

Participatieverslag

Planstudie Guisweg – fase 1

6 oktober 2020
Definitief

COLOFON

Datum 6 oktober 2020
Kenmerk INT/2020/8012
Opgesteld door Evelien Brascamp
Vastgesteld door Bestuurlijk overleg planstudie Guisweg
Versie Definitief

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

1	Inleiding	4
1.1	Voorgeschiedenis	4
1.2	Stakeholders	4
1.3	Organisatie en samenwerking	4
2	Participatie en communicatie	5
2.1	Communicatie	5
2.1.1	Doorlopende communicatie	5
2.1.2	Inloopbijeenkomsten	5
2.1.3	Terugblik communicatie	5
2.2	Social impact assessment & Focusgroep	5
2.2.1	Risico- en hindercontouren	6
2.2.2	Sociaal-economische basisstudie	6
2.2.3	Focusgroep: aanmelden, selectie en samenstelling	6
2.2.4	Werkwijze	7
2.2.5	Bijeenkomsten	8
2.2.6	Evaluatie bijeenkomsten en werkwijze	8
2.3	Individuele gesprekken	9
3	Resultaten	10
3.1	Inhoudelijke resultaten	10
3.2	Specifieke wensen vanuit omgeving	11
4	Aanpak fase 2	14
4.1	Doel van fase 2	14
4.2	Uit te voeren werkzaamheden	14
4.3	Op te leveren eindproducten	14
Bijlage A	Verslag inloopbijeenkomst 27-01-2020	16
Bijlage B	Contourenstudie	19
Bijlage C	Sociaal-economische Basisstudie	21

1 INLEIDING

1.1 VOORGESCHIEDENIS

De communicatie over het project Guisweg is gestart bij aanvang van de verkenning (maart 2018). Gedurende die fase is de omgeving geïnformeerd over de stand van zaken, de inhoud en de keuzes die zijn gemaakt. Daarbij heeft medio 2019 de hele omgeving kunnen reageren op de startnotitie. Alle binnengekomen reacties zijn beantwoord in de reactienota.

De omgeving erkent veelal de problemen rond de kruising van de Guisweg met de Provincialeweg en het spoor. Men ziet de noodzaak van het verbeteren van het knelpunt. Wel is er al veel vaker onderzoek gedaan naar een oplossing en dat is ook bij de omgeving bekend. Hoewel de omgeving blij is dat het knelpunt nog steeds op de agenda staat, is de buurt sceptisch over de resultaten van het onderzoek: gaan we nu dan wél tot een oplossing komen? Inhoudelijk zien we ook een verschil van mening. Hoewel er veel positieve geluiden zijn over de oplossingsrichting, ervaren we dat veel mensen een verdiept spoor (op welke manier dan ook) als ideale oplossing zien.

Voor de communicatie en participatie in de planstudie Guisweg is een participatieplan opgesteld. Tijdens de eerste fase van de planstudie is gewerkt volgens dit participatieplan.

1.2 STAKEHOLDERS

Het plangebied omvat een grote hoeveelheid en diversiteit aan stakeholders: omwonenden in de wijken Rooswijk, Oud-Zaandijk, Oud-Koog en Westerkoog, grotere bedrijven en fabrieken, sportverenigingen, natuurorganisaties, ondernemers en winkeliers. Ook is er een groot aantal stakeholders betrokken bij het project. Dit zijn vanzelfsprekend de (bestuurders van) samenwerkende partijen. Maar ook de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad en partners zoals het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de NS. Het overzicht en de positie van stakeholders ten opzichte van het project is continu bijgehouden in de actuele stakeholders- en belangenanalyse. In een contactdossier staat de historie van contactmomenten met belanghebbenden uit de omgeving en gemaakte afspraken.

1.3 ORGANISATIE EN SAMENWERKING

Tijdens de planstudie wordt gewerkt met een omgevingsteam, bestaande uit omgevingsmanagers en communicatieadviseurs van de verschillende partners. De omgevingsmanager is tevens lid van het kernteam en het IPM-team. Daardoor vindt een continue kennisuitwisseling plaats tussen het omgevingsteam en het technisch team. Tevens vindt het continue afstemming plaats met raakvlakprojecten met betrekking tot communicatie.

De omgeving (belanghebbenden, zoals omwonenden of ondernemers) heeft een belangrijke adviserende rol in de planstudiefase. Er wordt gewerkt met een focusgroep die een centrale rol in het ontwerpproces krijgt. De focusgroep is een representatieve groep belanghebbenden bestaande uit onder andere omwonenden, ondernemers en belangenorganisaties. Deze focusgroep wordt geconsulteerd over dilemma's. Het geeft inzicht in wat er speelt in de omgeving en wat belanghebbenden belangrijk vinden om het project te doen slagen.

Het proces van de focusgroepen is transparant: van alle bijeenkomsten wordt een verslag gepubliceerd op de website guisweg.zaanstad.nl. Ook het materiaal van bijeenkomsten, zoals

presentaties en beeldmateriaal, worden openbaar. Op die manier leggen we niet alleen de resultaten vast, maar maken we het proces en de inhoud ook inzichtelijk voor andere belanghebbenden.

2 PARTICIPATIE EN COMMUNICATIE

2.1 COMMUNICATIE

2.1.1 Doorlopende communicatie

Tijdens de planstudie heeft, aan de hand van een communicatiekalender, doorlopend communicatie naar en met de omgeving plaatsgevonden. Het betrof communicatie over het proces (zoals planning) en inhoudelijke communicatie over de onderzochte bouwstenen. Het centrale communicatiekanaal is de projectpagina guisweg.zaanstad.nl. Deze pagina is continu up-to-date gehouden met het laatste nieuws en informatie. Daarnaast zijn diverse middelen ingezet, zoals sociale media, contact met pers en diverse video's. De mailbox guisweg@zaanstad.nl wordt continu bijgehouden en binnengekomen mails of vragen worden door het projectteam beantwoord.

Hoewel de zes betrokken partners afzender zijn van de communicatie over het project, verloopt de communicatie met name vanuit de gemeente Zaanstad. Het betreft immers haar inwoners, is een herkenbaar aanspreekpunt en de gemeente heeft met de diverse kanalen al een groot bereik bij de doelgroep.

2.1.2 Inloopbijeenkomsten

Halverwege fase 1 (op 27 januari 2020) is een inloopbijeenkomst georganiseerd voor bewoners uit de omliggende wijken en andere geïnteresseerden. Belanghebbenden zijn uitgenodigd via een bewonersbrief, een publicatie in Zaanstad Journaal en via social media. Pers is benaderd via een persbericht en aanvullend uitgenodigd voor een separate persbijeenkomst. Op de inloopbijeenkomst zijn de eerste schetsen van de bouwstenen gepresenteerd en konden mensen in gesprek met het projectteam. In totaal waren 545 mensen aanwezig op deze bijeenkomst. Het verslag van deze bijeenkomst is bijgevoegd in bijlage A.

De volgende inloopbijeenkomst wordt georganiseerd rond het afronden van fase 1, in het najaar van 2020. Tijdens deze bijeenkomst worden de resultaten van fase 1 – zijnde de twee kansrijke alternatieven voor het vervolg – gepresenteerd.

2.1.3 Terugblik communicatie

Gedurende de planstudie is het communicatiegebied uitgebreid: waar we eerder naar een klein deel van Westerkoog communiceerden, hebben we – gezien de mogelijke impact – besloten heel Westerkoog mee te nemen in de communicatie. De communicatie naar Oud-Koog, Oud-Zaandijk en Rooswijk is gecontinueerd zoals voorheen. De omgeving staat positief tegenover het feit dat zij in een vroeg stadium geïnformeerd en betrokken wordt. Wel is het in de communicatie altijd zoeken naar de manier waarop informatie over de inhoud en het proces gecommuniceerd kan worden.

2.2 SOCIAL IMPACT ASSESSMENT & FOCUSGROEP

Tijdens de planstudie wordt gebruik gemaakt van de SIA (Social Impact Assessment) methode. De methode is gericht op het analyseren, monitoren en eventueel matigen van sociale en economische gevolgen van complexe projecten. Met behulp van de SIA wordt de sociale impact van het project bepaald. Dit gebeurt in overleg met de omgeving, die hierover meedenkt. Op deze manier wordt een completer beeld gegeven van de impact van de maatregelen op de omgeving. In de uitvoering wordt een representatieve afspiegeling van de omgeving geconsulteerd, waardoor het proces zo veel

mogelijk wordt gedemocratiseerd. Om dit laatste waar te maken is gewerkt met een focusgroep, waarin de omgeving zo goed mogelijk was vertegenwoordigd.

De basis voor de methode is de Sociaal-economische basisstudie. Deze studie geeft een beeld van de omgeving bij aanvang van het project (in de onderzoeksfase). Verder worden er – naast het daadwerkelijk vaststellen van de sociale effecten – een contourenstudie uitgevoerd en wordt gewerkt met een klachtenmechanisme. De ter inzage legging van het SIA rapport loopt parallel met dat van de milieueffectrapport. Het uiteindelijke eindrapport van de SIA dient ter ondersteuning in de besluitvorming en wordt vastgesteld door de bestuurders van de samenwerkende partners.

2.2.1 Risico- en hindercontouren

Als eerste stap in de SIA methode is inzicht verkregen in mogelijke risico's en verwachte hinder. Dit is vastgelegd in de contourenstudie, in bijlage B. De basis hiervoor is de analyse omgevingsaspecten uit de 'Verkenning Guisweg'.

De studie laat zien dat op verschillende thema's (onder andere geluid en luchtkwaliteit) de kwaliteit op de meeste plekken verbetert, maar op specifieke plekken (bijvoorbeeld rond de A8) vermindert. Dit komt met name door het volledig maken van A8 aansluiting 3 en de ligging van de nieuwe verbindingsweg. Een uitgebreide milieu-effectstudie wordt uitgevoerd in fase 2 van de planstudie.

De resultaten van deze studie zijn belangrijk voor het bepalen van de participatie-aanpak: de resultaten laten zien waar en voor wie grote hinder wordt verwacht en geven dus ook een idee welke belanghebbenden betrokken moeten worden in het participatietraject.

2.2.2 Sociaal-economische basisstudie

Als tweede product voor de SIA methode is een Sociaal-Economische Basisstudie opgesteld. De studie is bijgevoegd in bijlage C. Deze analyse geeft een beeld van de omgeving en haar inwoners op basis van demografische en sociaal-economische gegevens. Doel hiervan is een beeld te hebben van wie er impact ondervinden van het project. De studie vormt ook de basis voor het werken met een focusgroep die een afspiegeling vormt van de omgeving. Belangrijkste gegevens uit deze studie is de dichtheid van het gebied: veel sportverenigingen, kleine ondernemingen, grotere bedrijven en natuurlijk inwoners. In het plangebied wonen zo'n 8500 mensen (3900 huishoudens), maar in alle omliggende wijken wonen totaal bijna 20.000 mensen in plusminus 8900 huishoudens.

2.2.3 Focusgroep: aanmelden, selectie en samenstelling

Er is gekozen te werken met een focusgroep bestaande uit belanghebbenden uit de omgeving, om de omgeving te kunnen consulteren tijdens de eerste fase van de planstudie.

Via diverse kanalen zijn mensen opgeroepen zich aan te melden voor deelname aan de focusgroep. Kanalen die hiervoor gebruikt zijn, zijn: de projectwebsite, de inloopbijeenkomst op 18 juni 2019 en een oproep in het Zaanstad Journaal (12 juli 2019). In totaal hebben 41 mensen zich aangemeld. Na het aanmelden hebben geïnteresseerden een vragenlijst moeten invullen. Op basis van de gegevens uit die vragenlijsten en de gegevens uit de Sociaal-Economische Basisstudie, heeft een onafhankelijk bureau de deelnemers geselecteerd en de focusgroep samengesteld.

De selectie deelnemers vormt zo veel mogelijk een afspiegeling van de omgeving.

Uitgangspunt voor de samenstelling was totaal 15 personen, waarvan:

- 9 omwonenden (evenredig verdeeld binnen de omliggende wijken)
- Iemand van een groot bedrijf of fabriek
- Een ondernemer rond aansluiting 2
- Een ondernemer op of rond de Guisweg

- Iemand namens de Fietsersbond
- Iemand namens een natuurorganisatie

Tijdens het proces heeft een wisseling in de deelnemers plaatsgevonden. Eén deelnemer uit Rooswijk heeft afgezien na deelname vanwege een verhuizing, een andere deelnemer uit dezelfde wijk heeft afgezien vanwege tijdgebrek. Een inwoner uit Rooswijk is lid geworden voor de laatste twee bijeenkomsten van de focusgroep. De uiteindelijke groep bestond daarmee uit 14 personen. De definitieve samenstelling is weergegeven in tabel 1. De selectieprocedure is gepubliceerd op guisweg.zaanstad.nl/documenten.

Sociaal economische verdeling in geheel plangebied		Verdeling selectie (Bewoners en Stakeholders)		Verdeling selectie (Bewoners)	
Gender verdeling	Percentage	Aantal	%	Aantal	Percentage
Man	49%	7	50,0%	3	37,5%
Vrouw	51%	7	50,0%	5	62,5%
		14	100,0%	8	100,0%
Leeftijdverdeling (% zonder groep 0 - 24)					
Leeftijd 0-14 (2017, %)	15%				
Leeftijd 15-24 (2017, %)	12%				
Leeftijd 25-44 (2017, %)	21% (29%)	1	7,1%	1	12,5%
Leeftijd 45-64 (2017, %)	31% (42%)	10	71,4%	5	62,5%
Leeftijd 65+ (2017, %)	21% (29%)	3	21,4%	2	25,0%
		14	100,0%	8	100,0%
Opleidingsniveau (% zonder groep Onbekend)					
Onbekend	45%				
Laag	19% (34%)	1	7,1%	1	12,5%
Middelbaar	23% (41%)	4	28,6%	1	12,5%
Hoog	14% (25%)	9	64,3%	6	75,0%
		14	100,0%	8	100,0%
Migratie achtergrond					
Westerse migratieachtergrond	9%				
Niet-westerse migratieachtergrond	11%				
Nederlandse achtergrond of anders (geen cbs data van)	79%				
Samenstelling huishouden					
Huishouden zonder kind (%)	30%				
Huishouden met kind (%)	37%				
			N.V.T.		N.V.T.

Tabel 1: samenstelling focusgroep fase 1

2.2.4 Werkwijze

De focusgroep is ingezet om de omgeving te consulteren over dilemma's, ontwerpen of ideeën. De focusgroep heeft daarmee een adviserende rol. Iedere bijeenkomst is voorgezeten door een onafhankelijk voorzitter. Een onafhankelijk verslaglegger maakt een verslag van iedere bijeenkomst. De verslagen en presentaties zijn na afloop gepubliceerd op guisweg.zaanstad.nl/documenten.

Vanuit het project zijn zo min mogelijk mensen aanwezig bij de bijeenkomsten van de focusgroep, om ervoor te zorgen dat er een vertrouwde en laagdrempelige setting ontstaat.

Iedere bijeenkomst is voorbereid door het kernteam, samen met het adviesbureau. De inhoud van de focusgroepen liep parallel aan de fasering van het projectteam: er was een nauwe uitwisseling tussen waar het projectteam op dat moment mee bezig was en waar we de focusgroep gevraagd hebben op te reageren. Dat betekent dat punten en opmerkingen uit de focusgroep direct zijn teruggegeven aan het projectteam om verder uit te werken, of om rekening mee te houden in de ontwerpen.

2.2.5 Bijeenkomsten

De focusgroep is in fase 1 in totaal vijf keer bij elkaar gekomen. De presentaties en verslagen van de bijeenkomsten zijn openbaar en terug te vinden op guisweg.zaanstad.nl/documenten.

Bijeenkomst 1 28 oktober 2019

De eerste bijeenkomst van de focusgroep was vooral bedoeld om kennis te maken met elkaar en iedereen bij te praten over de laatste stand van zaken van het project. In deze bijeenkomst is ook een toelichting gegeven op het proces en de planning van de focusgroepen. Ten slotte hebben de leden van de focusgroep aan kunnen geven welke onderwerpen zij belangrijk vinden in de uitwerking.

Bijeenkomst 2 12 november 2019

In de tweede bijeenkomst van de focusgroep stond met name de fiets en het fietsnetwerk centraal. Eerst is met de focusgroep gekeken naar het fietsnetwerk: hoe wordt dat op dit moment gebruikt, welke routes zijn belangrijk en waar kan het beter? Daarna is gediscussieerd over de twee opties: een fietsonderdoorgang bij het station óf bij de Guisweg. De focusgroep heeft de voor- en nadelen van die twee opties benoemd. Tot slot zijn in deze bijeenkomst de eerste schetsen van de mogelijkheden voor een volledige A8 aansluiting 3 toegelicht.

Bijeenkomst 3 18 november 2019

De derde bijeenkomst van de focusgroep ging over A8 aansluitingen 2 en 3 en over de nieuwe verbindingsweg. Met de focusgroep is gekeken naar de mogelijkheden voor het volledig maken van aansluiting 3. De focusgroep heeft voor- en nadelen benoemd, en zelf ook suggesties aangedragen. Daarna zijn de voor- en nadelen opgehaald van het wel of niet behouden van A8 aansluiting 2.

Bijeenkomst 4 16 januari 2020

In de vierde bijeenkomst zijn de uitkomsten van het verkeersonderzoek en de verwachte verkeerscijfers van de verschillende maatregelen bediscussieerd. Ook is het 'Guisweg-Alternatievenspel' gespeeld. Met dit spel hebben de leden van de focusgroep een voorkeur samengesteld voor een alternatief.

Bijeenkomst 5 24 maart 2020

De laatste bijeenkomst van de focusgroep vond vanwege COVID-19 online plaats. In deze bijeenkomst zijn de alternatieven voorgelegd en heeft de focusgroep aangegeven wat zij de voor- en nadelen hier van vinden. Het proces is geëvalueerd en de reeks afgerond.

2.2.6 Evaluatie bijeenkomsten en werkwijze

Het werken met de focusgroep is prettig en heel nuttig. Het levert waardevolle informatie op over de afwegingen van belanghebbenden over bepaalde keuzes. Ook geeft het een beeld van de thema's die

bij de omgeving spelen, en waar zowel in de inhoud als in de communicatie rekening gehouden mee kan worden. Het vereist wel een strakke planning en het is intensief, om er voor te zorgen dat het proces van de focusgroep ook daadwerkelijk parallel aan de inhoud kan lopen. De werkwijze vraagt de deelnemers wel vrij diep mee te nemen in de materie, maar juist wanneer je dat doet ontstaan er waardevolle inhoudelijke discussies. Ook heeft het nieuwe ideeën opgeleverd, die we verder hebben kunnen uitzoeken.

Het samenstellen van een groep die daadwerkelijk een exacte afspiegeling is, is erg lastig. We hebben toch weten te werken met een zeer representatieve groep. Dat heeft niet met de deelnemers te maken, maar puur met dat je nooit aan alle percentages kunt voldoen. De verhouding man/vrouw was gelijk, de leeftijdsverdeling nagenoeg representatief en er was een goede representatie van de verschillende omliggende wijken en andere belanghebbenden. Het aantal personen (15) is goed: het een goed aantal om het gesprek mee te kunnen voeren, maar ook als één of meerdere deelnemers op een avond verhinderd zijn blijft er een goed aantal over.

Het idee van werken met een focusgroep die een afspiegeling is van de omgeving, is dat het het proces democratiseert. In theorie leveren de ideeën van de focusgroep de ideeën van de hele omgeving. We zijn nog niet zeker over deze theorie: is het consulteren van deze ene groep werkelijk 'voldoende' om te weten wat de hele omgeving vindt?

Parallel aan de uitvoering van de SIA methode en de focusgroepen, wordt de werkwijze gemonitord en geëvalueerd. De SIA methode is een nieuwe methode in Nederland, en de samenwerkende partners willen weten of deze methode geschikt is om in te zetten als standaardmethode. Een onafhankelijk bureau voert deze evaluatie uit. De resultaten van deze evaluatie volgen na afloop van de planstudie.

2.3 INDIVIDUELE GESPREKKEN

Parallel aan de brede communicatie en aan het participatietraject met de focusgroep, zijn diverse gesprekken met individuele stakeholders gevoerd. Dit betreft gesprekken met de twee tennisverenigingen (KZTV en TV Westzijderveld). De contactmomenten en gemaakte afspraken zijn vastgelegd in het contactdossier.

Voor TV Westzijderveld geldt dat in alle varianten de nieuwe verbindingsweg de tennisvereniging zal raken. Voor KZTV geldt dat de verbindingsweg óf dicht langs de vereniging loopt (zuidelijke ligging van de verbindingsweg) óf de vereniging doorkruist (in het geval van de noordelijke ligging). De twee verenigingen zien de ontwikkelingen in het project Guisweg als een goede aanleiding om te fuseren. Tijdens fase 1 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.

3 RESULTATEN

3.1 INHOUDELIJKE RESULTATEN

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. In de huidige situatie zijn her en der wat obstakels om lekker door te kunnen fietsen, zoals bijvoorbeeld in de noord-zuid richting aan de oostkant van de Provincialeweg. 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. Op die manier hoeft er zo min mogelijk omgefietst te worden, omdat belangrijke doorgaande routes, zoals bijvoorbeeld de fietsroutes van en naar de middelbare scholen, blijven bestaan.
- 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. Uiteraard speelt per wijk of straat nog meer, maar de onderstaande opsomming geeft een idee van de belangrijke onderwerpen:
 - Voor Rooswijk geldt dat de huidige Guisweg de enige ontsluitingsweg is voor autoverkeer. Rooswijkers vragen zich dan ook af hoe de ontsluiting van de wijk is in de nieuwe situatie, waarin zij gebruik maken van de verdiepte-T in plaats van de Guisweg.
 - Voor Oud-Koog geldt dat inwoners nu een direct toegang hebben tot de A8 via aansluiting 2. In alternatieven *zonder* aansluiting 2 vragen inwoners van Oud-Koog zich af hoe zij toch nog vlot bij de A8 komen. Fietsers van en naar Oud-Koog vragen zich af hoe de wijkontsluiting op de doorgaande fietsroute is. Veel fietsers uit de wijk maken in de huidige situatie gebruik van de gelijkvloerse kruising bij de Guisweg en de Provincialeweg om op de noord-zuid of oost-west fietsverbindingen te komen. Inwoners van Oud-Koog die in de buurt van de voorgestelde tunnelbak wonen, vragen zich af wat de impact is van de tunnelbak op de kwaliteit van de ruimte en de leefomgeving.
 - Voor de inwoners van Oud-Zaandijk geldt dat ook zij veel gebruik maken van aansluiting 2 om op de A8 te komen. Net als inwoners uit Oud-Koog vragen zij zich af hoe zij in de alternatieven *zonder* aansluiting 2 toch nog vlot bij de A8 komen. Automobilisten vragen zich af hoe zij vanuit de wijk makkelijk naar wijken ten westen van de spoorlijn kunnen. Het gebruik van de nieuwe verbindingsweg betekent dat zij moeten omrijden om naar bijvoorbeeld Rooswijk te komen. Voetgangers uit de wijk vragen zich af hoe de nieuwe routes gaan zijn, bijvoorbeeld hoe zij in de nieuwe situatie makkelijk naar het station komen.
 - Inwoners van Westerkoog vragen zich af wat de impact is van het volledig maken van aansluiting 3 op de leefomgeving. Dit heeft te maken met de verkeersdruk op de wijk en de kwaliteit van leven direct rond de aansluiting (onder andere geluid en

luchtkwaliteit). Hierbij is belangrijk dat in Westerkoog ook het project Busbrug de Binding speelt.

- De omgeving geeft een aantal belangrijke overwegingen mee voor het compleet maken van A8-aansluiting 3: zij willen een zo efficiënt mogelijk ruimte gebruik, vinden het belangrijk dat er prettige fietsvoorzieningen blijven en vinden het belangrijk dat de uiteindelijke oplossing overzichtelijk en begrijpelijk moet zijn voor de weggebruiker. De variant 'doorgaande weg' heeft – van alle varianten die voorbij zijn gekomen – de voorkeur. Er zijn veel vragen over de impact van de maatregelen op de verkeersdruk in Westerkoog en 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 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 open laten van A8-aansluiting 2.
- De omgeving vraagt specifieke aandacht voor de impact van de realisatiefase op de omgeving, met name met oog op het grondwaterpeil en funderingen van de woningen.

3.2 SPECIFIEKE WENSEN VANUIT OMGEVING

Onderwerp	Waar is het terecht gekomen?
De omgeving vraagt expliciete aandacht voor het behoud en verbeteren van fietsvoorzieningen in het gebied.	De kwaliteit van fietsvoorzieningen is onderdeel van de uitwerking van de varianten. Dit komt onder andere terug in de factsheets en de alternatievenrapportage. Dit onderwerp heeft ook aandacht in de verdere uitwerking van de alternatieven in fase 2.
De omgeving vraagt voetgangers als aparte modaliteit te behandelen (en niet samen met fietsers als langzaam verkeer) en binnen de uitwerking van alternatieven te zorgen voor duidelijke looproutes.	Tijdens de uitwerking van de varianten zijn voetgangers als aparte modaliteit behandeld. Dit komt onder andere terug in de factsheets en de alternatievenrapportage. Dit onderwerp heeft ook aandacht in de verdere uitwerking van de alternatieven in fase 2.
De omgeving vraagt gebruik te maken van fietstellingen en daarbij rekening te houden met variërende druktes: op verschillende tijden en in verschillende seizoenen.	Er is gebruik gemaakt van fietstellingen in oktober 2019, aangevuld met gegevens uit eerdere tellingen. Deze tellingen zijn meegenomen in het verkeersonderzoek.
De omgeving vraagt waar mogelijk het noord-zuid fietsverkeer ten <i>oosten</i> van de Provincialeweg te verbeteren. Dit is nu op verschillende punten onderbroken en daardoor geen prettige doorgaande route.	Waar mogelijk is gekeken naar het verbeteren van noord-zuid fietsvoorzieningen ten <i>oosten</i> van de Provincialeweg. Dit is opgenomen in de alternatievenrapportage.
De omgeving vraagt aandacht voor de aansluiting van fietsers uit omliggende wijken op het noord-zuid fietspad bij het station. Op dit moment is dit geregeld met	In de ruimtelijke ontwerpen is rekening gehouden met de aansluiting van de omliggende wijken op het noord-zuid fietspad bij het station. Dit is opgenomen in de alternatievenrapportage en de factsheets.

een vrij steile trap en daardoor niet optimaal.	
De omgeving suggereert een fietsonderdoorgang onder het spoor door ten zuiden van de A8, voor de ontsluiting van het fietsverkeer vanuit Westerkoog.	Deze suggestie heeft verband met de planstudie Guisweg, maar valt buiten de scope van dit project. Het is wel als suggestie aangegeven bij de gemeente Zaanstad.
De omgeving suggereert een voorziening voor fietsers in dezelfde (toekomstige) tunnelbak als het autoverkeer.	Deze suggestie is onderzocht en komt onder andere terug in de factsheets. (Bouwsteen "Auto onderdoorgang, variant A" en bouwsteen "Fiets Guisweg, variant D").
De omgeving geeft aan geen al te steile fietshellingen te willen hebben (ongeacht de plek van de onderdoorgang).	De wens is waar mogelijk meegenomen in de ontwerpen. Er kan in de ontwerpen voor een fietsonderdoorgang bij het station niet altijd aan de norm worden voldaan. Waar dat het geval is staat dat vermeld in de factsheets.
De omgeving suggereert de stationsingang te combineren met een verdiept fiets- en voetpad bij de kruising van de Guisweg.	Deze suggestie is onderzocht en weergegeven in de factsheets ("Bouwsteen "Fiets Station, variant B).
De omgeving vraagt, met oog op de maatregelen in dit project én het project Busbrug de Binding, aandacht voor de leefbaarheid Westerkoog. Er is behoefte aan inzicht in het effect van de maatregelen (ook in combinatie met project Busbrug) op de verkeersdruk binnen de wijk. Men wil weten wat het effect is van de maatregelen op geluidsoverlast en op de luchtkwaliteit.	De impact van de maatregelen op de verkeersdruk in Westerkoog is weergegeven in het verkeersrapport. De resultaten staan weergegeven in onder andere hoofdstuk 5 en in paragraaf 8.4. Ook de relatie met het project Busbrug de Binding is meegenomen (paragraaf 7.4). In de volgende fase onderzoeken we per alternatief nauwkeuriger de impact van de maatregelen op de verkeersdruk in Westerkoog. Ook onderzoeken we in de volgende fase de impact van de maatregelen op milieu, in de Milieueffectrapportage (m.e.r.).
De omgeving vraagt duidelijke en meer communicatie met inwoners van Westerkoog over dit project.	Heel Westerkoog wordt nu meegenomen in de communicatie over dit project. Onder andere krijgen alle huishoudens de bewonersbrieven. Indien nodig wordt apart met inwoners van Westerkoog gecommuniceerd over de impact van de maatregelen.
De afrit vanuit Amsterdam bij aansluiting 3 is in de huidige situatie gevaarlijk in huidige situatie. Er gebeuren nu al veel ongelukken. De omgeving vraagt de situatie te verbeteren door dit mee te nemen in het ontwerp van de aansluiting.	Deze opmerking is meegenomen in de ontwerpen van de aansluiting. Waar mogelijk wordt dit geoptimaliseerd in het gedetailleerde ontwerp van de aansluiting in de volgende fase.
De omgeving suggereert het 'hockey-stick' idee: de afrit vanuit Amsterdam bij aansluiting 3 op dezelfde manier als de huidige afrit bij aansluiting 2.	Het 'hockey-stick' idee is uitgewerkt en opgenomen in de factsheets (Bouwsteen "Aansluiting 3", variant A).
Bij het ontwerpen van aansluiting 3 suggereert de omgeving de oude Guisweg te herstellen.	Het idee van het herstellen van de Guisweg is opgenomen in de factsheets (Bouwsteen "Aansluiting 3", variant G en F).
De diverse bevindingen van werkgroep A8 meenemen in de berekeningen en de ontwerpen.	De bevindingen van de werkgroep A8 worden overwogen bij de verdere uitwerking van de alternatieven in fase 2.
De omgeving vraagt te onderzoeken of aansluiting 2 alleen open gehouden kan worden voor vrachtverkeer.	Het idee van het openhouden van aansluiting 2 enkel voor vrachtverkeer is opgenomen in de factsheets (Aansluiting 2,

	variant C). “verkeersveiligheid, verwarrend, niet te handhaven”
De omgeving vraagt te onderzoeken of bij aansluiting 2 alleen de afrit behouden kan blijven.	Het idee van het enkel behouden van de afrit van aansluiting 2 is onderzocht. Dit is geen optie omdat het een verwarrend en verkeersonveilig beeld oplevert: de heen- en terugreis moet voor automobilisten hetzelfde zijn.
De omgeving vraagt rekening te houden met het waterverkeer op de Zaan en na te gaan of er actuele tellingen zijn.	Het projectteam heeft de vraag overwogen, maar heeft besloten hier niets mee te doen. Er is in het komen tot alternatieven geen aanleiding om informatie over het waterverkeer mee te nemen.
De omgeving vraagt aandacht voor mogelijk sluipverkeer door Zaanse wijken bij het volledig maken van aansluiting 3 en in de alternatieven zonder aansluiting 2.	De impact van het wijzigen van de aansluitingen op de verkeersdruk op het onderliggend wegennet is meegenomen in de verkeersrapportage. Dit onderwerp heeft ook onze aandacht in fase 2, waarbij ook wordt gekeken naar mogelijke maatregelen om negatieve invloed te verminderen.
De omgeving vraagt aandacht voor de impact van de maatregelen en de realisatie hiervan op de funderingen	De invloed van de maatregelen op de grondwaterstanden wordt onderzocht in de Milieueffectrapportage (in fase 2, najaar 2020). Ook wordt in fase 2 uitgebreider gekeken naar de impact van verschillende bouwmethoden op de grondwater en funderingen.
De omgeving vraagt om berekeningen en onderbouwingen van de impact van de maatregelen op de omgeving en het milieu.	In fase 2 wordt een uitgebreide milieustudie uitgevoerd, waarbij per alternatief wordt bekeken wat de impact van de maatregelen is op de omgeving.
De omgeving vraagt aandacht voor de impact van de maatregelen op het vrachtverkeer, met name in Oud-Koog.	In fase 2 wordt per alternatief bekeken wat de impact is, ook op routes van het vrachtverkeer.

4 AANPAK FASE 2

Voor fase 2 stellen we een vergelijkbare werkwijze voor. Dat wil zeggen: we continueren de doorlopende communicatie naar de brede omgeving en werken met een selectieve groep mensen (een focusgroep) ter consultatie. Ter overweging kunnen we werken met meerdere (parallele) focusgroepen, specifiekere groepen bijvoorbeeld op wijkniveau, of een uitbreiding van het gebied.

Daarnaast volgt aan het eind van fase 2 een brede consultatie van de omgeving. We leggen dan het voorlopig voorkeursalternatief voor bij de omgeving, die daar op kan reageren. Dit gebeurt voorafgaand aan de bestuurlijke besluitvorming.

4.1 DOEL VAN FASE 2

De doelen van omgevingsmanagement en -communicatie zijn:

- **Informereren**
Duidelijk, tijdig en transparant
Belanghebbenden, waaronder omwonenden, sportverenigingen en bedrijven, worden duidelijk en tijdig geïnformeerd. Ze worden meegenomen in het proces van de planstudie en blijven op de hoogte van de stand van zaken.
- **Draagvlak**
Vergroten van begrip en maatschappelijk draagvlak voor besluiten en maatregelen door communicatie over het waarom, wanneer, het hoe en wat.
- **Verwachtingen managen**
Door duidelijke en tijdige communicatie krijgen belanghebbenden duidelijkheid over het waarom, wanneer, het hoe en wat.
- **Ophalen kennis, ideeën en meningen**
Mensen die in het gebied reizen en wonen kennen het gebied goed. Door het ophalen van deze kennis bij belanghebbenden kunnen we die informatie meenemen in het ontwerpproces, zodat we kunnen komen tot het best passende voorkeursalternatief. Daarnaast geeft participatie in deze fase een idee van meningen en de houding van de omgeving ten opzichte van de plannen. Deze informatie geeft onder andere een idee wat belangrijk is in de communicatie.

4.2 UIT TE VOEREN WERKZAAMHEDEN

In fase 2 wordt de participatie en communicatie van en naar de omgeving van het project Guisweg gecontinueerd. Hiervoor vinden de volgende werkzaamheden plaats:

- Doorlopende communicatie over voortgang van het project, met gebruik van diverse middelen waaronder guisweg.zaanstad.nl, bewonersbrieven en sociale media.
- Informerende en consulterende inloopbijeenkomsten voor een breed publiek.
- Inzet van focusgroep ten behoeve van SIA. We werken met een nieuw samen te stellen groep, om de afspiegeling te kunnen heroverwegen en om andere mensen opnieuw de gelegenheid te geven zich aan te melden om mee te kunnen denken.
- Consultatie en reactieperiode voorlopig voorkeursalternatief en Nota van Antwoord.

4.3 OP TE LEVEREN EINDPRODUCTEN

- Actuele stakeholders- en belangenanalyse en actueel contactdossier gedurende fase 2
- Participatieverslag
 - Bijlagen:
 - Verslagen van bijeenkomsten

- Samengestelde focusgroep en verslagen van bijeenkomsten van focusgroep
- Tussenrapport door focusgroep geïdentificeerde risico's en effecten
- Tussenrapport door focusgroep geïdentificeerde mitigerende maatregelen
- Eindrapport SIA (als onderdeel van de MER rapportage)
- Evaluatie SIA methode
- Nota van Antwoord

BIJLAGE A VERSLAG INLOOPBIJeenKOMST 27-01-2020

Datum bijeenkomst	27 januari 2019
Locatie	Projectbureau, Parklaan 35 Zaandijk
Tijd	18.00 – 20.30
Aantal bezoekers	545

Omschrijving bijeenkomst

Op 27 januari 2019 vond de inloopbijeenkomst voor de planstudie Guisweg plaats. Op deze bijeenkomst konden geïnteresseerden de eerste schetsen van de verschillende bouwstenen zien en in gesprek met het projectteam

Aanwezigen namens partners

Chris Engelsman (Vervoerregio Amsterdam)
Remco Suk (Vervoerregio Amsterdam)
Evelien Brascamp (Vervoerregio Amsterdam)
Roel van Bladel (ProRail)
Eric Westerhuis (ProRail)
Marielle de Winter (ProRail)
Paul Chorus (Provincie Noord-Holland)
Wendy Dallinga (Provincie Noord-Holland)
Arjan Gerritsen (Rijkswaterstaat)
Viktor Beelen (Rijkswaterstaat)
Kyra Kraakman (Gemeente Zaanstad)
Thijs Koelemeijer (Gemeente Zaanstad)
Paul Maks (Gemeente Zaanstad)
Ilja de Vries (Gemeente Zaanstad)
Gerrie Ruijsink (Gemeente Zaanstad)
Nina Schreefel (Gemeente Zaanstad)

Algemene indruk

De inloopbijeenkomst was goed bezocht en, met totaal 545 bezoekers, druk. Desondanks was de sfeer goed. Er zijn prettige gesprekken gevoerd en mensen zijn geïnteresseerd – al is niet iedereen het inhoudelijk eens. Er vond onder de bezoekers ook onderling veel uitwisseling plaats. Over het algemeen is de aanleiding voor de studie herkenbaar. Een enkeling geeft aan dat de overweg geen probleem is en dat er niets hoeft te veranderen. Er is bij veel bezoekers wel veel emotie, waaronder angst voor sluipverkeer en vragen over toekomstige routes van a naar b. Er is nog steeds veel wantrouwen of deze studie nu wel tot een oplossing gaat leiden. Ook waren er relatief veel vragen over problemen buiten de scope van dit project maar in de buurt of in de regio.

Locatie

De locatie – het projectkantoor – ligt midden in het plangebied en dat maakt het leuk. Ook straalt het openheid uit. De ruimte was wel te klein voor deze hoeveelheid mensen.

Inhoud en informatiepanelen

De informatiepanelen en de verhaallijn daarin waren duidelijk. De informatiedichtheid was op goed niveau. Van een afstand waren de letters misschien wat klein en er misten straatnamen en plaatsaanduidingen op de schetsen van de varianten. Soms was een cirkel toch nog verwarrend (bv de cirkel met het zoekgebied voor de nieuwe verbindingsweg). De panelen van aansluiting 2 en 3 bleken voor veel mensen belangrijk, die stonden in een te kleine ruimte voor de hoeveelheid

belangstelling die daar voor was. De eerste drie panelen met achtergrondinformatie stonden dicht bij de ingang, waardoor het daar soms stokte met het aantal mensen. Ook gingen mensen al bij de borden met achtergrondinformatie in op de inhoud, terwijl ze juist daarvoor door konden lopen.

Uitnodiging

De uitnodiging werd wisselend ontvangen. Iets anders dan de traditionele bewonersbrief is positief, maar veel mensen vonden het onduidelijk, verwarrend en ingewikkeld. Beeldmateriaal kan ook duidelijker. Uitnodiging bevatte veel inhoud, dat een volgende keer misschien (toch) niet doen. Positief dat het zo breed verspreid is.

Meestgestelde vragen

Proces

- Er is al veel gestudeerd, hoezo verwachten jullie dat er nu wel een oplossing komt? Komt het project nu echt tot uitvoering?
- Worden de documenten uit deze fase 1 openbaar?
- Wanneer is het klaar?
- Wat zijn de kosten en wie betaalt dat? Is er budget?
- Investering in Guisweg en in stationstunnel zijn net gedaan: is dat niet zonde?

Maatregelen

- Wat is de impact van de maatregelen op de tennisverenigingen?
- Wat is de impact van de maatregelen op de begraafplaats?
- Wat is de impact van deze maatregelen op de fundering en, de waterstand en het waterpeil?
- Van waar tot waar wordt de provincialeweg verdiept?
- Is de verbindingsweg technisch gezien wel tegen de A8 aan te leggen?

Andere oplossingen

- Waarom wordt het spoor niet verdiept? Kosten moeten toch geen issue zijn?
- Kan de tunnel ook ten zuiden van de A8 komen te liggen?
- Kan er niet een onderdoorgang komen bij Westerwatering / Vincent van Goghweg of aan de noordkant van Rooswijk?
- Kan de verdiepte kruising voor auto's niet op de huidige kruising?
- Kan het niet simpeler?
- Kan de N515 tussen Westzaan en Westerkoog worden afgesloten?

Verkeersdrukte en bereikbaarheid

- Wat is het effect van de maatregelen op de bereikbaarheid en doorstroming voor hulpdiensten?
- Wat betekenen deze plannen voor de verkeersdruk in Westerkoog?
- Kan de nieuwe tunnelbak de verkeersdrukte aan? Verplaats je niet het probleem zo?
- Zijn fietstunnels echt noodzakelijk? Er zijn toch al veel tunnels ook in de buurt?
- Hoe gaat het vrachtverkeer de wijk in (oud-koog) als je aansluiting 2 af zou sluiten? Hoe kunnen bedrijven bevoorrad worden als aansluiting 2 dicht gaat?
- Zorgen over omrijden en routes: Hoe kom je van Oud-Koog naar Rooswijk per fiets? Hoe kom ik van oud-koog naar de snelweg? Kan de looproute van de kerk naar de begraafplaats behouden blijven? Blijft Oud-Koog wel bereikbaar?

Realisatiefase

- Wat is de impact tijdens de realisatiefase? Onder andere vragen over bouwmaterieel, hoe om te gaan met de beperkte ruimte, waar komt het depot voor opslag. Ook vragen over hinder tijdens bouwfase zoals trillingen en geluid, en hoe we daar mee omgaan?

Participatie en communicatie

- Hoe worden we betrokken en geïnformeerd? Worden alle wijken (ook Westerkoog) wel betrokken?
- Wanneer is de officiële inspraak?

Raakvlakprojecten

- Wat is de relatie van dit project met de busbrug en met de A8/A9?

Suggesties voor volgende bijeenkomst

Posters en inhoud

Straatnamen en plaatsaanduidingen bij alle kaartjes

Goed onderscheid qua inhoud tussen deze en de volgende bijeenkomst

Aangeven dat informatie terug te lezen is en URL prominent weergeven

Trechtering vanuit verkenning naar oplossingsrichting 4 laten zien

Let op volgorde van panelen

Eventueel een 'leeswijzer'

Op de kaart routes weergeven in de nieuwe situatie

Letters op posters wat groter

Let op: cirkels soms verwarrend

Bezoekers

Opsplitsen over meerdere avonden, eventueel thema of wijkgericht

Westerwating uitnodigen

Vooraf inschrijven

Locatie

Parklaan goede locatie, maar niet voor zo veel bezoekers

Ruimte rond grote vergadertafel ook benutten

Brandveiligheid / maximaal aantal personen

Faciliteiten en opzet

Informatie vooraf delen

Een folder om uit te delen

Eerst een algemene bijeenkomst en daarna panelen

Half 9 stoppen is ook echt om half 9 stoppen, eventueel met een aankondiging

Voorzieningen voor collega's: eten, drinken en een krukje om op te zitten

Vragenlijsten, voorkeurspeilingen of wensen ophalen, bijvoorbeeld gebruik van menti-meter

Zitjes voor ouderen met printjes van posters

Maquette of filmpjes gebruiken

BIJLAGE B CONTOURENSTUDIE

Inleiding

Het inzicht in risico- en hindercontouren is, samen met de Sociaal Economische Basisstudie, het startpunt voor het meten van sociale impact volgens de SIA methode. De risico- en hindercontouren geven een eerste inzicht in de impact van de plannen op de omgeving. Deze contouren zijn nodig om te bepalen wie (mogelijk) geraakt worden door het project.

In de verkenning Guisweg (maart 2018 – maart 2019) is een uitgebreide analyse uitgevoerd op de omgevingsaspecten van de verschillende oplossingsrichtingen. In de rapportage van die analyse worden de oplossingsrichtingen uit de verkenning Guisweg beoordeeld op de omgevingsaspecten geluid, lucht, externe veiligheid, bodem, water, archeologie, cultuurhistorie, landschap, natuur en ruimtelijke kwaliteit. De rapportage heeft beslisinformatie geleverd over de effecten en benoemd eventuele showstoppers van de verschillende oplossingsrichtingen ten behoeve van de besluitvorming over de kansrijkheid van de oplossingsrichting voor de Verkenning Guisweg. Het uitgebreide inzicht in de analyse van omgevingsaspecten is terug te vinden in het document “Verkenning Guisweg, analyse omgevingsaspecten.” (dd. 17 oktober 2018, nr. 433184.00).

Deze bijlage geeft een korte samenvatting van de verwachte hinder in ‘oplossingsrichting 4’ Daarbij moet gezegd worden dat de afbakening van het plangebied in de verkenning verschilt van die tijdens de planstudie. Het plangebied tijdens de planstudie is groter dan dat tijdens de verkenning. De analyse omgevingsaspecten uit de verkenning geeft een eerste beeld van de verwachte impact op de omgeving. De exacte effecten worden nader onderzocht in de planstudie. Deze contourenstudie geeft een eerste beeld van de mogelijke risico’s en hinder. Een volledige en nauwkeurige effectenstudie op de verschillende alternatieven is onderdeel van de planstudie. Hiervoor geldt dat een toelichting op de te onderzoeken elementen in de planstudie zijn toegelicht en uitgewerkt in de startnotitie.

Een aantal onderwerpen nog niet geanalyseerd tijdens de verkenning. Het betreft onder andere trillingen. Deze onderwerpen worden verder onderzocht tijdens de planstudie. Een overzicht van de te analyseren aspecten staat weergegeven in de startnotitie.

Geluid en lucht

Effect op geluidsbelasting en luchtkwaliteit zijn te verwachten door onder andere auto- en treinverkeer. In de oplossingsrichting zijn een effect te verwachten op de geluidsbelasting en luchtkwaliteit rond de A8 als gevolg van een volledige aansluiting 3, en op en rond de plek van de nieuwe verbindingsweg. Dat heeft met name gevolgen voor inwoners van Westerkoog (direct ten zuiden van de A8) en mogelijk voor inwoners rond de verdiepte T.

Externe veiligheid

Voor de geldt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen gedeeltelijk verplaatst naar de nieuwe verbindingsweg. Dit betreft echter incidenteel transport en lijkt weinig grote impact te hebben.

Water en bodemkwaliteit

Water, zoals grondwaterstand en afwatering, zijn een aandachtspunt in de oplossingsrichting. Dat heeft enerzijds te maken met het aanleggen van de verdiepte T: het aanleggen van een tunnelconstructie kan invloed hebben op het grondwaterpeil. Anderzijds speelt dat in de oplossing mogelijk watergangen (zoals de Sluissloot) onderbroken moeten worden. In dat geval moet worden onderzocht hoe de afwatering van omliggende wijken gegarandeerd blijft. Ook moet als gevolg van

klimaatverandering rekening gehouden worden met het vaker optreden van extreme neerslag. In de oplossingsrichting moet gekeken worden hoe deze klimaatrobuust ingericht kan worden. Belangrijk punt van aandacht tijdens de planstudie zijn funderingen van huizen in omliggende wijken. In het gebied is hoofdzakelijk sprake van veen en klei. In de omgeving zijn al problemen met funderingen.

Natuur

Er zijn diverse natuurgebieden in de buurt, waaronder Natura 2000-gebied 'Polder Westzaan' (ten westen van de Guisweg) en Weidevogelleefgebied. Daarbij zijn in de buurt van het plangebied in het verleden diverse beschermde soorten waargenomen. Er is een verhoogde uitstoot van stikstof te verwachten. Ook vindt er mogelijk een verstoring van het NNN- en weidevogelleefgebied plaats. Er is te onderzoeken om welke impact het precies gaat en hoe dit te compenseren is.

Overige thema's

Overige thema's, waaronder trillingen, visuele hinder, ruimtelijke kwaliteit en het cumulatieve effect zijn onderwerp van studie. In de startnotitie van de planstudie Guisweg staat omschreven welke omgevingsaspecten relevant zijn, en wat de criteria en bijbehorende indicatoren zijn.

BIJLAGE C SOCIAAL-ECONOMISCHE BASISSTUDIE

1. KORTE GESCHIEDENIS

De problematiek rondom de kruising van de Guisweg met de Provincialeweg en de spoorlijn in Zaanwijk is al lange tijd onderwerp van studie. In 2006 heeft een eerste onderzoek plaatsgevonden naar de knelpunten rondom de spoorwegovergang Guisweg in het kader van het programma Spoorse Doorsnijdingen. Op verschillende momenten in de tijd heeft vervolgens onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke oplossingen voor de spoorwegkruising. Hierbij werd in eerste instantie vooral gekeken naar een oplossing voor de kruising van langzaam verkeer en autoverkeer met de spoorweg en Provinciale weg. Later trad een verschuiving op naar een steeds meer integrale afweging.

De studies hebben tot op heden niet geleid tot een gedragen integrale oplossing. De Vervoerregio Amsterdam (vanaf nu Vervoerregio) heeft in maart 2018 het initiatief genomen om samen met vijf partners de opgave rondom de Guisweg op te pakken in een verkenning. De partners zijn gemeente Zaanstad, provincie Noord-Holland, Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, Rijkswaterstaat en ProRail. Deze verkenning is in maart 2019 afgerond.

In deze verkenning is een vervolg gegeven aan de eerdere studies. Daarbij is gekozen voor een integrale aanpak, gericht op de opgaven voor het hele gebied rondom de kruising van de Guisweg met het spoor en de Provincialeweg. Dat heeft er toe geleid, dat de betrokken partners hebben besloten een planstudie te starten, waarbij sprake is van grote eensgezindheid over de scope en afbakening.

Het resultaat van de verkenning is dat we met voldoende zekerheid kunnen zeggen dat er een mogelijke oplossing is, en daarmee genoeg aanleiding en draagvlak om de planstudie te starten. Oplossingsrichting 4 uit de Verkenning, zijnde een ongelijkvloerse kruising - waarbij het spoor blijft liggen en er een weg onderdoor loopt - lijkt het best én meest haalbaar om het probleem op te lossen. Binnen die oplossingsrichting zijn nog varianten en optimalisaties nodig, welke onderzocht dienen te worden in het vervolgproces.

Afbeelding 1: onderzoeksgeschiedenis



2. PARTNERS

Vervoerregio Amsterdam: De Vervoerregio is initiatiefnemer van de oorspronkelijke verkenning, en acteert ook tijdens de planstudie als trekker. Belangrijk voor de Vervoerregio in dit project is de structurele verbetering van de bereikbaarheid, de doorstroming en veiligheid van het regionale auto- en fietsverkeer. Een (financiële) bijdrage vanuit de Vervoerregio wordt getoetst aan de hand van het beleidskader Mobiliteit.

Rijk: het Rijk neemt deel aan de planstudie en draagt financieel bij in verband met de introductie en uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Voor het Rijk is tevens een vlotte en veilige doorstroming op de Rijkswegen belangrijk (in dit geval de A8), in combinatie met de invulling van het aansluitingenbeleid van het Rijk uit 2007.

Rijkswaterstaat houdt rekening met de Beleidslijn Aansluitingenbeleid voor de aanpak van aansluiting 2 en 3 op de A8. Gelet op de onderlinge afstand tussen beide aansluitingen zullen deze in onderlinge samenhang bekeken moeten worden, zowel wat betreft de doorstroming op de A8, als het ontwerp van de aansluitingen.

ProRail werkt op de Zaanlijn in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Alkmaar – Amsterdam (vanaf nu PHS), waarbij een frequentieverhoging naar zes intercity's en zes sprinters per spitsuur mogelijk wordt gemaakt. Een aanpassing aan de huidige kruising van de Guisweg met het spoor is noodzakelijk om de frequentieverhoging mogelijk te maken.

Provincie Noord-Holland: Voor de provincie Noord-Holland ligt het Programma OV-Knooppunten en algehele bereikbaarheid aan de basis om deel te nemen aan het project Guisweg. In dit programma werkt de provincie samen met gemeenten om de stations, in samenhang met elkaar, te ontwikkelen tot aantrekkelijke plekken met een gevarieerd aanbod van woningen en voorzieningen. De stations langs de Zaanlijn, waaronder station Zandijk Zaanse schans, zijn één van de speerpunten.

Gemeente Zaanstad: Het zoeken naar en investeren in een oplossing voor de kruising van de Guisweg met de spoorlijn en de Provincialeweg draagt bij aan de voor de gemeente belangrijke speerpunten: aanpak van knelpunten met het hoofdwegennet, verminderen van barrières autoverkeer en fietsverkeer, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De visie op mobiliteitsbeleid van de gemeente Zaanstad is vastgelegd in het Zaanse Verkeer en Vervoerplan uit 2009 (ZVVP).

Daarnaast past de planstudie binnen de doelen van het Zaanse fietsbeleid (Fietsnota Zaanstad, 2007): het bevorderen van het fietsgebruik om de omvang van het autoverkeer te reduceren, gezondheid en het milieu te verbeteren en de sociale controle en beleving van de openbare ruimte te verbeteren.

Ten slotte gaat de gemeente Zaanstad in de planvorming uit van MAAK.Zaanstad (2016) waarin de visie op ruimtelijke kwaliteit voor de stad is vastgelegd.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: Voor het hoogheemraadschap is het belangrijk dat de water aan- en afvoer van het watersysteem goed blijft functioneren. Daarbij is met name de open waterverbinding van de wijk Oud Koog een belangrijk aandachtspunt. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen waterneutraal gerealiseerd te worden en er moet aandacht zijn voor klimaat adaptieve maatregelen.

3. PLANNING EN FASERING

De huidige planstudie vormt het vervolg op de verkenning Guisweg die heeft plaatsgevonden van maart 2018 tot maart 2019. De planstudiefase duurt ongeveer twee jaar, tot medio 2021. Het eindproduct van de planstudie is een (definitief) voorkeursalternatief. Het besluit om dit voorkeursalternatief te nemen wordt ondersteund met alle benodigde achtergrondinformatie, zoals in ieder geval een ontwerp, een verkeerskundige analyse, een kostenoverzicht, een effectbeoordeling en een samenwerkingsovereenkomst voor de volgende fase (de planuitwerking).

Na het afronden van de planstudiefase (met een besluit over een voorkeursalternatief) volgt de planuitwerkingsfase. In de planuitwerkingsfase wordt een bestemmingsplan¹ opgesteld en daarbij worden de milieueffecten zo gedetailleerd als nodig in beeld gebracht. Het bevoegd gezag is de partij die uiteindelijk de besluiten neemt over het treffen van maatregelen. Dit zal in de planuitwerking waarschijnlijk de gemeente Zaanstad zijn met een bestemmingsplanprocedure.

4. FINANCIËN

Als onderdeel van de verkenning zijn afspraken gemaakt over de financiële bijdrage aan de uitwerking. Provincie, Rijk, gemeente en Vervoerregio hebben een financiële bijdrage gereserveerd voor de uiteindelijke oplossing. Dezelfde partijen dragen financieel bij aan de uitvoeringskosten van de planstudie.

5. AFBAKENING VAN PROJECT

De nu uit te voeren planstudie richt zich nu alleen nog op de verkeersafwikkeling op en direct rond de Guisweg, de rijkswegaansluitingen en de Provincialeweg. Het studiegebied wordt afgebakend door de Zaan in het oosten, Station Koog aan de Zaan in het zuiden, de Watering in het westen en de Zandijkersluissloot in het noorden (zie afbeelding 1).

Het gebied rondom de Guisweg kent diverse problemen en kansen, waardoor de 'voorgenomen activiteit' uit een aantal onderdelen bestaat, namelijk:

- De aanleg van een nieuw wegtracé: een ongelijkvloerse veilige spoorwegkruising van spoor en Provinciale weg voor autoverkeer;

¹ Zodra de Omgevingswet van kracht is, naar verwachting per 1 januari 2021, heet dit een omgevingsplan.

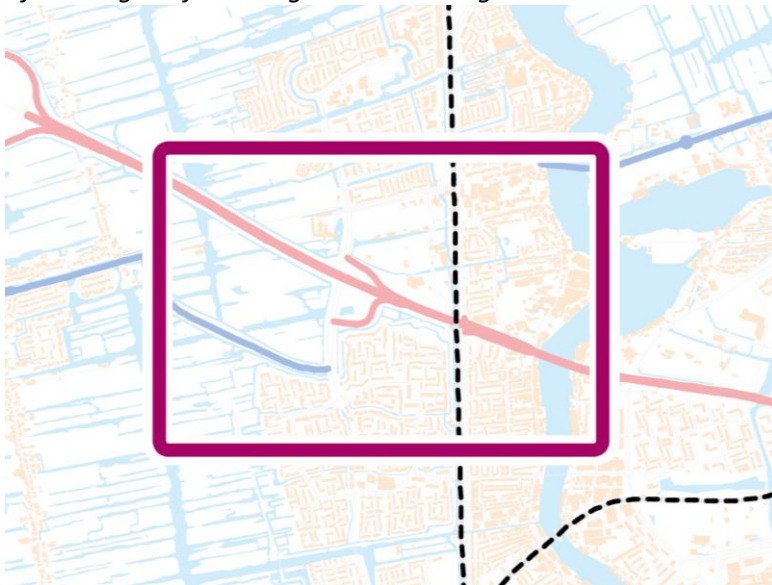
- De aanleg van een (of twee) langzaam verkeerverbindingen voor fietsers en/of voetgangers onder het spoor en de Provincialeweg;
- Het volledig maken van rijksweegaansluiting 3 (Zaandijk-West) door het toevoegen van een op- en afrit van en naar het westen (nu is de aansluiting eenzijdig).

Daarnaast wordt onderzocht:

- Of rijksweg aansluiting 2 (Zaandijk) wel of niet afgesloten kan worden.
- In welke mate door de aanleg van deze nieuwe ontsluitingsstructuur, mogelijkheden ontstaan voor gebieds- en knooppuntontwikkeling.
- Wat de consequenties zijn op de vormgeving van de kruispunten die door de gewijzigde verkeersstromen drukker worden of waarbij de indeling van de opstelvakken niet meer voldoet.

Een uitvoeriger beschrijving van de afbakening en bouwstenen van het project is gegeven in hoofdstuk 3 van de startnotitie.

Afbeelding 2: afbakening van het studiegebied



6. IMPACT VAN BESTAANDE/GEPLANDE PROJECTEN

De planstudie Guisweg valt onder de paraplu van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (vanaf nu CAH). Deze corridorstudie is een MIRT-verkenning van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarin onderzoek wordt gedaan naar het verbeteren van de bereikbaarheid in de genoemde corridor. Belangrijkste aandachtspunt daarbij is het functioneren van de Rijkswegen A7 en A8. Ook wordt in de breedte gekeken naar maatregelen op het onderliggend wegennet, mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer, fiets en ruimtelijke ordening. Ondanks de afhankelijkheid van de afwegingen die worden gemaakt in CAH volgt de planstudie Guisweg een eigen planning en besluitvorming.

In de startnotitie planstudie Guisweg beschrijft paragraaf 2.5 alle raakvlakprojecten in de regio. Een deel van deze projecten zal directe invloed hebben op de omgeving van het gebied in de planstudie Guisweg, met name PHS en de regionale woningbouwopgave.

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Met de invoering van PHS gaat de frequentie treinen omhoog naar zes intercity's en zes sprinters per uur. Dat betekent dat de druk op de Zaanlijn en op de overgangen omhoog gaat. PHS kan niet ingevoerd worden als er geen infrastructurele aanpassingen worden gedaan aan de overgangen in het gebied. Voor wat betreft de overgangen zal het dus een positief effect hebben op de omgeving, maar de drukte gaat wel omhoog met meer treinen.

Regionale woningbouwopgave

De gemeente Zaanstad heeft een woningbouwopgave en gaat er vanuit om in de periode tot 2040 in haar hele gemeente 15.000 tot 20.000 woningen te realiseren. In de regio liggen mogelijke gebieden voor nieuwe woningbouw. De woningbouw heeft grote impact op de omgeving: zowel qua drukte, inrichting van de openbare ruimte en de impact van de drukte tijdens realisatieperiode.

Coenbrug

De Coenbrug vormt een probleem voor de directe omgeving: de brug geeft overlast in geluid en in luchtkwaliteit. Rijkswaterstaat werkt de komende jaren aan de verbetering van de brug, zowel qua omgevingskwaliteit als veiligheid. De Coenbrug heeft met name impact op de mensen die in de directe omgeving wonen.

Busbrug de Binding

De busbrug verbindt de wijken Westerkoog en Westerwatering, twee wijken ten zuiden van de A8. Nu mogen automobilisten tijdens de spits niet over de busbrug rijden waardoor zij moeten omrijden. Plannen zijn de busbrug permanent te openen, wat effect zal hebben op de druk van het

verkeer in de omliggende wijken. Verkeersmaatregelen zullen nodig zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen. Het gaat om aanpassingen op de rondweg in Westerkoog (De Wildeman en De Glazenmaker). Ook zijn maatregelen nodig die de geluidsbelasting bij een aantal woningen verminderen. Een deel van de stakeholders in de busbrug en de Guisweg overlapt en zij zullen van beide projecten impact kunnen gaan ondervinden.

7. DE OMGEVING

7.1 Omschrijving

Het plangebied is het gebied waarbinnen onderzoek wordt gedaan naar mogelijke alternatieven. Infrastructurele kenmerken in het plangebied zijn de Zaan in het oosten, de A8 in oost-westelijke richting, de Provincialeweg (n203), de Zaanlijn in noord-zuidelijke richting, de Guisweg en het station Zandijk Zaanse Schans. Ten westen van het station ligt een groot gebied met sportvelden en –verenigingen. Aan de oostkant wordt het gebied gekenmerkt door de aanwezigheid van Olam Cocoa, Tate & Lyle en Duyvis Wiener tussen het station en de Zaan. De afbakening van het plangebied zegt niets over de mate waarin deze faciliteiten worden geraakt door de mogelijke maatregelen.

Sociaal-economisch gezien kenmerkt het gebied rond het plangebied zich door de grote hoeveelheid toeristen uit binnen- en buitenland die de Zaanse Schans bezoeken. Het aantal toeristen groeit: 1,2 miljoen bezoekers in 2011 en 2,2 miljoen bezoekers in 2018. Het aantal inwoners in alle omliggende wijken (een gebied dat groter is dan het plangebied) laat in de loop van de tijd een lichte daling zien, van 20.065 in 2000 naar 19.805 in 2017. Hoofdstuk 8 geeft een uitgebreide kwantitatieve beschrijving van de omgeving.

7.2 Ervaring van omgeving

De kruising van de Guisweg met de spoorlijn en de Provincialeweg is al jaren onoverzichtelijk en zorgt voor veiligheidsrisico's. Mensen die in het plangebied wonen en werken erkennen deze problematiek dan ook en zien de noodzaak dat er iets moet gebeuren. Er zijn in het verleden al meerdere onderzoeken gedaan naar het opnieuw inrichten van het gebied, die tot op heden nog niet tot een oplossing hebben geleid. Er is daarom minder vertrouwen dat dit project nu wel tot een oplossing gaat leiden.

Daarnaast leeft in de omgeving het beeld van een spoortunnel als oplossing van het probleem, naar aanleiding van een uitspraak van de gemeenteraad in januari 2018. Naar aanleiding van de resultaten uit de verkenning, waaruit is gebleken dat het verdiepen van het spoor niet per sé een betere oplossing biedt én te kostbaar is, wordt deze mogelijkheid niet verder onderzocht in de planstudie. Dit leidt mogelijk tot teleurstelling binnen de omgeving (hoewel daar ten tijde van deze studie nog geen duidelijke signalen van zijn). De gemeenteraad is inmiddels hierover geïnformeerd en is van mening dat de wens van een verdiept spoor inderdaad geen haalbare oplossingsrichting meer is en steunt de oplossingsrichting waarmee de planstudie gewerkt wordt.

7.3 Contact met omgeving

In de aanloop naar de planstudie is tijdens de verkenning contact gelegd met de omgeving. Er zijn gesprekken gevoerd met belangenorganisaties (oa. fietsersbond en Hart voor Stad), scholen, bedrijven en sportverenigingen in de buurt. Direct omwonenden zijn geïnformeerd in een uitgebreide bewonersbrief. Actuele informatie over het verloop van de verkenning is gepubliceerd op de website van de gemeente Zaanstad en de Vervoerregio. Pers is benaderd aan het begin en aan het eind van de verkenning.

Als start van de planstudie is een startnotitie gepubliceerd, waar de omgeving op heeft gereageerd. Het publiceren van deze startnotitie is onder de aandacht gebracht via pers- en nieuwsberichten en sociale van de partners en een bewonersbrief aan de directe omgeving. Iedereen die eerder betrokken is geweest heeft een persoonlijk bericht hierover ontvangen. Al deze reacties worden verwerkt in de definitieve startnotitie. Daarnaast is tijdens de reactieperiode een inloopbijeenkomst georganiseerd, waar mensen meer informatie konden krijgen over de resultaten uit de verkenning, de planning van de planstudie, het meedenken tijdens de planstudie en de startnotitie.

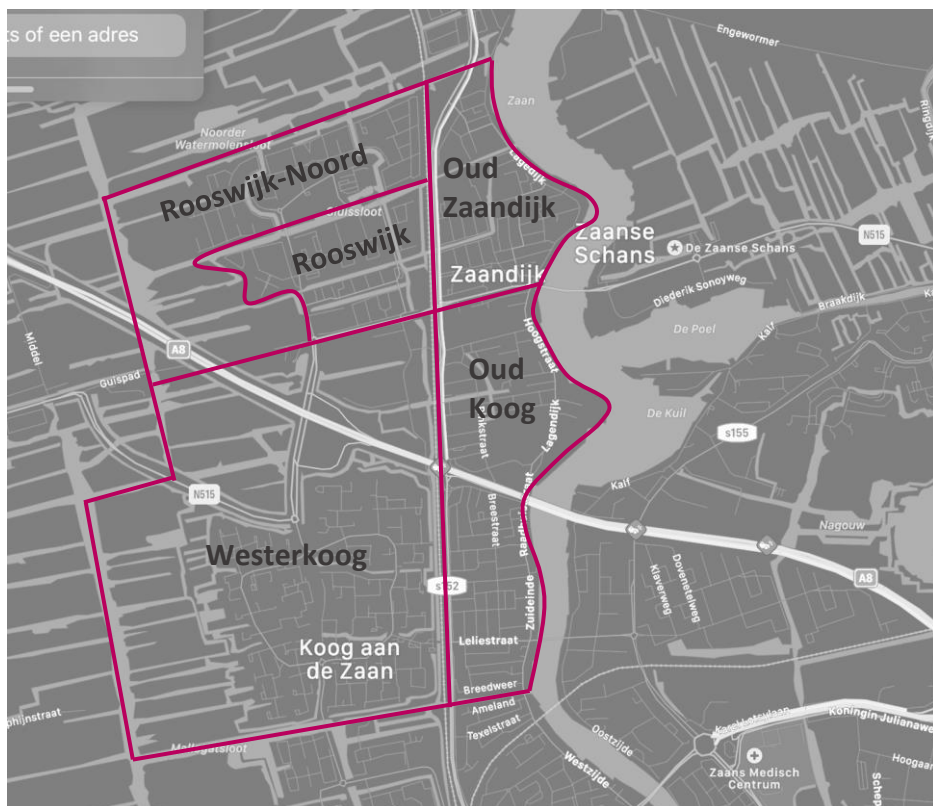
8. SOCIAAL ECONOMISCHE GEGEVENS

Dit hoofdstuk geeft een kwantitatieve beschrijving van de inwoners van het gebied. De gegevens, die informatie bevatten over leeftijd, geslacht, opleidingsniveau en inkomen, zijn weergegeven op basis van twee indelingen van het gebied. De eerste indeling is op wijkniveau, waarin binnen het plangebied vijf wijken worden onderscheiden: Westerkoog, Oud Koog (ook wel; Oud Koog aan de Zaan), Oud Zaandijk, Rooswijk en Rooswijk-Noord². De tweede indeling is volgens vierkanten van 500 meter bij 500 meter. De gegevens zijn openbare gegevens afkomstig van het CBS (cbsinuwbuurt.nl; Regionaal Inkomensonderzoek) en van de Wijkmonitor van de gemeente Zaanstad. De gegevens over stemgedrag (de uitslagen van de provinciale staten verkiezingen) zijn afkomstig uit de openbare viewer op maps.amsterdam.nl.

² Enkele databases geven gegevens van Rooswijk en Rooswijk-Noord samengevoegd weer.

8.1 Indeling op wijk

Afbeelding 3: indeling van de wijken



8.2 Sociaal economische gegevens naar wijk

Tabel 1 geeft een beeld van de omgeving in de vorm van de sociaal economische gegevens van het gebied naar de wijken.

	Oud-Koog (31)	Westerkoog (32)	Oud Zandijk (41)	Rooswijk & Rooswijk-Noord (42)	Totaal / gemiddeld
Bevolkingskenmerken					
Aantal inwoners 2011	4605	6650	3060	5750	20.065
Aantal inwoners 2017	4710	6415	3040	5640	19.805
Geslacht man (2017)	2355	3170	1565	2735	9.825
Geslacht vrouw (2017)	2355	3240	1475	2905	9.970
Leeftijd 0-14 (2017, %)	17	13	14	15	14,8%
Leeftijd 15-24 (2017, %)	12	10	9	15	11,5%
Leeftijd 25-44 (2017, %)	26	18	25	19	22%
Leeftijd 45-64 (2017, %)	29	31	34	32	31,5%
Leeftijd 65+ (2017, %)	16	27	18	20	20,2%
Etniciteit (2015)					Gemiddeld
Westerse allochtoon (%)	10	11	9	7	9,3%
Niet-westerse allochtoon (%)	13	8	11	14	11,5%
Opleidingsniveau (2016)*					Gemiddeld
Onbekend (%)	41	49	42	44	44%
Laag (%)	20	16	21	21	19,5%
Middelbaar (%)	25	20	25	23	23,3%
Hoog (%)	14	15	12	12	13,3%
Inkomen (2016)					Gemiddeld
Gemiddeld besteedbaar inkomen (€)	37.000	45.400	36.100	42.800	40.325
Samenstelling huishoudens (2017)					
Totaal aantal huishoudens	2195	2800	1555	2305	Totaal 8.855
Eenpersoons (%)	38	27	44	27	34%
Huishouden zonder kind (%)	25	38	27	28	29,5%
Huishouden met kind (%)	36	35	28	45	36%
Ongehuwd (%)	50	39	46	44	44,8%
Gehuwd (%)	36	49	38	42	41,3%
Gescheiden (%)	10	7	13	8	9,5%

Tabel 1: sociaal
economische gegevens
naar buurt. Bron:
CBSinuwbuurt.nl
zaanstad.incijfers.nl

* Hoogst behaalde
opleiding onder inwoners
van 15 jaar en ouder

8.3 Gegevens leefomgeving naar wijk

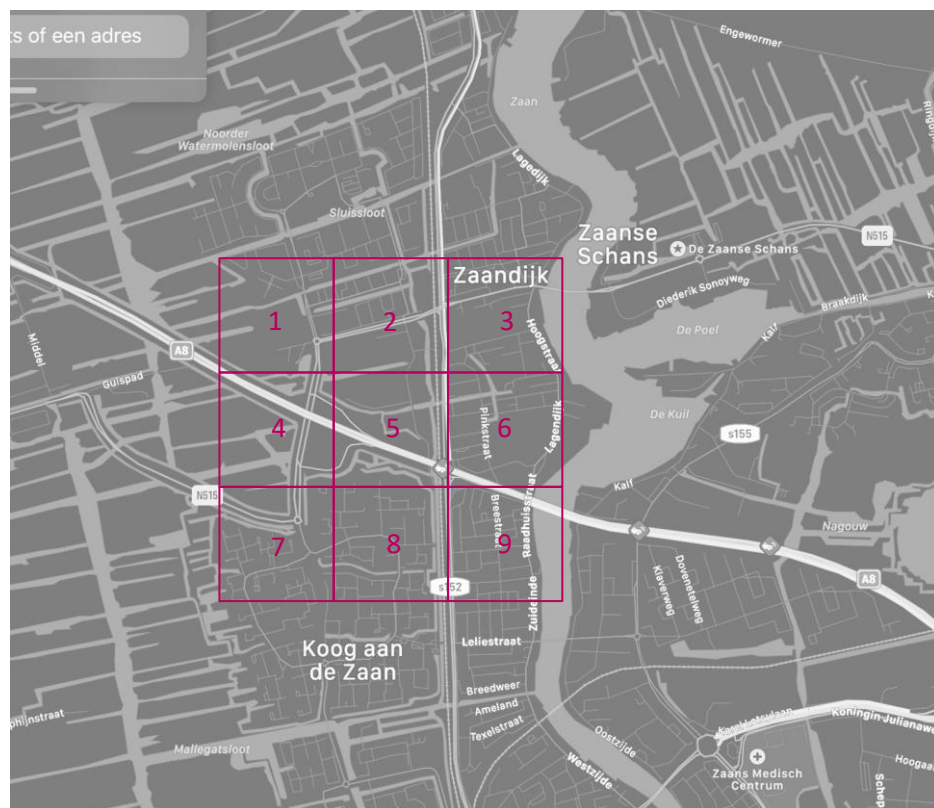
Tabel 2 bevat gegevens over de leefomgeving, zoals economie en milieu, naar wijk.

	Oud-Koog (31)	Westerkoog (32)	Oud Zandijk (41)	Rooswijk & Rooswijk-Noord (42)	Zaanstad (ter indicatie)
Wijkeconomie (2019, aantal per 1.000 inwoners)					
Bedrijfsvestigingen	838	106	176	105	161
Arbeitsplaatsen	196	176	570	239	622
Milieu (2019)					
Ervaren geluidshinder van auto's en bedrijven (percentage mensen dat ernstige hinder ervaart)	26	12	26	8	16
Ervaren geurhinder (schaal 1 t/m 5, 1 = geen hinder, 5 = veel hinder)	2,5	2,2	2,5	2,1	2,2
Voorzieningen (2019) (% tevreden)					
Basisonderwijs	66	67	40	73	55
Sport	53	66	50	45	56
Parkeren	35	58	33	45	48
OV	74	82	59	72	69
Winkels	89	99	51	60	84

Tabel 2: gegevens leefomgeving. Bron: Wijkmonitor 2019

8.4 Indeling naar 500m vierkant

Afbeelding 4 geeft de indeling van het gebied naar 500m vierkant, zoals gebruikt in de bron CBSinuwbuurt.nl. De nummers in afbeelding 4 corresponderen met de nummers in tabel 3.



Afbeelding 4: indeling gebied naar 500m vierkant. Bron: CBSinuwbuurt.nl

8.5 Sociaal economische gegevens naar 500m vierkant

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAAL / GEMIDDELD
Bevolkingskenmerken										Totaal
Aantal inwoners 2000	890	810	1105	50	155	940	1550	1940	1725	9165
Aantal inwoners 2011	865	805	1090	30	135	980	1380	1685	1575	8545
Aantal inwoners 2017 (onderstaande gegevens 2017)	915	815	1125	35	125	990	1355	1585	1595	8540
Geslacht man	430	390	560	15	65	520	680	755	760	4175
Geslacht vrouw	480	425	565	20	60	470	675	835	835	4365
Leeftijd 0-15	150	140	170	x	20	185	205	165	230	1265
Leeftijd 15-25	125	85	120	x	20	120	130	150	170	920
Leeftijd 25-45	200	190	280	10	25	280	250	235	375	1845
Leeftijd 45-65	270	225	330	10	40	290	385	500	505	2555
Leeftijd 65+	165	180	225	10	20	120	390	535	315	1960
Etniciteit (2017)										Gemiddeld
Autochtoon	60%	80%	80%	90%	80%	70%	80%	80%	80%	77%
Westerse allochtoon	10%	10%	10%	x	10%	10%	10%	10%	10%	10%
Niet-westerse allochtoon	30%	10%	10%	x	10%	20%	10%	10%	10%	13%
Kenmerken										Gemiddeld
Laag / Hoog inkomen (percentage, 2011)	44 / 12	31 / 16	40 / 21	x / x	x / x	39 / 19	25 / 30	27 / 28	51 / 11	36 / 19
Samenstelling huishoudens (2017)										Totaal
Totaal	420	350	545	15	50	440	580	730	805	3.935
Eenpersoons	140	95	230	x	10	155	155	190	330	1.305
Meerpersoons zonder kind	100	120	135	x	15	110	220	305	210	1.215
Eenouder	85	20	30	x	5	55	30	50	100	375
Tweeouder	95	110	145	x	20	120	170	185	160	1.005
Woningen										Gemiddeld
Gemiddelde WOZ waarde (€, 2016)	153.000	169.000	178.000	219.000	217.000	164.000	221.000	208.000	144.000	186.000
Koop / huur (percentage, 2016)	30 / 70	70 / 30	60 / 40	90 / 10	100 / 0	60 / 40	70 / 30	60 / 40	40 / 60	64 / 36

Tabel 3: sociaal economische gegevens naar 500m vierkant. Bron: CBSinuwbuurt.nl

Tabel 3 geeft de sociaal economische gegevens naar 500m vierkant, zoals gebruikt in de bron CBSinuwbuurt.nl. De negen vakken van 500m bij 500m corresponderen met de afkadering zoals weergegeven in afbeelding 4. Een 'x' wordt genoteerd indien sprake is van kleine getallen, om herleidbaarheid tot personen te voorkomen.

8.6 Stemgedrag

Het stemgedrag van de inwoners uit het plangebied is weergegeven in twee tabellen. Tabel 4 geeft de resultaten van de provinciale staten verkiezingen uit 2019. Tabel 5 geeft de resultaten van de gemeenteraadsverkiezingen uit 2018. De tabellen geven de uitkomsten van de verkiezingen voor de verschillende stemlocaties in de buurten binnen het plangebied.

8.6.1 Provinciale staten verkiezingen

	Westerkoog 1	Westerkoog 2	Westerkoog 3	Oud Koog 1	Oud Koog 2	Oud Zandijk 1	Oud Zandijk 2	Rooswijk 1	Rooswijk 2
	School de Golfbreker	De Vuister	Dr. M.J. Prinsenstichting	Kerk van de Nazarener	Parkzicht	Culturele werkplaats Zandijk	Wijksteunpunt de Boed	School het Schatrijk	Evean Guisveld
Opkomstpercentage	60%	67%	64%	74%	51%	55%	52%	54%	57%
Grootste partij	FvD	FvD	FvD	FvD	FvD	FvD	FvD	FvD	FvD
Tweede partij	PvdA	PvdA	PvdA	GroenLinks	GroenLinks	GroenLinks	GroenLinks	GroenLinks	GroenLinks
GroenLinks	13%	13%	13%	14%	13%	15%	14%	12%	14%
D66	9%	8%	10%	8%	6%	8%	7%	6%	9%
PvdA	15%	14%	14%	10%	11%	13%	10%	11%	12%
VVD	10%	10%	12%	11%	10%	14%	12%	9%	13%
Partij voor de Dieren	5%	6%	8%	7%	8%	7%	4%	5%	5%
Forum voor Democratie (FvD)	17%	17%	15%	17%	18%	17%	17%	18%	19%
DENK	0%	1%	1%	1%	4%	1%	2%	2%	2%
SP	7%	8%	6%	9%	8%	7%	8%	10%	7%
PVV	7%	7%	5%	7%	9%	6%	11%	9%	6%
CDA	6%	5%	6%	3%	4%	4%	4%	4%	5%
ChristenUnie	4%	5%	4%	5%	3%	3%	2%	7%	2%
50PLUS Partij vd Ouderen	4%	5%	4%	4%	3%	3%	4%	5%	4%
Code Oranje	2%	1%	2%	2%	2%	2%	1%	2%	2%
NIDA	0%	0%	0%	0%	1%		1%	1%	0%
Ouderenpartij NH	2%	2%	2%	1%	3%	2%	2%	2%	1%

Tabel 4: Stemgedrag naar stemlokaal Provinciale staten verkiezingen 2019. Bron: maps.amsterdam.nl

8.6.2 Gemeenteraadsverkiezingen

	Westerkoog 1	Westerkoog 2	Oud Koog 1	Oud Koog 2	Oud Zandijk 1	Oud Zandijk 2	Rooswijk 1	Rooswijk 2
	School de Golfbreker	Wijkcentrum de Vuister	Kerk van de Nazarener	Gebouw BWZ	Culturele werkplaats Zandijk	Wijksteunpunt de Boed	School het Schatrijk	Evean Guisveld
Opkomstpercentage	55.5 %	67.7 %	66.1 %	47.2 %	56.1 %	53.6 %	48.8 %	57.9 %
Grootste partij	VVD	VVD	VVD	ROSA	ROSA	ROSA	PvdA	VVD
Tweede partij	PvdA	PvdA	ROSA	VVD	VVD	POV	VVD	PvdA
D66	8.9 %	8.0 %	8.2 %	9.0 %	8.5 %	7.5 %	7.3 %	10.0 %
PvdA	12.6 %	11.3 %	9.8 %	8.9 %	11.8 %	9.4 %	12.3 %	11.5 %
VVD	14.6 %	11.9 %	11.1 %	12.2 %	13.8 %	9.9 %	10.7 %	15.3 %
SP	5.4 %	6.3 %	8.7 %	8.3 %	6.6 %	7.1 %	9.2 %	6.0 %
Democratisch Zaanstad	8.8 %	8.0 %	6.7 %	5.4 %	7.5 %	8.5 %	9.0 %	8.1 %
Partij voor Ouderen en Veiligheid	10.3 %	10.4 %	10.4 %	8.5 %	10.7 %	12.6 %	7.6 %	10.1 %
ROSA	7.9 %	10.0 %	11.0 %	13.8 %	14.1 %	13.4 %	6.5 %	6.8 %
CDA	6.2 %	5.7 %	3.8 %	4.8 %	4.1 %	3.2 %	4.0 %	4.7 %
GroenLinks	8.6 %	8.6 %	8.8 %	6.8 %	6.9 %	6.6 %	6.8 %	8.5 %
Zaanstad voor Iedereen	1.3 %	1.5 %	1.7 %	1.2 %	0.9 %	1.4 %	6.6 %	1.9 %
ChristenUnie	4.1 %	4.9 %	5.5 %	3.2 %	3.1 %	2.8 %	6.2 %	1.3 %
Zaanse Inwoners Partij	1.4 %	1.2 %	1.0 %	1.5 %	0.9 %	1.0 %	0.7 %	0.9 %
DENK	0.6 %	0.9 %	1.2 %	2.7 %		3.5 %	3.7 %	1.8 %
PVV	4.4 %	5.5 %	6.7 %	7.8 %	5.8 %	8.1 %	6.9 %	6.0 %
De Volkstem	0.6 %	0.9 %	0.4 %	1.5 %	0.9 %	0.9 %	0.7 %	1.0 %
Partij voor de Dieren	4.6 %	4.8 %	5.1 %	4.4 %	4.2 %	4.0 %	1.7 %	6.2 %

Tabel 5: Stemgedrag gemeenteraadsverkiezingen 2018 naar stemlokaal. Bron: maps.amsterdam.nl

