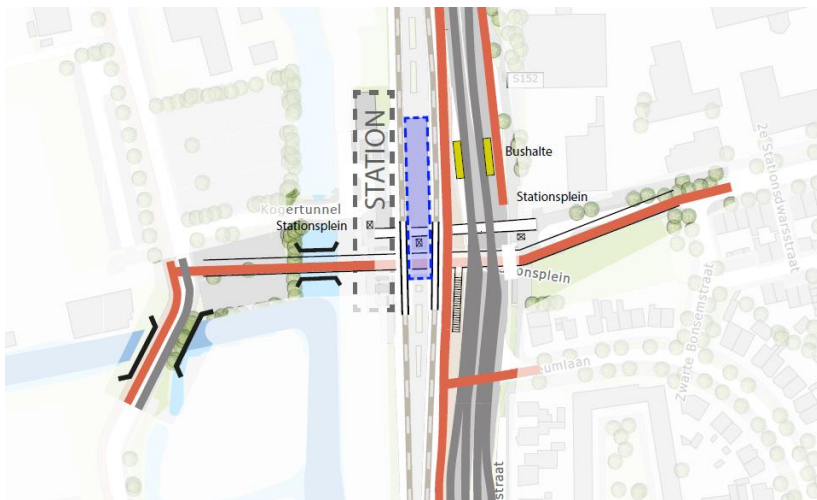
Figuur 7: Separate onderdoorgang voor fietsers en voetgangers



Figuur 8: Een geïntegreerde stationstunnel



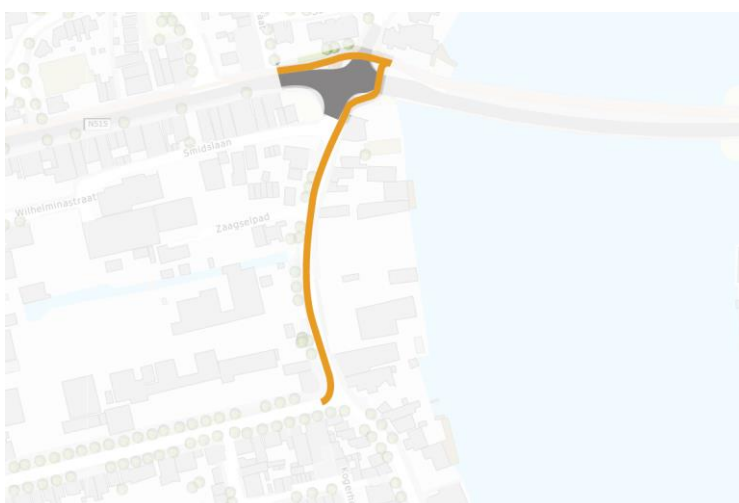
Figuur 9: Bouwsteen 4 alternatief 2



Figuur 10: Bouwsteen 4 alternatief 1

De verbinding voor fietsers en voetgangers bij het station krijgt een uitwisseling met het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg via een fietstrap (Figuur 10). Het is vanwege de beperkte ruimte helaas niet mogelijk om een directe fietsbare uitwisseling te realiseren, maar via een kleine omweg door de Museumlaan en de Zwarte Bonsemstraat kan de oostwest fietsonderdoorgang wel fietsend worden bereikt (Figuur 10). Deze fietsroute wordt derhalve alleen in Basisalternatief 1 opgenomen.

Wanneer er voor wordt gekozen voor de verbinding voor fietsers en voetgangers via het station Zandijk Zaanse Schans, wordt de hoofdfietsroute omgelegd van de Guisweg naar de Stationsstraat. Om de continuïteit van de fietsroute naar de Julianabrug te behouden moet de route Stationsstraat – Lagedijk – Julianabrug waar nodig gefaciliteerd worden als fietsstraat (Figuur 11).



Figuur 11: Bouwsteen 4 alternatief 1

Bouwsteen 5: A8 Aansluiting 2

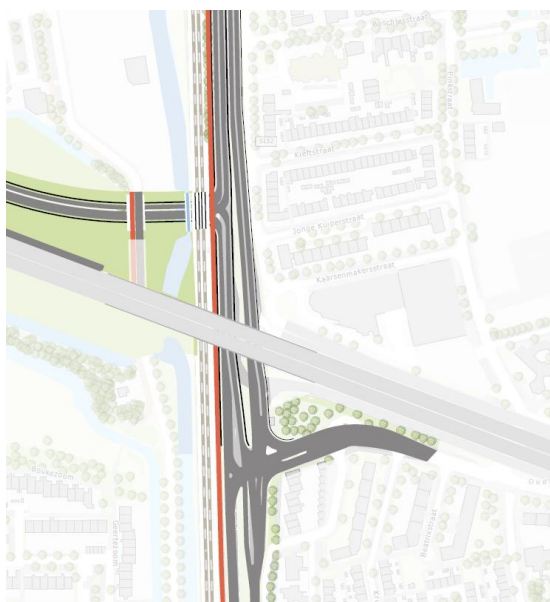
Bouwsteen 5 betreft Aansluiting 2 aan Rijksweg A8. Deze aansluiting bestaat uit een afrit vanuit het oosten en een toerit richting het oosten. De aansluiting kan alleen van en naar Amsterdam worden gebruikt. De hellingen van de op- en afrit zijn erg stijl en de in- en uitvoegstroken op de A8 zijn te kort, waardoor de doorstroming en veiligheid op de A8 niet optimaal zijn. Bovendien is het alleen mogelijk om onderaan de afrit richting het noorden te rijden op de Provincialeweg. Het is ook mogelijk om direct rechtsaf de aansluiting op het stedelijk gebied van Koog aan de Zaan in te rijden. Dit wordt gebruikt door bewoners, diverse ondernemers waaronder een supermarkt en een bouwmarkt en vrachtverkeer voor Tate & Lyle. De hele situatie rondom de aansluiting is voor het verkeer onoverzichtelijk en het gebied niet aantrekkelijk wat betreft de ruimtelijke kwaliteit.

De belangrijkste uitdaging is om na te gaan of het mogelijk is om een werkend verkeerssysteem op het wegennet te realiseren. Er is een sterke samenhang met bouwsteen 2, de verbinding met de nieuwe T-aansluiting van de Provincialeweg. Daarnaast is het maken van een technisch inpasbaar ontwerp door hoogteverschillen in de beperkt beschikbare ruimte ook een uitdaging.

De twee voor de hand liggende varianten bij deze bouwsteen, zijn een variant met aansluiting 2 (Figuur 11) en een variant waarbij aansluiting 2 is afgesloten (Figuur 12). Indien er bij bouwsteen 2 wordt gekozen voor een zuidelijke ligging van de verbindingsweg, is het nog niet zeker dat het mogelijk is om aansluiting 2 te handhaven. Dat zal in de volgende fase nader worden onderzocht. Indien gekozen wordt voor de noordelijke ligging van de nieuwe verbindingsweg, kan aansluiting 2 in ieder geval openblijven.



Figuur 11: Bouwsteen 5 alternatief 1



Figuur 12: Bouwsteen 5 alternatief 2

Overzicht van kansrijke varianten per bouwsteen

In de tabel hieronder is het overzicht van de kansrijke varianten terug te vinden. Alle varianten die zijn overwogen zijn terug te vinden in de factsheets. Meer informatie over de beoordeling van de varianten en de selectie van kansrijke varianten, is terug te vinden in de alternatievenrapportage.

Bouwsteen	Variant	Variant	Variant
Bouwsteen 1 (A8 Aansluiting 3)	Doorgaande Route Zuidoost (Guisweg – Verbindingsweg)		
Bouwsteen 2 (Verdiept-T aansluiting)	Noordelijke ligging (Sluissloot afgesloten en afwatering door gemaal)	Zuidelijke ligging (Mogelijk moet A8 aansluiting 2 worden afgesloten)	
Bouwsteen 3 (Kruising Guisweg – Provincialeweg)	Geen onderdoorgang, gelijkvloerse kruising	Onderdoorgang fietsers en voetgangers in oost-west richting. Uitwisseling met noord-zuid fietspad via fietstrap of omfietsroute	
Bouwsteen 4 (Station Zaandijk Zaanse Schans)	Onderdoorgang fietsers en voetgangers in oost-west richting, die is geïntegreerd met de perrontunnel. Uitwisseling met noord-zuid fietspad via fietstrap of omfietsroute	Aparte onderdoorgang fietsers en voetgangers in oost-west richting. Uitwisseling met noord-zuid fietspad via fietstrap of omfietsroute	Verbetering toegangen en openbare ruimte
Bouwsteen 5 (A8 Aansluiting 2)	Aansluiting handhaven	Aansluiting afsluiten	

3.3 SAMENSTELLING BASISALTERNATIEVEN EN PLUSOPTIES

Hoofdkeuzes voor fiets- en autonetwerk zijn leidend

Bij het samenstellen van de twee integrale alternatieven, zijn de hoofdkeuzes voor het wegennet en fietsnetwerk leidend:

- Wat betreft het fietsnetwerk gaat het om de keuze van de oost-west fietsroute via de Guisweg of via station Zaandijk Zaanse Schans. Het verleggen van de fietsroute naar het station, zou de nodige aanpassingen vragen op de route van de Julianabrug, via de Lagedijk naar het station.
- Wat betreft het autonetwerk gaat het om de keuze om A8-aansluiting 2 af te sluiten of open te houden. Daarbij is er mogelijk een verband met de noordelijke of zuidelijke ligging van de nieuwe

verbindingsweg, aangezien het nog niet zeker is of de zuidelijke ligging gecombineerd kan worden met het openhouden van de aansluiting.

Basisalternatieven binnen het taakstellend budget

De projectpartners hebben afgesproken dat voor fase 2 een aantal basisalternatieven wordt samengesteld, dat binnen het taakstellend budget valt. In aanvulling op de basisalternatieven, kan een aantal plusopties worden uitgewerkt, waarmee extra functionaliteiten of meer kwaliteit aan het project wordt toegevoegd. Het gaat bij deze plusopties om beperkte overschrijdingen van het taakstellend budget, waarbij nu nog geen zicht is op financiering. Indien de plusopties worden toegevoegd aan het Voorkeursalternatief moet er zicht zijn op financiering door de projectpartners, maar hierover zijn nog geen afspraken tussen de partners gemaakt.

Op basis van de schetsontwerpen van de verschillende varianten per bouwsteen, is een combinatie van varianten per bouwsteen gevonden, waarmee de basisalternatieven binnen het taakstellend budget blijven. In beide basisalternatieven zijn de volgende onderdelen opgenomen om de veiligheid, doorstroming, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit in het gebied te verbeteren:

- Het opheffen van de spoorwegovergang Guisweg;
- Het realiseren van een nieuwe verbindingsweg en onderdoorgang voor autoverkeer;
- Het realiseren van een nieuwe onderdoorgang voor fietsers en voetgangers;
- Het realiseren van een fietspad tussen de Guisweg en de Stationsstraat langs de Provincialeweg;
- Een investering in de ruimtelijke kwaliteit rondom het station en eventueel bij de A8;
- De aansluiting van de Guisweg op de A8 verbeteren door aansluiting 3 volledig te maken.

Gedurende het samenstellen van de alternatieven en plusopties, is duidelijk geworden dat er voor een aantal wensen en ambities van de projectpartners geen ruimte is binnen het taakstellend budget:

- Het realiseren van twee nieuwe onderdoorgangen voor fietsers en voetgangers. Vanwege de hoge kosten, is het ook niet reëel om een tweede onderdoorgang voor fietsers en voetgangers als plusoptie op te nemen;
- Het realiseren van aanvullende capaciteitsuitbreidingen op de bestaande A8 ter hoogte van de aansluitingen. Vanwege de hoge kosten is het ook niet reëel om deze als plusoptie op te nemen;
- Het realiseren van extra verdiept liggende rijstroken op de Provincialeweg ter hoogte van de verdiepte aansluiting van de nieuwe verbindingsweg. Vanwege de hoge kosten is het ook niet reëel om deze als plusoptie op te nemen;
- Het realiseren van een directe fietsbare helling van het noord-zuid fietspad (langs de Provincialeweg) naar de nieuwe oost-west fietsverbinding. Vanwege de beperkte ruimte, de veiligheid voor fietsers en de hoge kosten, is het ook niet reëel om deze als plusoptie op te nemen;
- Het realiseren van een tweede rijstrook op de verbindingsweg richting het westen. Deze extra rijstrook wordt wel als plusoptie (ten behoeve van extra toekomstvastheid) meegenomen;
- Het realiseren van een met de bestaande perrontunnel geïntegreerde onderdoorgang voor fietsers en voetgangers bij het station. Deze integratie wordt wel als plusoptie (ten behoeve van de kwaliteit van het station) meegenomen.

- Het realiseren van een volledige fietsverbinding aan de oostzijde van de Provincialeweg tussen de Stationsstraat en de Pellekaanstraat / Verzetstraat. Dit tracé wordt (in delen) als plusoptie (ten behoeve van het verbeteren van de fietsbereikbaarheid) meegenomen. Het noordelijke deel tussen de Stationsstraat en de Pellekaanstraat kan in beide alternatieven worden gerealiseerd. Alleen indien aansluiting 2 op de A8 wordt afgesloten is dit ook op het deel ten zuiden van de A8 te realiseren.
- Het realiseren van een fietsbrug ter hoogte van de Guisweg als aanvulling op het alternatief waarin een fietstunnel bij het station wordt gerealiseerd. Vanwege de hoge kosten is het ook niet reëel om deze als plusoptie mee te nemen.

Keuze fiets- en autonetwerken zijn onafhankelijk van elkaar

Belangrijke constatering is dat de hierboven geschetste hoofdkeuzes voor fiets- en autonetwerken, onafhankelijk van elkaar kunnen worden gemaakt. De fietsroute via de Guisweg kan dus zowel gekoppeld worden aan het behoud van aansluiting 2 als aan het afsluiten van de aansluiting. Hetzelfde geldt voor de keuze van een fietsroute via het station.

Ten behoeve van duidelijkheid en overzichtelijkheid wordt in de basisalternatieven wel een combinatie vastgelegd. Er is gekozen voor een fietsverbinding via het station in combinatie met het openhouden van aansluiting 2 (basisalternatief 1) en een fietsverbinding via de Guisweg in combinatie met het afsluiten van aansluiting 2 (basisalternatief 2).

De noordelijke ligging van de nieuwe verbindingsweg heeft een aantal nadelen (met name meer ruimtegebruik en het afsluiten Sluissloot), maar is wel onderdeel van basisalternatief 1. De reden hiervoor is, dat aansluiting 2 daarmee zeker kan openblijven.

Samenstelling basisalternatief 1: Noordelijke Ligging & fietstunnel bij het station

In dit alternatief wordt ingezet op het verleggen van de fietsstructuur via het station, door daar een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers onder de Provincialeweg en het spoor te realiseren. De onderdoorgang is vormgegeven als aparte fiets- en voetgangerstunnel.

Het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg wordt op deze locatie verbonden met de oost-westroute door middel van een fietstrap en een fietsroute via de Museumlaan die aansluit op de Stationsstraat. Dit houdt tevens in dat de route over de Stationsstraat vanaf de Lagedijk tot en met kruising Julianabrug wordt ingericht als fietsstraat. Na het kruispunt bij de Julianabrug vervolgt de fietsstructuur de oorspronkelijke route. Tussen de Guisweg en de Stationsstraat wordt langs de Provincialeweg een fietspad gerealiseerd, onder meer om het station beter bereikbaar te maken.

Voor het autoverkeer blijft A8-aansluiting 2 behouden, in combinatie met de noordelijke ligging van de verdiepte T-aansluiting en de relatie van zuid naar oost als doorgaande route bij aansluiting 3. Dit heeft als consequentie dat de Sluissloot niet kan worden gehandhaafd. Dit knelpunt wordt wat betreft de afwatering opgelost met het plaatsen van een gemaal, maar de recreatieve functie van de Sluissloot gaat wel verloren.



Figuur 13: Scopekaart alternatief 1

De volgende plusopties worden meegenomen bij basialternatief 1:

1. Verbeteren fietsverbinding aan de oostkant van de Provincialeweg (beter fietsnetwerk);
2. Vier rijstroken (2x2) op de Verbindingsweg (robustheid beter);
3. Geïntegreerde fietstunnel met perrontunnel (ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid station beter);
4. Meer kwaliteit fietstunnel: toegangen wijder, wanden schuin (ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid).
5. Toekomst vaste noord-zuid waterverbinding realiseren aan de westzijde van het station (kruisend met de fietstunnel, voorbereid op de potentiële gebiedsontwikkeling)

Samenstelling basialternatief 2: Zuidelijke Ligging & fietstunnel Guisweg

Dit basialternatief gaat uit van het in standhouden van de fietsstructuur en de waterstructuur. Het oost-west fietsverkeer wordt afgewikkeld via de bestaande route over de Guisweg, die vervolgens verdiept onder het spoor en Provincialeweg zal worden gebracht. De uitwisseling kan plaatsvinden door middel van een fietstrap die de tunnel met het noord-zuid fietspad langs de Provincialeweg verbindt. Dit wordt

gecombineerd met een oversteek over de Provincialeweg, waarmee via de Parklaan de tunnel fietsend bereikt kan worden.

Bij het station Zaandijk Zaanse Schans wordt in dit alternatief ingezet op het verbeteren van de stationsomgeving. Voorgesteld wordt tot een herinrichting van de pleinen en/ of de stationstoegang. Bij toekomstige gebiedsontwikkeling blijft het mogelijk om alsnog een grotere investering in de stationsomgeving (bestaande stationstunnel of nieuwe fietstunnel) te doen. Tussen de Guisweg en de Stationsstraat wordt langs de Provincialeweg een fietspad gerealiseerd, onder meer om het station beter bereikbaar te maken.

Door het afsluiten van aansluiting 2, is bestemmingsverkeer in Koog aan de Zaan genoodzaakt de A8 op een andere manier te bereiken. Afsluiten van de aansluiting heeft een positief effect op de doorstroming op de A8 en de Provincialeweg. De mogelijkheden voor de bewoners van Oud-Koog en de gevestigde bedrijven om de A8 te bereiken wordt hierdoor echter beperkt. Dit heeft gevolgen voor de bereikbaarheid van dit gebied, en voor de hoeveelheid verkeer op alternatieve routes. In hoeverre deze gevolgen acceptabel zijn, of dat hiertegen maatregelen moeten worden getroffen, wordt bij de uitwerking van dit basisalternatief in de volgende fase nader uitgezocht.



Figuur 14: Scopekaart alternatief 2

De verdiepte T-aansluiting wordt uitgevoerd met behoud van de Sluissloot, voor zowel de afwatering als de recreatievaart. Dat biedt gelijktijdig aanleiding voor behoud en versterking van de waterstructuur in de

westelijke gebiedsontwikkeling. Voor aansluiting 3 is de variant met de relatie van zuid naar oost als doorgaande route opgenomen. Deze variant biedt met kruisingen met verkeerslichten voldoende capaciteit voor het autoverkeer.

De volgende plusopties worden meegenomen bij basialternatief 2:

1. Verbeteren fietsverbinding aan de oostkant van de Provincialeweg (beter fietsnetwerk)
2. Vier rijstroken (2x2) op de Verbindingsweg (robuustheid beter)
3. Meer kwaliteit fietstunnel: toegangen wijder, wanden schuin (ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid)

Aanvullend op dit basialternatief is er de mogelijkheid om (plusoptie 2) de fietsroute aan de oostzijde langs de Provincialeweg (via de verschillende parallelwegen) door te trekken tot het station en te verbinden met de oost-west fietsroute. Deze parallelstructuur kan worden doorgezet langs de Provincialeweg naar het zuiden, omdat in dit alternatief aansluiting 2 wordt afgesloten. Dat laatste biedt ook de mogelijkheid om de ruimtelijke kwaliteit rondom de bestaande A8-aansluiting 2 sterk te verbeteren en de overlast van het verkeer te beperken. Als besloten wordt om de plusoptie A8-aansluiting 2 open te houden dan vervallen deze mogelijkheden.

Daarnaast zal worden nagegaan of A8-aansluiting 2 kan worden behouden in combinatie met een zuidelijke ligging van de Verbindingsweg, zodat er meer keuzevrijheid ontstaat bij de samenstelling van het voorkeursalternatief. Gedeeltelijk afsluiten van A8-aansluiting 2 wordt niet meegenomen in fase 2, vanwege de leesbaarheid en veiligheid van het verkeerssysteem.

Kosten van de basialternatieven en plusopties

De investeringskosten van de basialternatieven zijn geraamd conform de Standaardsystematiek voor Kostenramingen (SSK). In de raming zijn onder andere de directe bouwkosten, vastgoedkosten, engineeringskosten en risico-opslagen verwerkt. De bedragen zijn prijspeil 2018, inclusief BTW (over de onderdelen waarvoor BTW afgedragen dient te worden). Het betreft een probabilistische raming van de investeringskosten, waarbij er 50% kans is dat de kosten uiteindelijk hoger of lager uitvallen en de risicoreservering ongeveer 30% van de genoemde kosten uitmaakt.

De investeringskosten voor Basialternatief 1 bedragen: € 130,3 miljoen

De investeringskosten voor Basialternatief 2 bedragen: € 132,3 miljoen

De investeringskosten van de plusopties variëren per plusoptie in een bandbreedte van €0 tot €4,3 miljoen met uitzondering van de plusoptie geïntegreerde fietstunnel met perrontunnel bij het station (vanaf €15 miljoen). De plusopties zijn in principe meerkosten op de basialternatieven, maar kunnen niet zonder meer opgeteld worden als meer dan één plusopties word gekozen als deze ook een relatie met elkaar in het ontwerp hebben.

De kosten van de plusopties voor basialternatieven 1 en 2 samengevoegd:

1. Verbeteren fietsverbinding aan de oostkant van de Provincialeweg (beter fietsnetwerk): *vanaf €3,5 miljoen*
2. Vier rijstroken (2x2) op de Verbindingsweg (robuustheid beter): *€4,3 miljoen*

3. Geïntegreerde fietstunnel met perrontunnel (ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid station beter): *Vanaf €15 miljoen*
4. Meer kwaliteit fietstunnel: toegangen wijder, wanden schuin (ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid): *Vanaf €3 miljoen*
5. Toekomst vaste noord-zuid waterverbinding realiseren aan de westzijde van het station (kruisend met de fietstunnel, voorbereid op de potentiële gebiedsontwikkeling): *€1,5 miljoen*
6. A8-aansluiting 2 openhouden – indien mogelijk (behoud huidige situatie): geen kosten

Aandachtspunten kostenraming

In fase 2 van de planstudie (vanaf Q4 2020) wordt een voorlopig ontwerp opgesteld voor de integrale alternatieven, waardoor een weer betrouwbaarder beeld van de kosten ontstaat.

Bij de genoemde investeringskosten is een aantal belangrijke opmerkingen te plaatsen:

- De genoemde investeringskosten zijn in deze fase nog indicatief en deze kunnen dus nog wijzigen. Bovendien geldt in alle gevallen een bandbreedte (waarvan de hierboven genoemde getallen het gemiddelde is);
- De investeringskosten voor Kabels en Leidingen en Vastgoedkosten zijn zo goed als mogelijk opgenomen in deze kostenraming voor deze fase. De kosten voor deze onderdelen kunnen afhankelijk van de detailuitwerking in de volgende fase nog fors verschillen. Zo kan het zijn dat kostbare kabels of leidingen en gronden van derden net wel of net niet geraakt worden bij het realiseren van het ontwerp (bijvoorbeeld bij de oost-west fietstunnel Guisweg en de Verbindingsweg).
- De investeringskosten voor PFAS & Stikstof zijn als stelpost opgenomen (€5 miljoen kosten met 100% kans van optreden). De mogelijke kosten voor maatregelen zijn op dit moment onvoldoende duidelijk. Een aparte opdracht is uitgezet om deze kostenpost inzichtelijker te maken voor fase 2 van de Planstudie Guisweg. Dit leidt naar alle waarschijnlijkheid tot een gewijzigde kostenpost waarvan we op dit moment niet weten of dit hoger of lager zal uitvallen.
- In de volgende fase is aanvullende aandacht nodig voor kostenposten van tijdelijke voorzieningen, omleidingsroutes, duurzame voorzieningen en maatregelen.

3.4 AANDACHTSPUNTEN BIJ DE ALTERNATIEVEN

Bij het uitwerken van de alternatieven in fase 2, worden de aanbevelingen van de verschillende deelonderzoeken (alternatievenrapportage, verkeersonderzoek, factsheets en participatieverslag) meegenomen. Enkele belangrijke, kenmerkende aanbevelingen zijn:

- Het functioneren van het verkeerssysteem (doorstroming auto) in alle alternatieven moet nader worden onderzocht. Met name het alternatief waarin aansluiting 2 wordt behouden lijkt niet optimaal te functioneren. Ook in het alternatief met het afsluiten van aansluiting 2 is nader onderzoek naar de effecten op het onderliggend wegennet binnen het invloedsgebied van het project gewenst.
- De verkeerskundige (en verkeersveilige) inrichting van de alternatieven zal nader moeten worden uitgewerkt voor met name de routing en herkenbaarheid. Dit geldt voor zowel fiets- als autoroutes.

- De gemeente Zaanstad is voornemens de gebiedsontwikkeling rondom het station (aan de westzijde langs de Wezelstraat en aan de oostzijde langs de Stationsstraat) nader vorm te geven. De eerste afstemming heeft hierover plaatsgevonden, maar het is wenselijk in de volgende fase de ontwerpen voor de planstudie Guisweg integraal af te stemmen op de planvorming van de gebiedsontwikkeling.
- In alle alternatieven is in meer of mindere mate sprake van de noodzaak om grond te verwerven of om functies te verplaatsen om het ontwerp haalbaar te maken. In de volgende fase moet nader onderzocht worden welke effecten dit heeft (kosten, haalbaarheid, exact ontwerp).

4 AANPAK FASE 2: SELECTIE VOORKEURSALETERNATIEF

4.1 DOEL VAN FASE 2: VOORKEURSALETERNATIEF

In fase 2 van de planstudie Guisweg worden de twee alternatieven die bij de afronding van fase 1 worden vastgesteld, verder uitgewerkt en in detail beoordeeld, zodat door bestuurders begin 2022 een voorkeursalternatief kan worden vastgesteld. Daarbij worden ook bestuurlijke afspraken gemaakt over de organisatie van de planuitwerkingsfase, zodat direct na de planstudie kan worden gestart met de bestemmingsplanprocedure en de voorbereiding op de uitvoering van de maatregelen.

4.2 UIT TE VOEREN WERKZAAMHEDEN

In fase 2 worden een groot aantal onderzoeken uitgevoerd om van de twee alternatieven te kunnen trechteren naar één voorkeursalternatief. Indien mogelijk zullen de onderzoeken kwalitatief en inhoudelijk moeten voldoen aan het detailniveau dat noodzakelijk is bij een bestemmingsplanwijziging, zodat in de volgende fase hier tijd gewonnen kan worden.

In de planstudie Guisweg is een volledige m.e.r.-procedure niet wettelijk verplicht, omdat geen formeel plan of structuurvisie wordt vastgesteld. Ondanks dat het niet verplicht is volgen we tijdens fase 2 de inhoudelijke en procesmatige aanpak en vereisten van een m.e.r.-procedure, zodat de benodigde milieu-informatie op de juiste beslismomenten wordt geleverd. Een gestroomlijnde besluitvormingsprocedure is van belang, omdat het project mogelijk veel impact heeft op de omgeving en mogelijk nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu.

De milieueffectstudie zal de effecten van de twee alternatieven in beeld brengen. Bij de start van de milieueffectstudie wordt in detail naar het plangebied gekeken en bepaald welke ruimtelijk-economische ontwikkelingen wel en niet worden meegenomen in het verkeersmodel en hoe we omgaan met toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. De verkeerstudie geeft inzicht in de maximale bandbreedte waarbinnen mogelijke verkeerseffecten van de alternatieven zich afspelen.

De effecten van de alternatieven worden op de volgende aspecten in beeld gebracht;

- Leefomgeving
- Water en bodem
- Landschap, natuur en cultuurhistorie
- Archeologie
- Ruimtelijke kwaliteit en ontwikkelingsmogelijkheden
- Externe veiligheid, sociale veiligheid en verkeersveiligheid
- Kosten, baten en economische effecten
- Sociale effecten

Binnen deze aspecten zijn verschillende criteria met hun indicatoren die uitgewerkt worden. Deze criteria worden kwantitatief of kwalitatief beoordeeld. In de startnotitie planstudie Guisweg (hoofdstuk 4.3) zijn de beoordelingscriteria en milieueffecten verder uitgewerkt.

Er wordt in fase 2 geen volledige MKBA-rapportage opgesteld. Wel zal een overzicht gegeven worden van de kosten en de baten. De kosten van het project zullen inzichtelijk gemaakt worden via de ramingen van de investeringen. De baten van dit project worden inhoudelijk inzichtelijk gemaakt, zoals reistijdwinsten en de toegenomen veiligheid, maar worden, daar waar mogelijk, ook financieel in beeld gebracht.

Uit te voeren onderzoeken planstudie Guisweg fase 2:

1. Verkeer en verkeerseffecten
2. (milieu-) effect onderzoeken
 - Milieu (lucht, geluid, gezondheid)
 - Externe veiligheid
 - Bodem (daling) en water (klimaat)
 - Landschap en cultuurhistorie
 - Archeologie
 - Ruimtelijke kwaliteit
 - Natuur
3. Kabels en leidingen
4. Explosieven
5. Geotechniek en Geohydrologie
6. Planologie en benodigde vergunningen en doorlooptijd
7. Beeldkwaliteit en stedenbouwkundige inpassing
8. Impact op potentiële gebiedsontwikkeling
9. Sociale effecten
10. Duurzaamheid
11. Grondverwervingsplan
12. Planschadeanalyse
13. Kostenraming

4.3 OP TE LEVEREN EINDPRODUCTEN

Het resultaat van fase 2 is een bestuurlijk gedragen en definitief voorkeursalternatief, die wordt ondersteund met de benodigde achtergrondinformatie, zoals een verkeerskundige analyse, een ontwerp, een kostenoverzicht, een effectbeoordeling en een bestuursovereenkomst met afspraken over taken, rollen, verantwoordelijkheden en financiering voor de planuitwerking.

In de Planstudie Guisweg fase 2 worden de volgende producten opgeleverd:

1. Ontwerputwerkingen en kostenramingen op niveau voorlopig ontwerp
2. Milieu Effect Rapport
3. Kosten / baten Analyse
4. Economische effectrapportage

5. Grondverwervingsplan
6. Marktbenaderingsstrategie/ Inkoopplan
7. Risicodossier
8. Participatiedossier en SIA-rapport
9. Beheer en onderhoud uitgangspunten op strategisch niveau
10. Plan van aanpak Planuitwerkingsfase
11. Bestuursovereenkomst voorkeursvariant

4.4 PLANNING EN BESLUITVORMING

De planstudie Guisweg fase 2 loopt van begin oktober 2020 tot begin 2022. Hieronder wordt globaal de planning weergegeven.

Verwachte planning fase 2:

- | | |
|---|----------------------------|
| • Start fase 2 | oktober 2020 |
| • Milieu Effecten Rapportage (M.E.R) | november 2020- maart 2021 |
| • Uitwerken 2 alternatieven op Voorlopig Ontwerp niveau | november 2020 – april 2021 |
| • Participatie omgeving met focusgroep | november 2020 – mei 2021 |
| • Verkeersonderzoek | oktober 2020 – april 2021 |
| • Kostenraming | april – mei 2021 |
| • Kosten/ Baten analyse | april – mei 2021 |
| • Economische effecten | april – mei 2021 |
| • Overige producten planstudie fase 2 gereed | eind 2021 |

Bestuurlijke mijlpalen:

- | | |
|--|--------------------------|
| • Voorkeursalternatief ter consultatie | september / oktober 2021 |
| • Vaststellen nota van antwoord | december 2021 |
| • Vaststellen voorkeursalternatief | januari 2022 |

Na het afronden van de planstudiefase (met een besluit over een voorkeursalternatief) volgt de planuitwerkingsfase. In de planuitwerkingsfase wordt een bestemmingsplan opgesteld. Daarbij worden de onderzoeken die in de planstudiefase zijn opgeleverd gebruikt. Wellicht zijn er enkele aanvullingen, aanscherpingen nodig, maar het streven is om voor deze bestemmingsplanprocedure geen nieuwe m.e.r.-procedure te starten. Het detailniveau van de onderzoeken uit de planstudie zal dan ook geschikt zijn om ook in de planuitwerking te gebruiken.

De markt zal vanaf de planuitwerkingsfase intensief betrokken worden. Hiertoe zal gedurende de planstudiefase een marktbenaderings-strategie en/of inkoopplan worden opgesteld, waarin wordt beschreven hoe de gewenste samenwerking met de markt in de volgende fase ingevuld wordt.

5 ORGANISATIE EN SAMENWERKING

5.1 BETROKKEN PARTNERS

De Vervoerregio is namens de partijen de initiatiefnemer voor de planstudie fase 2 en werkt hierin nauw samen met de dezelfde partners als tijdens de verkenning en planstudie fase 1: gemeente Zaanstad, ProRail, Rijkswaterstaat, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en provincie Noord-Holland. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) is verantwoordelijk voor de wegen die zij in beheer heeft en de waterhuishouding. Met HHNK wordt tijdens de planstudie afgestemd hoe oplossingen het best passen binnen haar beheerbelangen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Tevens is NS, als beheerder van station Zandijk Zaanse Schans betrokken.

5.2 BESLUITVORMINGSSTRUCTUUR

De besluitvorming over de planstudie Guisweg vindt plaats in een aantal overleggen:

- Begeleidingsgroep Guisweg (ambtelijk), waarin de inhoudelijk deskundigen van de partners ongeveer elke 6 weken bij elkaar komen en waarin besluiten voor het managementoverleg worden voorbereid;
- Managementoverleg Guisweg (ambtelijk), waarin afdelingshoofden / directeurs van de partners ongeveer elke 3 maanden bij elkaar komen en waarin besluiten voor het bestuurlijk overleg worden voorbereid;
- Bestuurlijk overleg Guisweg, waarin de verantwoordelijke bestuurders van de partners bij elkaar komen en keuzes maken over de aansturing van het project, dit in afstemming met de verantwoordelijke bestuursorganen van de partners en raden en staten.

5.3 PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

De communicatie over het project Guisweg is reeds gestart bij aanvang van de verkenning (maart 2018). Tijdens de planstudie is de communicatie naar en met de omgeving verder uitgebreid, volgens het vooraf opgestelde participatieplan. Het participatieverslag¹ bevat een uitgebreide toelichting op de werkwijze. Het verslag omschrijft ook op welke manier de input van de omgeving is gebruikt in het komen tot de alternatieven.

5.3.1 Werkzaamheden tijdens fase 1

Enerzijds is actief gecommuniceerd naar de omgeving doormiddel van diverse kanalen, waaronder de projectpagina guisweg.zaanstad.nl. In januari 2020 heeft een informerende inloopbijeenkomst plaatsgevonden, waar 545 bezoekers op af zijn gekomen.

¹ Participatieverslag Planstudie Guisweg fase 1

Er hebben individuele gesprekken plaatsgevonden met de twee tennisverenigingen (KZTV en TV Westzijderveld). Voor TV Westzijderveld geldt dat in alle varianten de nieuwe verbindingsweg de tennisvereniging zal raken. Voor KZTV geldt dat de verbindingsweg óf dicht langs de vereniging loopt (zuidelijke ligging van de verbindingsweg) óf de vereniging doorkruist (in het geval van de noordelijke ligging). De twee verenigingen zien de ontwikkelingen in het project Guisweg als een aanleiding om te praten over een mogelijke fusie. Tijdens fase 1 is samen met de twee tennisverenigingen bekeken wat binnen de varianten (de noordelijke ligging of de zuidelijke ligging) de mogelijkheden zijn voor velden in een gefuseerde vereniging.

Tot slot is een uitgebreid participatietraject gestart met behulp van een focusgroep. Dit gebeurt volgens de SIA-methode (Social Impact Assessment). Daarvoor zijn eerst twee studies gedaan: 1) Risico- en hindercontouren en 2) Sociaal-economische basisstudie. Daarna heeft een focusgroep, een representatieve groep van 14 belanghebbenden uit de omgeving, in vijf bijeenkomsten meegedacht. De focusgroep is geconsulteerd over dilemma's, ontwerpen en ideeën. De input uit de focusgroep geeft niet alleen een beeld van de issues die in de omgeving spelen, maar is ook daadwerkelijk gebruikt in het verder uitwerken van de varianten. De ingebrachte varianten zijn onderzocht en komen terug in de factsheets.

5.3.2 Resultaten fase 1

Uit gesprekken met belanghebbenden, reacties op de inloopbijeenkomst en de focusgroepen hebben we een goed beeld gekregen van de mening van de directe omgeving in het plangebied. Daaruit volgen een aantal belangrijke aandachtspunten:

- De fiets is voor veel mensen belangrijk vervoermiddel. Men vindt het belangrijk om veilig en vlot door te kunnen fietsen in de nieuwe situatie en vraagt aandacht voor de aansluiting van het noord-zuid en het oost-west fietsverkeer. Voor wat betreft het oost-west kruisen van de Provincialeweg en de spoorlijn lijkt er vanuit de omgeving een voorkeur te zijn voor het kruisen bij de Guisweg ten opzichte van kruisen bij het station, zodat bestaande doorgaande routes behouden blijven.
- In de uitwerking van de alternatieven vraagt de omgeving specifieke aandacht voor de voetganger: niet als één met de fiets onder de noemer 'langzaam verkeer', maar als aparte modaliteit. Ook vraagt de omgeving aandacht voor de toegankelijkheid voor mindervaliden.
- Vanuit de omgeving zijn veel specifieke vragen over bereikbaarheid van en naar de wijken: lopend, met de fiets en met de auto. Per wijk zijn verschillende thema's belangrijk en de omgeving vraagt het project goed na te denken over de impact van de maatregelen op de verschillende wijken.
- De omgeving geeft een aantal belangrijke overwegingen mee voor het compleet maken van A8-aansluiting 3: de omgeving wil een zo efficiënt mogelijk ruimte gebruik, vindt het belangrijk dat er prettige fietsvoorzieningen blijven en vindt het belangrijk dat de uiteindelijke oplossing overzichtelijk en begrijpelijk moet zijn voor de weggebruiker. De variant 'doorgaande weg' heeft veelal de voorkeur.
- Er zijn veel vragen over de impact van de maatregelen (met name het volledig maken van aansluiting 3) op de verkeersdruk en leefbaarheid in Westerkoog. Dit ook in relatie tot het nabijgelegen project Busbrug de Binding. Ook vraagt de omgeving aandacht voor de impact op het nabijgelegen Natura-2000 gebied.

- Voor de mogelijkheden rond aansluiting 2 ziet de omgeving zowel voor- als nadelen in het wel of niet behouden van aansluiting 2. In het afsluiten voorziet de omgeving onder andere problemen in het sluipverkeer en het zoeken naar nieuwe routes (zoals via Leliestraat). Ook het omrijden van en naar de wijken (met name Oud-Koog en Oud-Zaandijk), het omrijden van hulpdiensten, nieuwe routes van vrachtverkeer en de bereikbaarheid van de ondernemers rond de aansluiting worden als nadelig gezien. Voordelen kunnen zijn: doortrekken van fietsroute aan de oostkant van de Provincialeweg en de mogelijkheden van de vrijgekomen ruimte. Toch lijkt er over het algemeen voorkeur voor het openlaten van A8-aansluiting 2.
- De omgeving vraagt aandacht voor de impact van de maatregelen en de realisatie hiervan op de funderingen.
- Onder belanghebbenden is enig wantrouwen in de uitkomst van de planstudie. De kruising is immers al jaren een probleem en er is al vaker gezocht naar een oplossing.
- Veel belanghebbenden zien een ondertunneling van het spoor, wat in deze planstudie overigens niet als haalbare variant wordt meegenomen, als ideale oplossing.

5.3.3 Voorziene participatie in fase 2

In fase 2 van de planstudie wordt de communicatie en participatie verder doorgezet en geïntensiveerd. Het werken met de SIA-methode wordt gecontinueerd. In de volgende fase zal een focusgroep, parallel aan de MER, meedenken over risico's, effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Aan het eind van fase 2 wordt de gehele omgeving geconsulteerd over het voorlopig voorkeursalternatief. De reactieperiode resulteert in een Nota van Antwoord. Aan het eind van de planstudie wordt een participatieverslag opgeleverd.