

Startnotitie Planstudie Guisweg

18 oktober 2019
Definitief



Datum	18 oktober 2019
Kenmerk	INT/2019/6138
Opgesteld door	Peter van Halteren
Projectleider	Chris Engelsman
Vormgeving	paulvanelk.amsterdam
Versie	Laura Kalter Ontwerpen
	Definitief

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4	4	INHOUD EN AANPAK MILIEUONDERZOEK: TE VERWACHTEN MILIEU-EFFECTEN EN BEOORDELINGSKADER	24
1.1	Leeswijzer	4	4.1	Beleid en wet- en regelgeving	24
1.2	Aanleiding project Guisweg	4	4.2	Referentiesituatie	24
1.3	Besluitvorming en effectrapportage	6	4.2.1	Huidige situatie plangebied	24
1.3.1	Planstudie	6	4.2.2	Autonome ontwikkelingen	27
1.3.2	Milieustudie	7	4.2.3	Gevoeligheidsanalyse	27
1.3.3	Na de planstudie: planuitwerking	7	4.3	Effectbeschrijving en -beoordeling	28
2	PROBLEMATIEK EN DOELSTELLING PROJECT GUISWEG	9	4.3.1	Inleiding	28
2.1	Voorgeschiedenis	9	4.3.2	Reikwijdte: plangebied versus onderzoeksgebied	28
2.2	Problematiek en kansen	9	4.3.3	Detailniveau en beoordelingskader	28
2.3	Projectdoelen	12	4.3.4	Doelen	32
2.4	Vertrekpunten per partner	12	4.3.5	Omgevingsaspecten	33
2.5	Raakvlakprojecten en -studies	14	4.3.5.1	Leefomgeving	33
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	17	4.3.5.2	Water en bodem	35
3.1	Voorgenomen activiteit	17	4.3.5.3	Landschap, natuur en cultuurhistorie	35
3.2	Ladder van verdaas: invloed op het verkeersaanbod	17	4.3.5.4	Kosten en baten	36
3.3	Proces alternatieven- en varianten-ontwikkeling	20	5	PARTICIPATIE	37
3.3.1	Verkenning: van oplossingsrichtingen naar een kansrijk oplossingsrichting	20	5.1	Inleiding	37
3.3.2	Planstudie: van kansrijke oplossingsrichting naar alternatieven	22	5.2	Reactieperiode Startnotitie	37
3.3.3	Duurzaamheid en klimaat	23	5.3	Participatie in de planstudie	37
			5.3.1	Participatievormen	38
			5.3.2	Participatie momenten	38
			5.3.3	Social Impact Assessment methode (SIA)	38
			5.4	Nadere informatie	39
				Voetnoten	40

1

INLEIDING

1.1 LEESWIJZER

Voor u ligt de startnotitie voor de planstudie Guisweg. Deze startnotitie vormt de eerste stap in een traject dat leidt tot een wijziging van het bestemmingsplan (omgevingsplan) voor het project Guisweg. De Vervoerregio Amsterdam (hierna: Vervoerregio) doorloopt deze planstudieprocedure samen met de betrokken partners (zie paragraaf 1.2) om te komen tot een voorkeursalternatief. De gemeente Zaanstad zal, als bevoegd gezag, de bestemmingsplanprocedure (omgevingsplan) starten in de planuitwerkingsfase. De startnotitie gaat in op de achtergrond van de planstudie. Ook geeft de startnotitie aan wat de doelen zijn voor het project, wat de bouwstenen zijn voor de alternatieven en welke milieueffecten worden onderzocht. De startnotitie geeft daarmee de kaders voor de onderzoeken tijdens de planstudie. Deze (milieu-)onderzoeken vormen tevens de basis voor het bestemmingsplan (omgevingsplan) in de planuitwerkingsfase, dan pas krijgen ze ook juridische status.

De Vervoerregio heeft iedereen in de gelegenheid gesteld om binnen de reactieperiode van 3 juni tot en met 14 juli 2019 een reactie te geven op de concept startnotitie. Daarnaast heeft de Commissie m.e.r. een advies uitgebracht. Op basis van de reacties uit de omgeving en het advies van de Com-

missie m.e.r. is de concept startnotitie gewijzigd en is deze definitieve startnotitie tot stand gekomen. Deze startnotitie is in het bestuurlijk overleg Guisweg op 18 oktober 2019 door de partners akkoord bevonden en op 29 oktober 2019 vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad.

Hoofdstuk 1 is de inleiding en beschrijft de aanleiding, het plangebied en gaat in op het proces van de planstudiefase. Hoofdstuk 2 geeft een beeld van de problematiek en de doelen van dit project. Hoofdstuk 3 gaat in op de voorgestelde activiteiten en de bouwstenen van de oplossingsrichting. Hoofdstuk 4 beschrijft de inhoud en aanpak van de milieuonderzoeken en het beoordelingskader. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de participatie en het consulteren van de omgeving.

1.2 AANLEIDING PROJECT GUISWEG

Spoorwegovergang Guisweg

De kruising van de Guisweg in Zaan-dijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor zowel fietsers als autoverkeer. De kruising van de weg met het spoor is onoverzichtelijk en zorgt voor veiligheidsrisico's. Het groot aantal treinen op het traject Amsterdam – Alkmaar zorgt nu al voor lange wachttijden voor fietsers

en automobilisten. Het aantal reizigers neemt hier de komende jaren toe, waardoor er nog meer treinen op het traject gaan rijden. Daarnaast is het gebied slecht bereikbaar met de auto vanuit het noorden en westen en is de ruimtelijke kwaliteit rondom het station matig.

A8-aansluitingen op de Provincialeweg en de Guisweg

De Provincialeweg (N203), de spoorlijn en de Guisweg zorgen voor ‘barrières’ tussen de wijken in het gebied. In de huidige situatie is het gebied via twee halve aansluitingen ontsloten op de rijksweg A8. De verbinding van het hoofdwegenet (snelweg) en onderliggend wegennet (provinciale en gemeentelijke wegen) is daarmee onlogisch en inefficiënt. Aansluiting 2 (Zaandijk) van en naar de Provincialeweg (N203) geeft veel overlast voor de omgeving: geluidshinder, verslechterde luchtkwaliteit en verminderde ruimtelijke kwaliteit. 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 op de A8.

Verkenning Guisweg in 2018

Om deze knelpunten op te lossen is in de periode maart 2018 tot en met maart 2019, op initiatief van de Vervoerregio Amsterdam, verkend wat de mogelijkheden zijn voor de herinrich-

ting van het gebied. De mogelijkheden die schetsmatig zijn verkend, geven een idee van de kansen, haalbaarheid en kosten. In de verkenningsfase zijn nog geen beslissingen genomen over de specifieke inrichting van het gebied of concrete maatregelen. Wel is duidelijk geworden dat een ongelijkvloerse kruising – waarbij het spoor op maaiveld blijft liggen en er een weg onderdoor loopt – het best én meest haalbaar is om het probleem op te lossen.

De betrokken partijen in deze verkenning zijn de gemeente Zaanstad, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam. Deze verkenning is in maart 2019 afgerond. Op de site guisweg.zaanstad.nl van de gemeente Zaanstad is het eindproduct van de verkenning te lezen en te downloaden.

Onderzoek naar gebiedsontwikkelingen in apart traject door gemeente

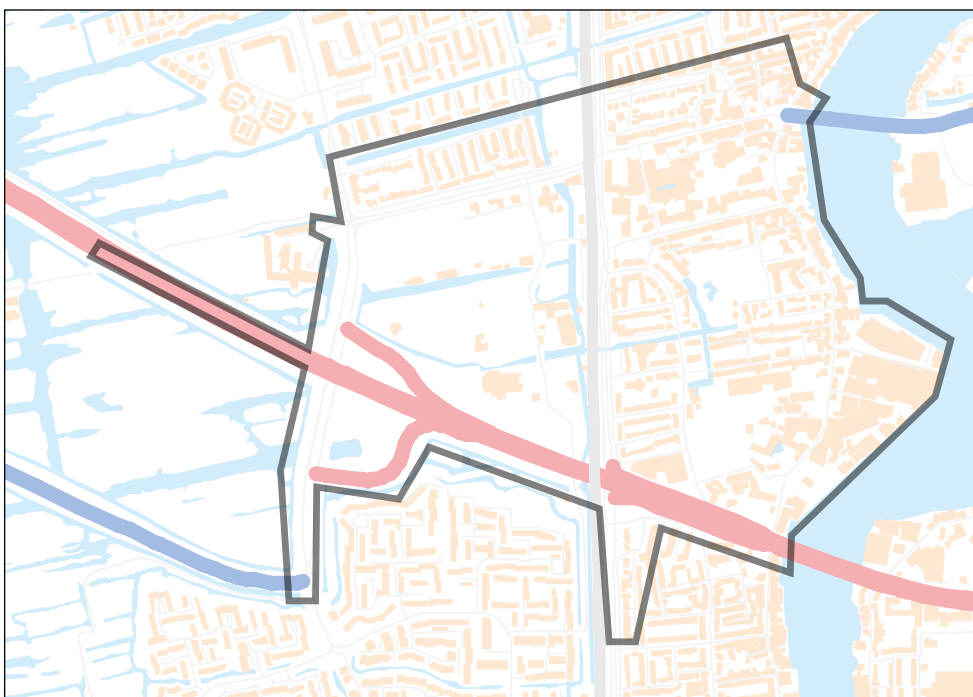
Ruimtelijke ontwikkelingen, die verband houden met de infrastructurele aanpassingen van de planstudie Guisweg, worden niet in deze planstudie meegenomen. De gemeente Zaanstad verkent de woningbouw- en knooppuntontwikkeling in een ander traject. Natuurlijk worden beide ontwikkelingen zowel inhoudelijk als in de besluitvorming indien nodig aan elkaar

gelinkt. De omgeving van het nabijgelegen station Zaandijk Zaanse Schans heeft de potentie om uit te groeien tot een aantrekkelijk gebied om te wonen, reizen en recreëren.

Afbakening plangebied en studiegebied

De nu uit te voeren planstudie richt zich op de verkeersafwikkeling, veiligheid en leefkwaliteit op en rondom de Guisweg, de aansluitingen op de A8 en de Provincialeweg. Het plangebied is het gebied waarbinnen de maatregelen worden getroffen om de projectdoelstellingen te realiseren. Het plangebied wordt globaal afgebakend door de Simon Gammerkade en de Lindenlaan in het noorden en de Zaan in het oosten. Aan de zuidzijde is het plangebied afgebakend door de A8, met rond de aansluitingen extra ruimte richting het zuiden. Aan de westkant is de Guisweg de grens van het plangebied, met een uitschieter naar het westen rond de nieuwe oprit bij aansluiting 3 op de A8, Afbeelding 1 geeft hiervan een overzicht.

Het onderzoeksgebied (ook wel studiegebied) is groter dan het plangebied. Het onderzoeksgebied is op dit moment niet precies af te bakenen. Het zal gaan om een gebied waar zich relevante effecten of knelpunten voordoen, die te maken hebben met de Guisweg. Er wordt gelet op waar significante effecten verwacht kunnen worden, ten



Afbeelding 1: overzicht plangebied planstudie Guisweg

gevolge van de mogelijke maatregelen in het kader van dit project. Per onderzoeksthema (natuur en milieu, verkeer, cultuurhistorie, bodem en water, etc) kan de afbakening van het onderzoeksgebied ook verschillen.

Het onderzoeksgebied zal in ieder geval zodanig worden afgebakend, dat aandacht besteed wordt aan (bijvoorbeeld) de positieve en negatieve effecten op en rond het onderliggend wegennet in Zaanstad en het hoofdwegennet rondom Zaanstad (A7 en A8). Daarnaast zal het onderzoeksgebied waarschijnlijk een aantal nabijgelegen natuurgebieden omvatten, om na te gaan of daar wel of niet sprake is van extra milieubelasting ten gevolge van de maatregelen. Gedurende de planstudie wordt het onderzoeksgebied per onderzoeksthema vastgesteld. Indien nodig kunnen in het onderzoeksgebied aanvullende en/of compenserende maatregelen getroffen worden.

1.3 BESLUITVORMING EN EFFECTRAPPORTAGE

1.3.1 Planstudie

Het eindproduct van de planstudie is een voorkeursalternatief. De keuze voor een voorkeursalternatief wordt ondersteund met alle benodigde achtergrondinformatie, zoals in ieder geval een ontwerp, een verkeerskundi-

ge analyse, een kostenoverzicht, een effectbeoordeling. Ook zal een samenwerkingsovereenkomst voor de planuitwerkingsfase worden opgesteld, die na de planstudie wordt doorlopen. De komende planstudiefase duurt ongeveer twee jaar, tot medio 2021.

In deze planstudie wordt geen planologisch juridisch product, in de vorm van een bestemmingsplan, omgevingsplan of -wijziging, of vergunningaanvraag opgesteld. Het resultaat van de planstudie wordt vastgelegd in een voorkeursbesluit met een definitief voorkeursalternatief op basis van een alternatievenstudie. De keuze voor een voorkeursalternatief heeft dus geen planologisch juridische status, maar is wel een belangrijke stap om te komen tot een bestemmingsplan(-wijziging).

In deze planstudie wordt gesproken over alternatieve oplossingen, of alternatieven. Van een alternatief is sprake als de verschillen in effecten groot zijn. Binnen een alternatief zijn voor enkele onderdelen verschillende oplossingen mogelijk, dit noemen we dan varianten binnen een alternatief.

De Vervoerregio is namens de partijen de initiatiefnemer voor de planstudie en werkt hierin nauw samen met de dezelfde partners als tijdens de verkenning: 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. Het HHNK is agendalid van de stuurgroep en neemt deel aan de begeleidingsgroep. Tevens is NS, als beheerder van station Zaanse Schans (agenda)lid van de begeleidingsgroep.

1.3.2 Milieustudie

De samenwerkingspartners in deze planstudie vinden het belangrijk om het milieu volwaardig te betrekken in de besluitvorming. De Wet milieubeheer bepaalt wanneer het verplicht is om voor een plan of project een milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen¹.

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

mogelijk nadelige gevolgen kan hebben voor het milieu.

De samenwerkende partners zien de volgende redenen als belangrijke overweging voor het in beeld brengen van de effecten in lijn met een m.e.r.-procedure:

- De verkeersstromen binnen Zaanstad wijzigen door het volledig maken van aansluiting 3 op de A8. De impact hiervan moet onderzocht worden voor onder meer geluid en luchtkwaliteit;
- Het wel of niet afsluiten van aansluiting 2 op de A8 heeft consequenties voor de verkeersstromen binnen Zaanstad en heeft daarom effect op onder meer geluid en luchtkwaliteit;
- De (aanleg van de) onderdoorgang voor het autoverkeer onder de spoorlijn kan effecten hebben op onder andere het grondwater en de waterhuishouding moet inzichtelijk gemaakt worden;
- De consequenties van het volledig maken van aansluiting 3 op de A8 heeft wellicht ook consequenties op weidevogelleefgebied. Goed onderzoeken is een vereiste;
- De gemeente Zaanstad verkent de mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling, waaronder woningbouw. De impact van infrastructurele inrichting van het gebied op mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling moet inzichtelijk gemaakt worden.

Het in lijn brengen van de milieueffectstudie met een m.e.r.-procedure maakt het besluitvormingstraject zorgvuldig en transparant. Dat is mede noodzakelijk gezien de interesse van de omgeving in het project. De Vervoerregio, als trekker van de planstudie, verzorgt dan ook de kennisgeving, coördineert de terinzagelegging en de beantwoording van de reacties en vraagt ook de Commissie m.e.r. om advies. Meer info over hoe participatie wordt vormgegeven is te vinden in hoofdstuk 5.

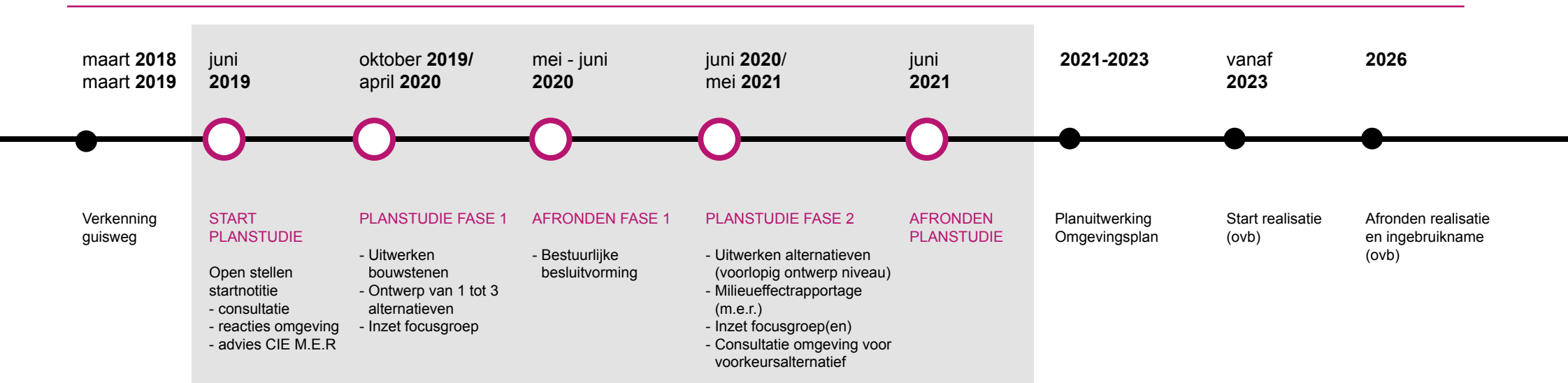
1.3.3 Na de planstudie: planuitwerking

Na het afronden van de planstudiefase (met een besluit over een voorkeursalternatief) volgt de planuitwerkingsfase. In de planuitwerkingsfase wordt een bestemmingsplan² opgesteld. Daarbij worden de onderzoeken die in de planstudiefase zijn opgeleverd gebruikt. Wellicht zijn er enkele aanvullingen of 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 stappen in de planuitwerkingsfase hebben dus een juridische status. 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.

De wijzigingen aan het spoor en aan de Rijksweg zijn waarschijnlijk van dusdanige aard en grootte

dat hiervoor geen Rijksprocedure gevolgd hoeft te worden, de huidige tracéwetprocedure. Deze wijzigingen worden dan integraal onderdeel van de bestemmingsplanprocedure. Rijkswaterstaat, ProRail, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de provincie Noord-Holland zijn mogelijk wel bevoegd gezag bij het verlenen van vergunningen.



Afbeelding 2: overzicht proces Guisweg tot en met realisatie

2

PROBLEMATIEK EN DOELSTELLING PROJECT GUISWEG

De verkenning Guisweg (maart 2018 – maart 2019) heeft inzicht gegeven in de problemen en kansen in het gebied rondom de spoorwegovergang. In dit hoofdstuk wordt het 'waarom' van het project Guisweg beschreven, naast de ruimtelijke afbakening van de planstudie en de relevante raakvlakprojecten.

2.1 VOORGESCHIEDENIS

De problematiek rondom de Guisweg is al lange tijd onderwerp van studie. Al 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 Provincialeweg (N203). Later trad een verschuiving op naar een steeds meer integrale afweging. In de verkenning is een overzicht gemaakt van alle relevante onderzoeken van afgelopen jaren.

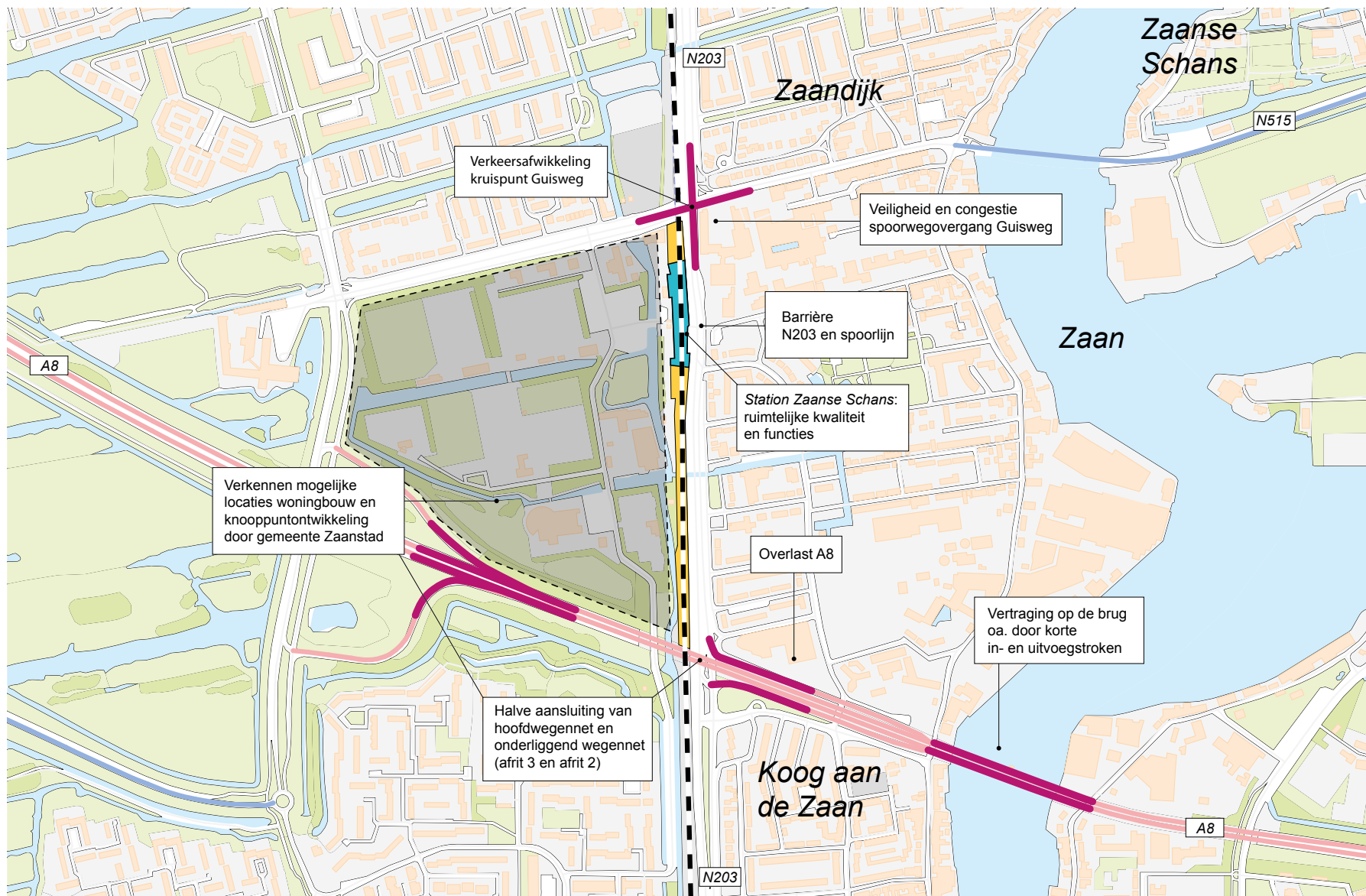
De studies hebben tot op heden niet geleid tot een gedragen integrale oplossing. In de Verkenning Guisweg is een vervolg gegeven aan deze inhoudelijke studies. Daarbij is gekozen voor

een integrale aanpak, gericht op de opgaven voor het hele gebied rondom de Guisweg. Dat heeft ertoe geleid, dat de betrokken partners hebben besloten een planstudie te starten, waarbij sprake is van grote eensgezindheid over de scope en afbakening.

2.2 PROBLEMATIEK EN KANSEN

In de verkenning Guisweg is een probleemanalyse uitgevoerd, die een beeld geeft van de knelpunten en mogelijke oorzaken daarvan. Er zijn met name knelpunten met betrekking tot de huidige verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de ruimtelijke ontwikkeling. Wanneer de ontwikkelingen doorgaan, ontstaan er 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 ligging van de overweg direct naast de Provincialeweg, betekent dat



Abbeelding 3: overzicht van de problematiek en kansen Guisweg.

er tussen de weg en het spoor weinig ruimte is. De inrichting van het kruispunt voor fietsers en voetgangers is daardoor onveilig en onduidelijk en er ontstaan regelmatig gevaarlijke situaties, bijvoorbeeld doordat fietsers onvoldoende opstelcapaciteit hebben.

Problemen invoering PHS: Op de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam wordt door ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gewerkt aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Daarbij wordt een frequentieverhoging naar zes intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam en zes sprinters tussen Amsterdam en Uitgeest mogelijk gemaakt. Om PHS op de Zaanlijn³ te kunnen realiseren, moeten wel infrastructurele aanpassingen worden gedaan aan de gelijkvloerse spoorwegovergang met de Guisweg. Dat blijkt uit een risicoanalyse overwegveiligheid uit februari 2018, opgesteld in opdracht van ProRail. In een aanvullende analyse uit juli 2018 wordt ook geconstateerd dat alleen het ongelijkvloers afwikkelen van het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) niet een voldoende veilige situatie oplevert en dat ook voor het autoverkeer een ongelijkvloerse oplossing nodig is. Zie paragraaf 2.5 voor meer informatie over PHS.

Problemen bereikbaarheid autoverkeer: In het plangebied zijn twee aansluitingen op de A8: aansluiting 2 (Zaandijk) bij de Provincialeweg en aansluiting 3 (Zaandijk-West) bij de Guisweg. Beide aansluitingen zijn echter alleen van en naar Amsterdam gericht. 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 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. Ook zijn er kansen om de waterstructuur te verbeteren door de waterberging te vergroten, natuurlijke oevers te realiseren of de recreatieve functie te versterken.

Problemen barrièrewerking infrastructuur: De Guisweg (welke in 2019 is aangepast van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook, met een rotonde op de kruising met de Fortuinweg) ten westen van de spoorlijn vormt een barrière voor met name fietsers en voetgangers tussen de wijk Rooswijk, station Zaandijk Zaanse Schans en de sportverenigingen. De N203/Provincialeweg (2x2 rijstroken) is een barrière voor met name fietsers en voetgangers tussen de wijken rond de Zaan en nieuw westelijk Zaanstad.

Kansen gebiedsontwikkeling: naast de genoemde problematiek rond de Guisweg liggen er ook kansen in deze omgeving, zeker als de infrastructuur op orde is en de frequentie van de treinen toeneemt. Het gebied ten westen van station Zaandijk Zaanse Schans is nu ingevuld met sportfaciliteiten en ingeklemd tussen infrastructuur. Deze locatie in de buurt van een station biedt mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en de gemeente Zaanstad verkent hiervoor de mogelijkheden. Dit gaat om zowel woningbouw als knooppuntontwikkeling rondom het station (zie paragraaf 2.5 voor meer informatie over knooppuntontwikkeling).

2.3 PROJECTDOELEN

Op basis van de bovenstaande analyse van problemen en kansen, hebben de samenwerkende partijen het volgende hoofddoel en bijbehorende nevenendoelen 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 ge-

keken wordt naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

In hoofdstuk 4 wordt omschreven hoe de beoogde maatregelen en alternatieve oplossingen op doelbereik worden beoordeeld.

Het project heeft de volgende gerelateerde ambities:

- In het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt gewerkt aan een frequentieverhoging van het treinverkeer tussen Alkmaar en Amsterdam. Deze 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.
- In de gemeente Zaanstad bestaat een woningbouwopgave van 15.000 tot 20.000 woningen. Door het verbeteren van de bereikbaarheid rondom de Guisweg, ontstaat de mogelijkheid om in het gebied ten westen van station Zaandijk Zaanse Schans woningbouw te realiseren. Deze woningbouw is echter geen voorwaarde voor de realisatie van het project Guisweg. De planvorming en besluitvorming over de gebiedsontwikkeling, worden georganiseerd door de gemeente Zaanstad.

2.4 VERTREKPUNTEN PER PARTNER

De samenwerkende partijen in deze planstudie hebben, binnen de geschetste problematiek en kansen, allemaal verschillende doelen om aan dit project deel te nemen en hier financieel aan bij te dragen. Het beleid van deze partijen wordt in deze paragraaf kort aangestipt.

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 Beleidslijn Aansluitingenbeleid (2007).

De Beleidslijn Aansluitingenbeleid geeft het kader aan waar Rijkswaterstaat rekening mee moet houden bij de aanleg van nieuwe aansluitingen op bestaande rijkswegen, danwel het aanpassen van bestaande aansluitingen. Rijkswaterstaat hanteert hierbij de meest recente ontwerprichtlijn autosnelwegen bij de aanpak van aansluiting 2 en 3. 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. Betrokken partijen doen dit in nauw overleg.

ProRail werkt op de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Alkmaar – Amsterdam (PHS), waarbij een frequentieverhoging naar zes intercity's en zes sprinters per spitsuur mogelijk wordt gemaakt. Daarvoor worden op het gehele traject diverse (infrastructurele) maatregelen genomen. 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 aan de basis om deel te nemen aan het project Guisweg. In het Programma OV-Knooppunten 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 Zaandijk Zaanse Schans, zijn één van de speerpunten. De omgeving rondom het station biedt kansen voor woningzoekenden, bedrijven en instellingen die zich in de Metropoolregio Amsterdam willen vestigen.

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. Daarbij komt dat met de realisatie van het project de onveilige situatie rondom de spoorwegovergang Guisweg wordt opgelost en een hogere frequentie van de treinen op de treincorridor Alkmaar – Amsterdam (PHS) mogelijk wordt gemaakt.

Een (financiële) bijdrage vanuit de Vervoerregio wordt getoetst aan de hand van het beleidskader Mobiliteit. Naast de directe effecten sluit een aantal projectdoelstellingen aan bij strategische opgaven van het nieuwe beleidskader Mobiliteit. De knooppuntontwikkeling rondom station Zaandijk Zaanse Schans faciliteert een comfortabele overstap en versterkt multimodale verplaatsingen en sluiten daarmee aan bij de beleidsopgave “van modaliteit naar mobiliteit”. De logischer routing voor het autoverkeer (het scheiden van auto- en langzaam verkeer), een sociaal veiliger stationsomgeving en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, dragen bij aan de opgave van “veilig en prettig van deur tot deur”. De aandacht voor de inpassing van de nieuwe infrastructuur in relatie tot de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, de kwetsbare waterhuishouding van de Koog en emissies van het verkeer geeft invulling aan de opgave “mobiliteit en omgeving passen bij elkaar”.



fotograaf Wiebke Wilting

Gemeente Zaanstad: De visie op mobiliteitsbeleid van de gemeente Zaanstad is vastgelegd in het Zaans Verkeer en Vervoerplan uit 2009 (ZVVP). In het ZVVP geeft de gemeente Zaanstad haar visie op het mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Het mobiliteitsbeleid moet bijdragen aan het economisch en maatschappelijk functioneren van een schone stad. 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.

Daarnaast past de planstudie binnen de doelen van het Zaanse fietsbeleid (Fietsnota Zaanstad, 2007). Het doel van het fietsbeleid is 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. Meer informatie hierover is te lezen in paragraaf 2.5.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: In het kader van het watertoetsproces is het hoogheemraadschap vroegtijdig betrokken bij de planvorming van deze ontwikkeling. Voor het hoogheemraadschap is het belangrijk dat de water aan- en afvoer van het watersysteem goed blijft functioneren waarbij met name de open waterverbinding van de wijk Oud Koog een belangrijk aandachtspunt is. Deze verbinding doorvaarbaar aanleggen heeft vanuit de recreatieve functie en vanuit onderhoud van het watersysteem de voorkeur. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen waterneutraal gerealiseerd te worden waarbij versneld afstromend verhard oppervlak en dempingen gecompenseerd dienen te worden. Daarnaast dient oog te zijn voor klimaatadaptieve maatregelen.

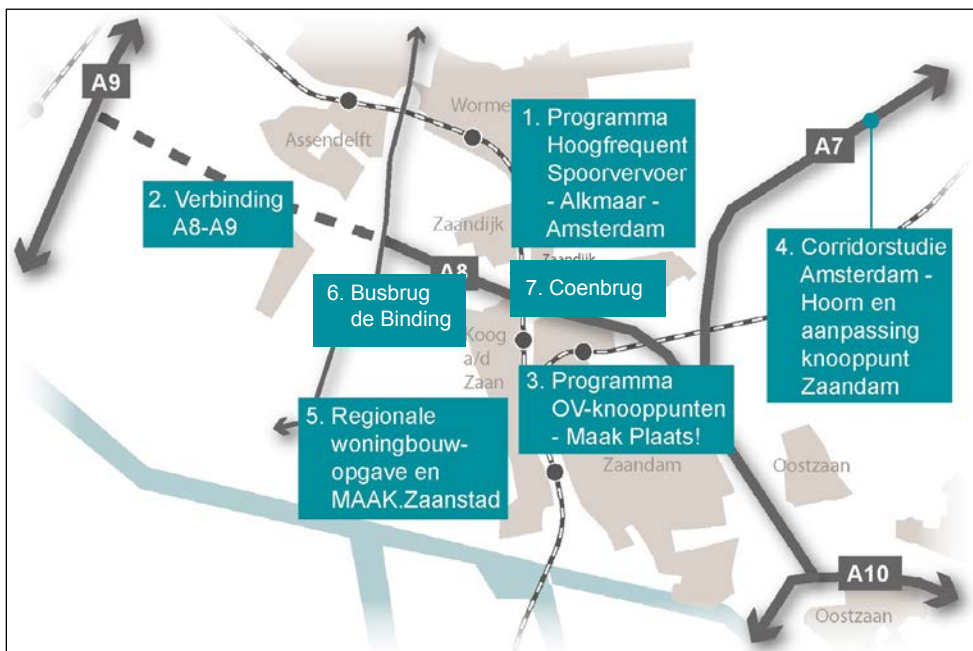
2.5 RAAKVLAKPROJECTEN EN -STUDIES

In de omgeving zijn allerlei ontwikkelingen en studies gaande die een relatie hebben met de planstudie Guisweg (zie ook paragraaf 2.4). De ondergenoemde raakvlakprojecten geven een beeld van de ontwikkelingen in de regio die een relatie hebben met het project Guisweg. Het streven is om in de planstudie Guisweg een voorkeursalternatief te ontwikkelen, dat toekomstvast (robuust) is en aansluit op de genoemde ontwikkelingen.

- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Alkmaar – Amsterdam
- Verbinding A8-A9
- Programma OV-knooppunten – Maak Plaats!
- Corridorstudie Amsterdam – Hoorn en aanpassing knooppunt Zaandam
- Regionale woningbouwopgave en MAAK.Zaanstad
- Busbrug De Binding
- De Coenbrug

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Op de Zaanlijn wordt door ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) gewerkt aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarbij een frequentieverhoging naar zes intercity's en zes sprinters mogelijk wordt gemaakt. Daarvoor worden op het gehele traject diverse (infrastructurele) maatregelen genomen. Het besluit om te starten met de tracébesluitprocedure heeft recent plaatsgevonden. Het ontwerp tracébesluit wordt verwacht in het tweede kwartaal van 2020, het vaststellen van het tracébesluit ongeveer een jaar later. De maatregelen vanuit PHS zijn naar verwachting eind 2026 gerealiseerd.

Verbinding A8-A9: De provincie Noord-Holland, de Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Zaanstad, Uitgeest, Heemskerk, Beverwijk en Velsen onderzoeken samen de mogelijkheden om de doorstroming en



Afbeelding 4: overzichtskartaal raakvlakprojecten

de leefbaarheid te verbeteren door de realisatie van een nieuwe wegverbinding tussen de A8 bij Westzaan en de A9 bij Heemskerk. De verwachting is dat door de Verbinding A8-A9 de verkeersdruk op de A8 bij Zaandijk toeneemt. De beoogde maatregelen van de verkenning Guisweg, waarmee ook de doorstroming op en leefbaarheid rondom de A8 bij Zaandijk worden verbeterd, kunnen door de realisatie van de Verbinding A8-A9 dus urgenter worden. De provincie Noord-Holland verwacht in het eerste kwartaal van 2020 een besluit over de start van de noodzakelijke planologische procedure.

Programma OV-knooppunten – Maak Plaats!: Het programma OV-Knooppunten is één van de uitvoeringsprogramma's van de Structuurvisie Noord-Holland 2040, vastgesteld in 2010. 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.

De provincie werkt samen met de betrokken gemeenten, NS en ProRail om de stations te ontwikkelen tot aantrekkelijke plekken met een gevarieerd aanbod van woningen en voorzieningen.

Het programma OV-knooppunten kent vier strategische doelstellingen:

- Optimaal benutten en versterken van de aanwezige intrinsieke waarden van knooppunten en het vergroten van de synergie tussen knooppunten;
- Verbeteren van de stationsomgeving als comfortabel en optimaal functionerende schakel in de deur-tot-deur reis;
- Beter benutten van de bestaande ruimte rondom stations;
- Verbeteren van de stationsomgeving als aantrekkelijke plek in de stad of dorp om te wonen, werken, leren, ondernemen en/of verblijven.

Het programma loopt de komende jaren door. Voor de Zaanse knooppunten is budget gereserveerd. De gemeente Zaanstad moet een plan aanleveren dat door Gedeputeerde Staten van de provincie en de adviescommissie goedgekeurd moet worden voordat het benodigde budget beschikbaar komt.

Corridorstudie Amsterdam – Hoorn (CAH) en aanpassing knooppunt Zaandam:

Rijk en regio hebben in het Bestuurlijk Overleg CAH van 29 maart 2019 een multimodaal mobiliteitspakket voor het corridorgebied Amsterdam-Hoorn afgesproken. Dit pakket levert een belangrijke bijdrage aan bereikbaarheidsopgaven en de ruimtelijk-economische opgaven in deze corridor. In het mobiliteitspakket wordt

de link gelegd tussen verschillende dossiers (wegen, spoor, fiets, woningbouw, etc.) en verschillende projecten (Guisweg, AVANT, Corridorstudie, PHS, etc.). Het project Guisweg maakt onderdeel uit van dit pakket, maar wordt als zelfstandig project aangestuurd en uitgevoerd.

Regionale woningbouwopgave en MAAK.Zaanstad: De beoogde gebiedsontwikkelingen nabij station Zaanse Schans zijn onder meer vastgelegd in MAAK.Zaanstad, de ontwikkelvisie van de gemeente Zaanstad. MAAK.Zaanstad geeft de visie van de gemeente op de ruimtelijke en economische ontwikkelingen van Zaanstad in de periode tot 2040. Daarnaast maakt het station deel uit van de ambities ten aanzien van knooppuntontwikkeling langs de spoorlijn Alkmaar-Amsterdam, waar de provincie Noord-Holland en gemeenten langs de Zaanlijn in het kader van Maak Plaats! afspraken over hebben gemaakt.

Net als de rest van de metropoolregio, geldt in Zaanstad en Purmerend een forse woningbouwopgave. Uitgangspunt is dat deze woningen binnen bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd en dat er bovendien zoveel mogelijk wordt verdicht rondom OV-knooppunten.

Busbrug De Binding: In de gemeente Zaanstad wordt gewerkt aan de voorbereiding van de permanente openstelling van de busbrug De Binding tussen de wijken Westerwatering en Westerkooog. Permanente openstelling van de Binding kan 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: Rijkswaterstaat heeft een pakket aan maatregelen in voorbereiding om de huidige (geluids-) overlast van de Coenbrug op de omgeving te beperken. Het al dan niet uitvoeren 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.

3

VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

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;
- De aanleg van een (of twee) langzaam verkeerverbindingen voor fietsers en/of voetgangers onder het spoor en de Provincialeweg;
- Het verbeteren van de toegankelijkheid en ruimtelijke kwaliteit rondom station Zaandijk Zaanse Schans;
- Het volledig maken van rijkswegaan-sluiting 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 rijks-weg aansluiting 2 (Zaandijk) wel of niet afgesloten kan worden en of daarmee de leefbaarheid rondom de bestaande aansluiting kan verbeteren.

De voorgenomen activiteit is uiteindelijk het plan waarvan de milieueffecten worden onderzocht in de uit te voeren milieueffectstudie.

In deze planstudie wordt beargumen-teerd waarom het definitieve voorkeur-salternatief de optimale oplossing is.

Belangrijk is dat de planstudiefase belanghebbenden in het gebied de mogelijkheid biedt om mee te denken. Hiervoor wordt onder andere via zogenoemde focusgroepen de betrokkenen in het plangebied gevraagd mee te denken (zie Hoofdstuk 5 voor meer informatie over participatie en het betrekken van de omgeving).

3.2 LADDER VAN VERDAAS: INVLOED OP HET VERKEERSAANBOD

Aangezien de financiële middelen die ter beschikking staan efficiënt en duurzaam ingezet moeten worden, is nagegaan of de problematiek rondom de spoorwegovergang kan worden opgelost zonder kostbare infrastructu-rele ingrepen. Dat is gedaan door de zogenoemde Ladder van Verdaas te hanteren. De Ladder van Verdaas kijkt naar zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeer- en vervoerssys-teem. Deze aspecten zijn:

- Ruimtelijke ordening;
- Prijsbeleid;
- Openbaar vervoer;
- Mobiliteitsmanagement;
- Benutting;
- Aanpassing aan de bestaande infrastructuur;
- Nieuwe infrastructuur.

Het is een systematiek die gebruikt wordt bij het identificeren van mogelijke oplossingen bij een bereikbaarheidsprobleem. De systematiek is erop gericht om oplossingen af te wegen en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere maatregelen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de Ladder van Verdaas. Pas wanneer blijkt dat alle andere opties op de ladder onvoldoende toereikend zijn, kan de uitbreiding van infrastructuur worden overwogen. Op basis van de ladder zijn de volgende maatregelen of beleidsinstrumenten overwogen om de problematiek in het gebied te verminderen:

Ruimtelijke ordening: Wanneer nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in stedelijke gebieden en/of rondom stations worden geconcentreerd, worden – naar verwachting – verplaatsingsafstanden korter en wordt er relatief meer gebruik gemaakt van fiets en OV. De planlocatie heeft de potentie voor de ontwikkeling als knooppunt rondom station Zaandijk Zaanse Schans, met voorzieningen voor werk, recreëren en dagelijkse faciliteiten. Echter, de ontwikkeling van het gebied zal het probleem van de onveiligheid van de gelijkvloerse spoorwegovergang niet oplossen.

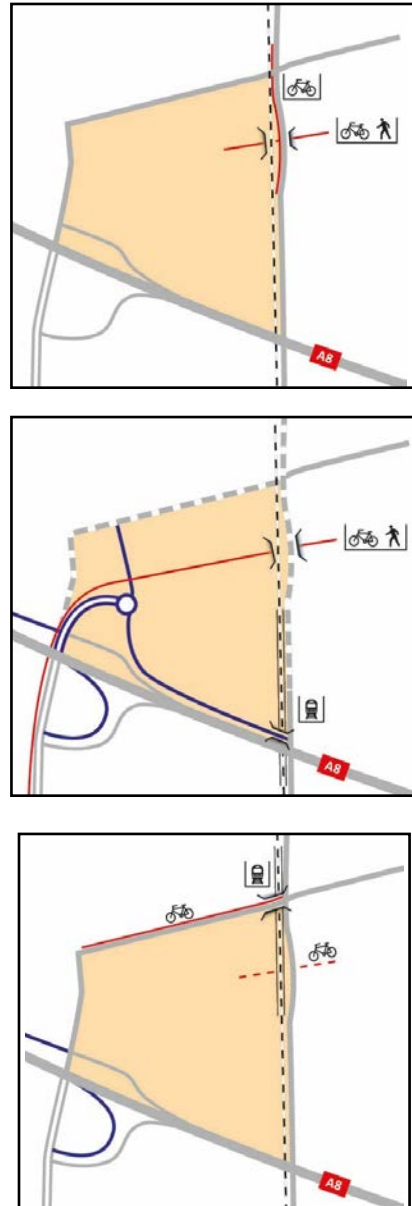
Daarbij komt een groei van het totale verkeer in Zaandijk en een groei van het gebied in het algemeen. Deze groei is niet op te vangen zonder investeringen in de infrastructuur: de bereikbaarheid is dan niet te garanderen. In de planstudie Guisweg wordt het instrument Ruimtelijke Ordening dan ook verder buiten beschouwing gelaten. Wel zal er een continue link zijn tussen de plannen van de gemeente Zaanstad voor ontwikkelingen in het plangebied (zoals woningbouw), om de aansluiting van de toekomstige infrastructuur op dergelijke plannen te garanderen.

Prijsbeleid: Met prijsbeleid wordt prijsbelasting ingezet om reisgedrag te beïnvloeden. Bijvoorbeeld door reizen in de drukke perioden, zoals de spits, (vooral) voor het autoverkeer duurder te maken, zodat de piekbelasting minder groot wordt en er minder investeringen in de infrastructuur nodig zijn. De inschatting van deskundigen is dat het effect van prijsbeleid op de congestie in de spits groot is. Gezien de ontwikkelingen van de mobiliteit lijkt het dan ook logisch dat er op termijn prijsbeleid wordt ingevoerd. Dat werkt alleen als het prijsbeleid op landelijk niveau wordt ingevoerd en op dit moment is daar geen politiek en maatschappelijk draagvlak voor. Aangezien de partners die samenwerken aan de planstudie Guisweg geen directe invloed hebben op het al dan niet

invoeren van (landelijk) prijsbeleid en er veel onzekerheid bestaat over de vorm en impact daarvan, nemen we prijsbeleid nu niet mee als één van de te overwegen maatregelen in de planstudie. Daarbij komt dat prijsbeleid alleen invloed zou hebben op het probleem met de doorstroming en het probleem van de onveiligheid van de gelijkvloerse spoorwegovergang niet zou oplossen.

Openbaar Vervoer: Het OV-gebruik van, in en naar het gebied kan nog verbeteren en groeien. Een belangrijke onderdeel van de planstudie Guisweg is de aanstaande invoering van PHS op de lijn Alkmaar – Amsterdam, waarmee het OV-gebruik verder kan worden gestimuleerd. De ontwikkeling rondom het station Zaandijk Zaanse Schans zal er toe leiden dat er nieuwe ruimtelijke functies rondom het station ontstaan met als gevolg extra en nieuwe vervoervraag. Bij een eventuele realisatie van een P+R faciliteit bij het station Zaandijk kunnen reizigers met bestemming Amsterdam en verder daar de OV-reis starten. Een dergelijke voorziening is nog helemaal niet zeker voor dit gebied. Hoewel met deze ontwikkeling valt te verwachten dat op schaal van stad en regio het OV-gebruik relatief zal toenemen, leiden de extra functionaliteit, de extra woningen en de nieuwe vervoerpatronen op en rond de knoop Guisweg tot een groter verkeersaanbod en autogebruik

Afbeelding 5: oplossingsrichtingen: 0+, 1 en 2A



en dus tot een verdere toename van de verkeersproblematiek in die omgeving. Die problematiek is echter niet oplosbaar met een verdere inzet op openbaar vervoer. Daarbij komt dat extra openbaar vervoer het probleem van de onveiligheid van de gelijkvloerse spoorwegovergang niet zal oplossen.

Mobiliteitsmanagement: Met mobiliteitsmanagement worden forensen verleid om buiten de spits te reizen of vaker OV of de fiets te nemen. Daardoor wordt de piekbelasting op de weg minder groot en zijn minder investeringen in de infrastructuur nodig. In de verkenning is al beredeneerd dat inzet op mobiliteitsmanagement voor het project Guisweg niet effectief is. De problematiek van de onveilige spoorwegkruising kan niet opgelost worden als enkel met OV of fiets gereisd wordt. Het stimuleren van fietsgebruik kan kansrijk zijn, maar het gaat om kleine aantallen en het zal de verkeersdruk op de Guisweg of Provincialeweg niet of nauwelijks verlichten. Daarbij komt dat mobiliteitsmanagement het probleem van de onveiligheid van de gelijkvloerse spoorwegovergang niet zal oplossen.

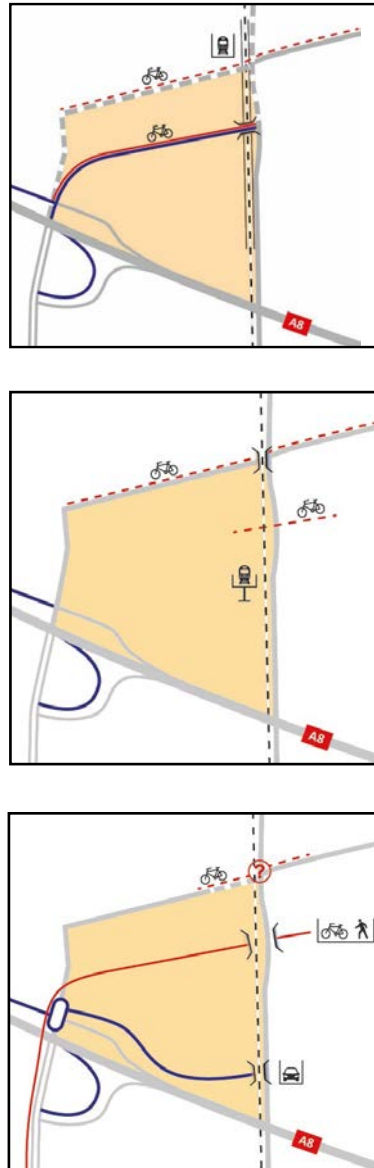
Benutting of aanpassing bestaande infrastructuur: In de verkenning is ook een nulplus alternatief bestudeerd,

namelijk het ongelijkvloers brengen van alleen het langzaam verkeer. Dit kan beschouwd worden als een benutting, omdat we hier met minimale (infrastructurele) maatregelen proberen de problemen op te lossen. Deze oplossing leidt echter niet tot realisatie van de doelen van het project. De onveiligheid blijft bestaan voor autoverkeer en het is lastig om te voorkomen dat fietsers toch van de overgang gebruik maken. Bovendien wordt de doorstromingsproblematiek hiermee niet aangepakt.

In de planstudiefase komt dan ook geen nulplusalternatief terug. Andere ideeën om de bestaande infrastructuur aan te passen zijn in eerdere studies uitgebreid verkend. Een overzicht van deze studies is terug te vinden in de eindrapportage verkenning Guisweg. Deze initiatieven hebben niet geleid tot oplossingen die de problematiek in voldoende mate kunnen oplossen.

Op basis van het bovenstaande, concluderen we dat het niet wenselijk en realistisch is om maatregelen in de sfeer van ruimtelijke ordening, mobiliteitsmanagement, prijsbeleid of benutten mee te nemen in de planstudie Guisweg. De gebiedsontwikkeling wordt in een parallel proces verder uitgewerkt en vormt uiteindelijk ook input voor de planstudie Guisweg. Ruimtelijke ordening wordt op deze wijze dus wel meegenomen.

Afbeelding 6: oplossingsrichtingen: 2B, 3 en 4



3.3 PROCES ALTERNATIEVEN- EN VARIANTEN-ONTWIKKELING

In deze paragraaf staat aangegeven welke alternatieven en varianten onderdeel zijn van het milieueffectstudie en de planstudie. Ook wordt ingegaan op onderdelen die niet worden meegenomen in de planstudie.

3.3.1 Verkenning: van oplossingsrichtingen naar een kansrijk oplossingsrichting

In de verkenning is een bandbreedte van mogelijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht (zie ook afbeeldingen 5 en 6). Dit zijn:

- Oplossingsrichting 0+: Eén ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) ten zuiden van station Zaandijk Zaanse Schans en behoud van de autokruising Guisweg;
- Oplossingsrichting 1: Open treinbak tussen stations Koog a/d Zaan en Zaandijk Zaanse Schans, auto- en langzaamverkeer kruist het spoor iets ten noorden van de A8;
- Oplossingsrichting 2A en 2B: Open treinbak inclusief verdiept station Zaandijk Zaanse Schans t.h.v. de Guisweg, auto- en langzaamverkeer blijft op maaiveld ter hoogte van de Guisweg en een variant met een zuidelijkere ligging van de verbindingsweg;

- Oplossingsrichting 3: Spoor op +1 niveau (viaduct) en autoverkeer kruist onderdoor via de huidige ligging van de Guisweg;
- Oplossingsrichting 4: Spoor maaiveld, zuidelijkere ligging van verbindingsweg en autotunnel met verdiepte T-aansluiting op de Provincialeweg.

In de verkenning is onderzocht per oplossingsrichting of deze:

- Financieel en technisch haalbaar en maakbaar is;
- Juridische showstoppers hebben;
- Bijkomende milieueffecten op voorhand onacceptabel zijn.

Uit het onderzoek in de verkenning van de oplossingsrichtingen is gebleken:

- Oplossingsrichting 0+ is onhaalbaar vanwege het feit dat er een gelijkvloerse kruising met het spoor in stand wordt gehouden, in dit geval enkel voor autoverkeer. In oplossingsrichting 0+ blijft het desondanks voor langzaam verkeer mogelijk om (illegaal) de spoorlijn over te steken, wat de veiligheidsrisico's in stand houdt. Daarnaast is de introductie van PHS, waarbij ongelijkvloers kruisen het uitgangspunt is, niet mogelijk. Ook blijft de afwikkeling op kruispunt Guisweg-Provincialeweg in oplossingsrichting 0+ voor het autoverkeer onvoldoende met nog langere wachtrijen en opstoppen tot gevolg. Uiteindelijk biedt



Afbeelding 7: overzicht bouwstenen planstudie

oplossingsrichting 0+ een beperkt oplossend vermogen voor veiligheid, is het onmogelijk om de groei van het autoverkeer op het kruisingsvlak te faciliteren, blijven er barrières en verslechtert de doorstroming van het autoverkeer;

- De oplossingsrichtingen met een verdiept of verhoogd spoor, zoals geschetst in oplossingsrichtingen 1, 2 en 3 leiden tot zeer hoge kosten van €257 miljoen tot €367 miljoen (exclusief bandbreedtes). Oplossing 3, een viaductoplossing, leidt vanwege inpassing en effecten op (uit) zicht tot negatieve maatschappelijke effecten, welke niet opwegen tegen de beperkte vermindering van de barrièrewerking ten opzichte van een oplossingsrichting met spoor op maaiveld;
- De oplossingsrichtingen met een verdiept spoor, oplossingsrichting 1 en 2, zijn problematisch voor de waterstructuur: de afwatering Oud-Koog is niet goed mogelijk en de recreatievaart kan het spoor niet meer kruisen;
- Een oplossing voor een autokruising over het bestaande spoor heen is niet verder onderzocht en wordt niet verder in deze planstudiefase meegenomen, gezien de impact van de lange en hoge hellingbanen om de bovenleiding van het spoor, veilig en

conform de richtlijnen, te kruisen;

- Oplossingsrichting 4 (spoor op maaiveld) met een open bak voor autoverkeer en minimaal één ongelijkvloerse verbinding voor langzaam verkeer rond het station Zaandijk Zaanse Schans is de enige oplossingsrichting die voldoende oplossend vermogen biedt voor de projectdoelstelling en tevens financieel haalbaar is. Oplossingsrichting 4 lost de veiligheidsproblematiek op de spoorwegovergang op, zorgt voor een betere doorstroming van autoverkeer, fietsers en voetgangers en zorgt voor een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit rondom station Zaandijk Zaanse Schans. De betrokken organisaties (de gemeente Zaanstad, de provincie Noord-Holland, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Vervoerregio Amsterdam) hebben bijdragen toegezegd, waarmee de geraamde kosten van €130 miljoen (exclusief bandbreedte) kunnen worden gedekt;
- In de effectbeoordeling van de verkenning zijn bij de verschillende oplossingsrichtingen geen showstoppers geconstateerd waardoor oplossingsrichtingen hierdoor zijn afgevalen;
- Geen enkele oplossing is belemmerend voor eventuele toekomstige woningbouwontwikkelingen. Op dit

moment zijn er echter nog geen plannen voor herbestemming van de sportvelden. Wel wordt er een verkenning uitgevoerd naar de mogelijkheden van gebiedsontwikkeling langs het spoor. Op het moment dat dit realistisch wordt geacht zal ook de omgeving hierbij betrokken worden. In de planstudiefase worden de gebiedsontwikkeling en infrastructuur als twee parallelle vervolgprocessen ingericht. Gemeente Zaanstad trekt de uitwerking van de gebieds- en woningbouwontwikkeling en Vervoerregio Amsterdam trekt de planstudie voor de infrastructuur.

De verkenning heeft daarmee geleid tot één redelijkerwijs in beschouwing te nemen oplossingsrichting voor het knelpunt Guisweg, namelijk: het ongelijkvloers kruisen van de spoorlijn en Provincialeweg met een auto- en langzaam verkeerstunnel (oplossingsrichting 4). Deze oplossingsrichting is financieel haalbaar, voldoet aan de doelstellingen en de eventuele effecten die optreden lijken op te lossen en te passen binnen de wettelijke kaders.

In de planstudie wordt deze oplossingsrichting en de onderscheidende bouwstenen verder en gedetailleerder onderzocht. Daarmee ontstaan meerdere alternatieven met verschillende invullingen van deze bouwstenen, waarvan de milieueffecten beoordeeld gaan worden en het doelbereik.

3.3.2 Planstudie: van kansrijke oplossingsrichting naar alternatieven

De basis voor de planstudie is oplossingsrichting 4 uit de Verkenning Guisweg, waarbij het spoor en de Provincialeweg op maaiveld blijven en ongelijkvloerse kruisingen (onderdoorgangen) voor auto's, fietsers en voetgangers worden gerealiseerd. Dit biedt de beste en meest haalbare oplossingsrichting voor nadere uitwerking en vormt de basis voor de planstudie.

Binnen deze oplossingsrichting is een aantal bouwstenen te onderscheiden die nader onderzocht en uitgewerkt gaan worden:

1. De exacte (zuidelijke) ligging van de verbindingsweg. Uitgangspunt is wel dat het zwembad en de topsport-hal blijven bestaan op de huidige locaties;
2. Vormgeving van de volledige A8-aansluiting 3. Voor de afrit vanaf Amsterdam en de oprit naar het westen zijn nog verschillende mogelijkheden uit te werken conform de ontwerprichtlijnen van Rijkswaterstaat;
3. Vormgeving van de kruisingen van de aangepaste A8-aansluiting 3 op het lokale wegennet;
4. Exacte locatie en vormgeving van de aansluiting van een verdiepte T-aansluiting op de Provincialeweg en de vormgeving en lengte van de

toeleidende hellingen het verdiepte wegvak;

5. Het kruisen en de ligging van de waterverbinding Oud Koog. De mogelijkheden hiervoor zijn afhankelijk van de ligging van het nieuwe weg-tracé en de lengte van het verdiepte wegvak;
6. De verwerkingscapaciteit van de kruispunten Verzetstraat en Guisweg-Provincialeweg. De vormgeving hiervan wordt onder meer bepaald uit de verkeerskundige onderzoeken en de keuze van de ligging van het tracé van de nieuwe verbindingsweg;
7. De locatie(s) van de langzaam verkeer tunnel(s) en fietsstructuur, waarbij ook wordt gekeken naar de aansluiting van het noord-zuid en het oost-west fietsverkeer;
8. Het wel of niet behouden van A8-aansluiting 2;
9. De verwerkingscapaciteit van de kruispunten op grotere afstand van de Guisweg waarvan het verkeersmodelonderzoek aangeeft dat deze aangepast moeten worden.

Gebaseerd op de uitkomsten van de verkenning is de conclusie dat binnen oplossingsrichting 4 waarschijnlijk twee alternatieven zijn te onderscheiden, die wezenlijk van elkaar verschillen met betrekking tot de verkeersstromen en de milieueffecten. Een belangrijk verschil zal namelijk zitten in het wel of niet afsluiten van A8-aansluiting 2.



Daarnaast kan de locatie van de fietsverbinding(en) door het gebied onderscheidend zijn. Andere varianten van bouwstenen hebben waarschijnlijk minder impact op de omgeving, de waterhuishouding, de langzaam verkeersstructuur en de ruimtelijke kwaliteit. Binnen de alternatieven zullen diverse varianten worden ontwikkeld, zodat in het ontwerpproces, samen met de omgeving, logische keuzes gemaakt kunnen worden.

3.3.3 Duurzaamheid en klimaat

Gezien de aandacht van de partners in de beleidsstukken voor het klimaat en duurzaamheid zijn dit thema's die meegenomen worden in het nader detailleren van de alternatieven. In het ontwerpproces wordt daarom aandacht besteed aan bijvoorbeeld energie, natuurinclusief ontwerpen, klimaatdoelen, duurzaamheid (bouwmaterialen, bouwmethode, energie opwekking etc), klimaatadaptief en biodiversiteit. Hiervoor is een klimaatatlas beschikbaar.

4

INHOUD EN AANPAK MILIEUONDERZOEK: TE VERWACHTEN MILIEU-EFFECTEN EN BEOORDELINGSKADER

4.1 BELEID EN WET- EN REGELGEVING

De planstudie volgt de systematiek van een reguliere m.e.r.-procedure, waarin beschreven wordt met welk beleid en welke wet- en regelgeving rekening wordt gehouden. Dit wordt ook opgenomen in de effectrapportage. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar beleid en wet- en regelgeving op Rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau. Het beleid van het Hoogheemraadschap wordt ook meegenomen. In paragraaf 2.4. is een eerste aanzet gegeven van de relevante beleidsstukken. Vanaf deze planstudiefase volgen wij al de plan- en tevens de project-m.e.r.-procedure om in de planuitwerkingsfase alle onderzoeken die nodig zijn voor de bestemmingsplanprocedure op orde te hebben.

4.2 REFERENTIESITUATIE

De effecten van de alternatieven worden afgezet tegen de referentiesituatie. Voor de Guisweg wordt aan het begin van de planstudie één referentiesituatie bepaald. Daarin wordt rekening gehouden met 'harde plannen', zijnde plannen (autonome ontwikkelingen) waarvoor minimaal een formeel ontwerpbesluit is gepubliceerd.

Daarnaast zijn er 'zachte plannen', wvoor een ontwerpbesluiten op

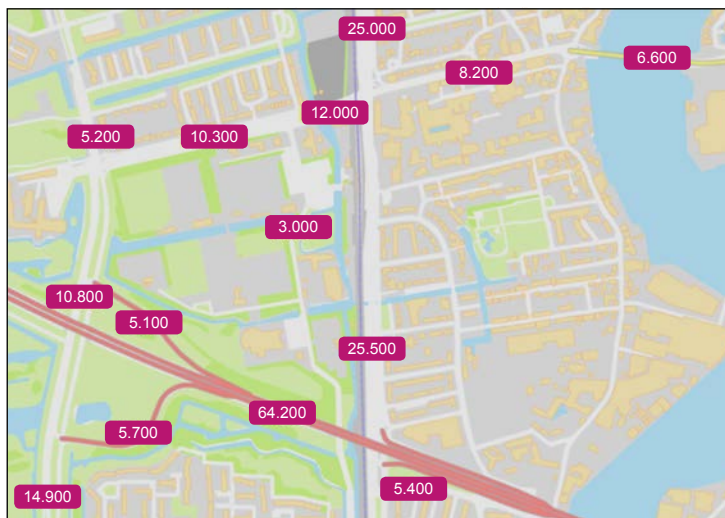
korte termijn is te verwachten. Dit zijn ontwikkelingen waarover we met redelijkheid kunnen inschatten dat daar in de komende jaren besluiten over genomen gaan worden. De effectbepaling van deze ontwikkelingen worden binnen die eigen projecten uitgevoerd. Deze zijn geen onderdeel van de planstudie Guisweg. Echter, er wordt in het ontwerp van de alternatieven in de planstudie Guisweg wel rekening mee gehouden. Voor een optimaal beeld worden de milieueffecten van de alternatieven uit de planstudie ook na de realisatie van deze projecten in beeld gebracht met een gevoeligheidsanalyse.

4.2.1 Huidige situatie plangebied

Infrastructuur

De Guisweg is een belangrijke verkeersontsluiting voor Zaandijk en omgeving. Het is één van de weinige spoorwegkruisingen voor auto- en langzaam verkeer voor de spoorlijn Amsterdam – Alkmaar. De volgende kruising van het spoor aan de zuidkant is bij de Albert Heijnweg. In het noorden is er voorbij Rooswijk een klein fietstunneltje met trappen en kan pas bij Assendelft het spoor weer met de auto gekruist worden. De kruising Guisweg – Provincialeweg wordt met verkeerslichten geregeld en is op momenten van de dag erg druk.

Afbeelding 8:
Globale
indicatie van de
verkeersintensiteiten
op de
hoofdwegenstructuur
per etmaal in twee
richtingen 2018



Aan de oostkant sluit de Guisweg (N515) uiteindelijk aan op de A7 (S153).

In de huidige situatie is het gebied via twee halve aansluitingen ontsloten op de rijksweg A8. De verbinding van het hoofdwegenet (snelweg) en onderliggend wegennet (provinciale en gemeentelijke wegen) is daarmee onlogisch en inefficiënt. Aansluiting 2 (Zaandijk) van en naar de Provincialeweg (N203) geeft veel overlast voor de omgeving: geluidshinder, verslechterde luchtkwaliteit en verminderde ruimtelijke kwaliteit. 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 op de A8. Afbeelding 8 geeft een globale indicatie van de verkeersintensiteiten op de hoofdwegenstructuur in het plangebied.

De Guisweg is onderdeel van de belangrijke oost-westfietsroute. Ten oosten van de Zaan is een scholengemeenschap waar veel scholieren vanuit het westen naar toe fietsen. Aan de westzijde van de Provincialeweg, die in tegenstelling tot de naam een lokale gemeentelijke weg met een snelheid van 70km/h is, loopt parallel een noord-zuidfietsroute met het spoor Amsterdam – Alkmaar. Net ten zuiden van de Guisweg bevindt zich het station Zaandijk Zaanse Schans.

Voorzieningen, faciliteiten en bedrijven

In het plangebied bevinden zich de voorzieningen zoals weergegeven in afbeelding 9.

Woongebieden

In en rond het plangebied bevindt zich aantal wijken. Rooswijk aan de noordzijde, Oud Koog bevindt zich in het plangebied en ligt ten oosten van de Provincialeweg en de wijk Westerkoog ten zuiden van de A8.

Grond- en oppervlaktewater

In afbeelding 10 is het watersysteem in en rondom het plangebied weergegeven. Het water maakt deel uit van een groot peilgebied, dat langs de Provincialeweg in noordelijke, westelijke en zuidelijke richting kan afwateren. De polder waarin het plangebied zich bevindt heet Westzaan en heeft nu een streefpeil van NAP – 1.04 meter. Verderop, in noordelijke (Wormerveer) en zuidelijke richting, staan gemalen die het water uitpompen op de Zaan.

Het deelgebied Oud Koog, ten oosten van het plangebied, watert in de huidige situatie af via een brug onder de weg en het spoor door naar de noord-zuid-watgang ten westen van het spoor. Dit deelgebied bevat relatief weinig oppervlaktewater. In de huidige situatie is dat geen probleem, omdat er een goede verbinding is met het overige peilgebied.



Afbeelding 9: huidige voorzieningen in plangebied

Er is in de huidige situatie recreatief vaarverkeer van en naar het Guisveld mogelijk. De sportterreinen liggen in de bestaande situatie in een particuliere peilafwijking met een lager streefpeil dan het polderpeil. Bij functieverandering van deze terreinen en de aanleg van nieuwe infrastructuur dient zorgvuldig naar het gewenste waterpeil gekeken te worden.

Gezien het belang van water in dit gebied en de impact op de funderingen van veel oudere woningen wordt in deze planstudie beter en dieper naar de gevolgen op het grondwater en open water van en de bouwfasen en de bouwmethoden gekeken dan gebruikelijk in een planstudiefase.

Grondwatersysteem

Vanaf maaiveld tot een diepte van circa NAP -4 meter is er hoofdzakelijk sprake van veen en klei. Daaronder komt een laag kleig zand voor. De eerste watervoerende laag is daaronder tot circa NAP -14m aanwezig. De ondiepe grondwaterstroming is in dit gebied globaal westelijk gericht, vanaf de hoger gelegen Zaan naar de lager gelegen polder. De stroming in het eerste watervoerende pakket is meer oostelijk-noordoostelijk gericht. Uit de isohypsenpatroon uit DinoLoket (28 april 1995) blijkt dat het verhang in dit gebied gering is, in de orde van 0,05 à 0,1 m/km.

Bodemkwaliteit, verontreinigingen, bodemdaling en zetting

Op de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Zaanstad is het plangebied aangeduid als AW-2000 (achtergrondwaarde-grond). Dit betekent dat er geen sprake is van belasting door lokale verontreinigingsbronnen. Het plangebied maakt onderdeel uit van het veenlandschap is daarmee één van de relatief sterk dalende gebieden in Nederland als gevolg van oxidatie van het veen met alle gevolgen voor het grondwatersysteem. Daarnaast speelt in het gebied ook de problematiek met funderingen en de gevoeligheid van houten paalfunderingen.

Natura 2000-gebieden

Het plangebied bevindt zich niet binnen de grenzen van een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, 'Polder Westzaan' grenst aan zowel de A8 als aan de Guisweg ten zuiden van de A8. Tevens zijn de Natura 2000-gebieden 'Wormer- en Jisperveld & Klaverpolder' en 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' ten oosten van het plangebied gelegen op een afstand van respectievelijk 1,2 en 3 kilometer. Afbeelding 11 geeft de globale ligging van het plangebied t.o.v. Natura-2000 gebieden.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het meest nabijgelegen NNN-gebied grenst aan de westzijde van de Guisweg. Dit NNN-gebied valt binnen het

Natura 2000-gebied 'Polder Westzaan'. De provinciale ecologische hoofdstructuur (Natuurnetwerk Nederland) is donkergroen aangegeven in afb.12.

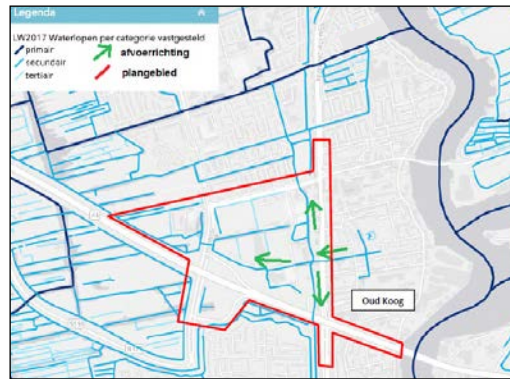
Weidevogelleefgebied

Binnen het plangebied, ter plaatse van de toekomstige oprit 3 van de A8, is Weidevogelleefgebied aanwezig. De gehele berm en tevens delen van de bestaande Guisweg zijn aangewezen als Weidevogelleefgebied (lichtgroen in afbeelding 12).

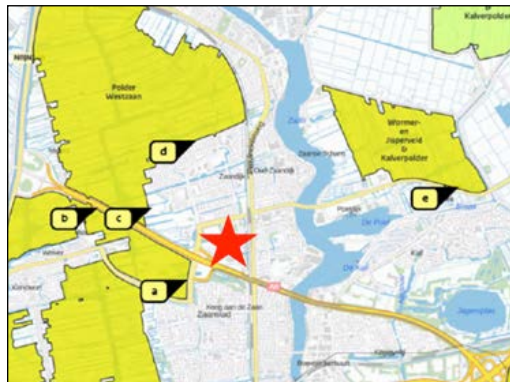
Archeologie

De archeologische waarden worden via het Archeologische Informatie Systeem (ARCHIS) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in beeld gebracht. Er is binnen het plangebied aan de Guisweg al één keer eerder een archeologisch onderzoek uitgevoerd, in 2013. Het betreft hier een archeologisch booronderzoek, waarbij vijf boringen werden gezet. De bodemopbouw bestond uit opgebracht zand, met onderin de boringen een ondoordringbare puinlaag. Deze puinlaag bevond zich op een diepte van 0,8 tot 1,2 m – mv en werd overal in het gebied aangetroffen. Dit puin kan in verband staan met de nabijgelegen weg, die al langere tijd op deze locatie aanwezig is. Er kunnen resten van middeleeuwse en post-middeleeuwse bewoning worden aangetroffen. Het plangebied werd vrijgegeven voor wat betreft archeologie tot een diepte van 0,75 m – mv.2.

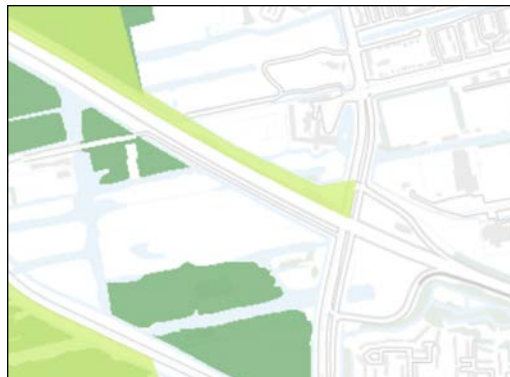
Afbeelding 10:
Watersysteem en afvoerrichting in en
rondom het plangebied



Afbeelding 11:
globale ligging van het plangebied (rode
ster) t.o.v. Natura 2000 (geel) gebieden.



Afbeelding 12:
Natuur Netwerk Nederland (NNN) gebied
(lichtgroen) en Weidevogelleefgebied
(donkergroen).



Historische geografie

Bij het volledig maken van aansluiting 3 van de A8 is er ruimtebeslag in aardkundig waardevol gebied. Aardkundig waardevol gebied heeft een regionale waardering en is geregeld in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het betreffende gebied wordt gekenmerkt door laagveen met verlandende petgaten met een grondgebruik als weide en moeras/natuurontwikkeling.

4.2.2 Autonome ontwikkelingen

In de milieueffectstudie wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen. Dit zijn de ontwikkelingen die ook plaatsvinden, als het project Guisweg niet doorgaat. Een ontwikkeling wordt gezien als autonoom als het ontwerpbesluit is gepubliceerd. Het bepalen van milieueffecten in de planstudie wordt gedaan ten opzichte van autonome ontwikkelingen, dus ten opzichte van de situatie over 10 jaar op basis van plannen waarvan de procedure gestart is (ontwerpbesluit) of reeds vastgesteld zijn. Een inventarisatie van deze autonome ontwikkelingen gebeurt aan het begin van de planstudie.

4.2.3 Gevoeligheidsanalyse

Er zijn ook ontwikkelingen waarover nog geen ontwerpbesluit is gepubliceerd, maar waarvan we in redelijkheid de komende jaren een besluit kunnen verwachten. Bij de bepaling van de

milieueffecten in planstudie Guisweg gelden deze ontwikkelingen niet als autonome ontwikkelingen. Vanzelfsprekend wordt bij het maken van schetsen en ontwerpen wel rekening gehouden met deze ontwikkelingen. Dat doen we door gevoeligheidsanalyses uit te voeren. In deze analyses brengen we in beeld wat de milieueffecten zouden zijn indien deze projecten zouden zijn gerealiseerd.

Het betreft aan aantal van de in paragraaf 2.5 genoemde raakvlakprojecten:

- Verbinding A8-A9
- Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Alkmaar – Amsterdam
- Regionale woningbouwopgave en MAAK.Zaanstad
- Busbrug De Binding
- De Coenbrug

Voor alle geldt dat zij impact hebben op de interne verkeersstromen in Zaanstad en de oplossing die komt uit de planstudie moet robuust zijn om deze toename van verkeer te kunnen opvangen.

4.3 EFFECTBESCHRIJVING EN -BEOORDELING

4.3.1 Inleiding

De milieueffectstudie brengt de effecten van de alternatieven in beeld. Daarbij is er een onderscheid in doelbereik en milieueffecten. Het doelbereik is beschreven om voor de oplossingen in beeld te brengen hoe zij scoren om de eerder geformuleerde doelstellingen te bereiken. De milieueffecten geven de mogelijkheid om het milieubelang volwaardig mee te wegen in de uiteindelijke besluitvorming.

4.3.2 Reikwijdte: plangebied versus onderzoeksgebied

De geografische reikwijdte van de milieueffectstudie wordt gevormd door het plangebied zoals eerder aangegeven in deze notitie. De effecten van alternatieven reiken voor een aantal aspecten verder dan de grenzen van het plangebied. In de onderzoeken wordt daarom, indien noodzakelijk, een groter onderzoeksgebied aangehouden. De omvang van het onderzoeksgebied kan per milieuaspect verschillen en wordt toegelicht in de milieueffectstudie. Er wordt gekeken naar waar effecten verwacht worden, als gevolg van de maatregelen binnen dit project. Eventuele compenserende maatregelen kunnen ook buiten het plangebied vallen.

4.3.3 Detailniveau en beoordelingskader

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de beoordelingscriteria. Hierin is een tweedeling gemaakt in criteria die horen bij de doelen en die de mate van doelbereik bepalen en criteria die inzicht geven in de omgevingsaspecten. Na de tabel volgt een toelichting voor diverse criteria. Het detailniveau van de verschillende uit te voeren onderzoeken is in overleg met de partners bepaald. De onderzoeken worden kwalitatief uitgevoerd en kwantitatief waar dit nodig is. Dit laatste zal met name nodig zijn voor de onderzoeken op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Er is gekozen om vooraf geen weging mee te geven aan de criteria. Het rapport van de milieueffectstudie geeft zonder mening of beoordeling de uitkomsten weer. Het is aan de bestuurders van de verschillende partijen om hun standpunten op basis van de uitkomsten te bepalen.

De effectbeoordeling gaat uit van een 5 puntenschaal met plussen en minnen om zodoende voldoende onderscheid inzichtelijk te maken.

De 5 puntenschaal hanteert onderstaande uitgangspunten:

- Een dubbele min heeft een groot negatief effect op de beoogde doelstelling en valt buiten de wettelijke regelgeving ('is erg')
- Een enkele min heeft een beperkt negatief effect op de beoogde doelstelling en valt binnen de wettelijke regelgeving ('is jammer')
- 0 Een nul heeft geen effect op de beoogde doelstelling
- + Een enkele plus levert een beperkte bijdrage aan de beoogde doelstelling ('is leuk, aardig')
- ++ Een dubbele plus levert een grote bijdrage aan de beoogde doelstelling ('is geweldig')

HOOFDASPECT	Criteria	Indicatoren	Wijze van beoordelen
HOOFDDOEL			
Verbeteren van de veiligheid en bereikbaarheid op en rond de kruising Guisweg met de spoorlijn Alkmaar – Amsterdam en de Provincialeweg.	Verkeersveiligheid	Auto	Kwalitatief
		Fietsers	Kwalitatief
		Voetgangers	Kwalitatief
	Autobereikbaarheid	Verliestijd of voertuigverliesuren	Kwantitatief
		Doorstroming weginfrastructuur OWN	Kwantitatief
		Arbeidsplaatsen en voorzieningen	Kwalitatief
	Fietsbereikbaarheid	Reistijd	Kwantitatief
		Comfort	Kwalitatief
	Voetgangersbereikbaarheid	Routes	Kwalitatief
NEVENDOELEN			
Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising Guisweg, Provincialeweg en Spoorlijn.	Ruimtelijke kwaliteit	Ruimtelijke inpassing	Kwalitatief
	Barrierewerking	Weg	Kwalitatief
		Fietsers	Kwalitatief
		Spoor	Kwalitatief
		Voetgangers	Kwalitatief
	Sociale veiligheid	Zichtbaarheid	Kwalitatief

Tabel 1: overzicht aspecten en beoordelingscriteria

HOOFDASPECT	Criteria	Indicatoren	Wijze van beoordelen
NEVENDOELLEN			
Verbeteren van station Zaandijk Zaanse Schans en directe omgeving.	Bereikbaarheid	Voetgangers	Kwalitatief
		Fietsers	Kwalitatief
		Kiss+ride / parkeren auto	Kwalitatief
	Toegankelijkheid	Voetgangers	Kwalitatief
		Fietsers	Kwalitatief
		Auto	Kwalitatief
		Openbaar vervoer	Kwalitatief
	Ruimtelijke kwaliteit	Voorzieningen	kwalitatief
		Fietsenstallingen	Kwalitatief
		Ruimtelijke inpassing	Kwalitatief
		Aantrekkelijkheid (materialen/schoon/verlichting)	Kwalitatief
	Sociale veiligheid + levendigheid	Zichtbaarheid (zien en gezien worden)	Kwalitatief
Verbeteren van aansluitingen 2 en 3 van de A8.	Bereikbaarheid	Doorstroming A8 (voertuigverliesuren)	Kwantitatief
		Doorstroming onderliggend wegennet Zaanstad (reistijd)	Kwantitatief
	Ruimtelijke kwaliteit	Ruimtelijke inpassing	Kwalitatief
		Aantrekkelijkheid	Kwalitatief
	Geluidsoverlast	Verlaging van geluidsbelasting	Kwantitatief
	Verkeersveiligheid	Auto	Kwalitatief
		Fietsers	Kwalitatief
		Voetgangers	Kwalitatief
	Sociale veiligheid	Zichtbaarheid	Kwalitatief

Tabel 1: overzicht aspecten en beoordelingscriteria (vervolg)

OMGEVINGSASPECTEN	Criteria	Indicatoren	Wijze van beoordelen
LEEFOMGEVING	Geluidhinder weg en spoor	Verandering in geluidsbelasting door weg en spoor; aantal gehinderden	Kwantitatief
	Trillingen	Wijziging maximaal trillingsniveau	Streef- grenswaarde
	Luchtkwaliteit	Verandering van de luchtkwaliteit: - berekenen van de concentraties van schadelijke stoffen van bijvoorbeeld CO2, NO2, PM2.5, PM10 en O3.	Kwantitatief
	Externe veiligheid	Verandering van risicocontouren en personendichtheden: - op basis van de risicokaart / plaatsgebonden risico en groepsrisico	Kwantitatief
	Leefomgeving en gezondheid	Volgens een landelijk geaccepteerde methode in overleg met GG en GD. Effecten op de volksgezondheid als gevolg van: - geluid - trillingen - luchtkwaliteit - externe veiligheid	GES of MGR ⁴
		Sport-, speel- en recreatievoorzieningen	Kwalitatief
		Gezondheid bevorderen	Kwalitatief
		Hittestress	Kwalitatief
	Klimaat en duurzaamheid	Klimaatadaptatie	Kwalitatief
		Energie (CO2-voetafdruk)	Kwantitatief
		Circulaire economie; materialen en grondstoffen	
WATER EN BODEM	Water	Grond en oppervlakte water (compensatie)	Kwalitatief en kwantitatief
		(Grond-) watersysteem	Kwalitatief
	Bodem	Bodemkwaliteit - verontreinigingen - bodemdaling - zetting	Kwalitatief
LANDSCHAP, NATUUR, CULTUURHISTORIE,	Landschap	Fysieke beïnvloeding landschap	Kwalitatief
		Ruimtelijke kwaliteit landschap - belevingswaarde - gebruikswaarde - toekomstwaarde	Kwalitatief
	Natuur	Natura 2000 gebieden	Kwantitatief t.a.v. stikstofdepositie
		Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Kwalitatief
		Weidevogelleefgebied	Kwalitatief
		(Beschermd) soorten	Kwalitatief - bureauonderzoek
	Cultuurhistorie	Archeologie	Kwalitatief
		Historische (steden-)bouwkunde	Kwalitatief
		Historische geografie	Kwalitatief

Tabel 1: overzicht aspecten en beoordelingscriteria (vervolg)

4.3.4 Doelen

Om de toekomstvastheid van de alternatieven te toetsen worden de doelen getoetst voor het planjaar 2030. We kunnen de doelen scheiden in een hoofddoel met neven-doelen, zoals omschreven in paragraaf 2.3

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.

Naast het hoofddoel zijn er drie neven-doelen benoemd, die gericht zijn op bredere bereikbaarheid (dus buiten de kruising Spoor – Guisweg – Provincialeweg), veiligheid en aantrekkelijke leefomgeving (ruimtelijke kwaliteit). Om de bereikbaarheid in beeld te kunnen brengen is het van belang te weten hoe het verkeerssysteem in het onderzoeksgebied zich in de verschillende mogelijke toekomsten ontwikkeld. Het voorkeursalternatief moet robuust en toekomstvast zijn. Daarom wordt een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten, zowel op het hoofdwegennet (doorstroming A8) en als op het onderliggende wegennet binnen de gemeente Zaanstad. De uitkomsten van dit verkeersonderzoek zijn input voor onder andere de onderzoeken naar geluid, luchtkwaliteit,

veiligheid en barrierewerking. Tevens komen hier de gegevens uit die nodig zijn om de omvang en vormgeving van de kruispunten in het onderzoeksgebied te bepalen. In het verkeersonderzoek wordt gebruik gemaakt van verkeersmodelberekeningen. Hiervoor zijn meerdere modellen beschikbaar. Voor de planstudie Guisweg worden de volgende verkeersmodellen gebruikt:

- Het NRM (Nederlands Regionaal Model) voor effecten op het rijks wegennet en routekeuze op het regionaal wegennet,
- Het Zaans verkeersmodel voor de routekeuzes binnen de gemeente Zaanstad,
- Een dynamisch verkeersmodel om reistijdwinsten binnen de gemeente Zaanstad in beeld te brengen,
- Een model dat kruispuntconfiguraties kan uitrekenen om inzicht te krijgen in de vormgeving van de kruispunten, die in het invloedsgebied liggen van de gewijzigde verkeersstromen.

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. Deze zijn niet anders als nu als basis wordt genomen bij de verschillende genoemde verkeersmodellen. De verkeerstudie geeft inzicht in de maximale bandbreedte waarbinnen mogelijke verkeerseffecten van de alternatieven zich afspelen.

- Voor de effecten voor de autobereikbaarheid gebruiken we de indicatoren: reistijd (verliestijd of voertuigverliesuren), de doorstroming van het verkeer op de weginfrastructuur en de bereikbaarheid van de arbeidsplaatsen en voorzieningen.
- De bereikbaarheid en het comfort voor fietsers wordt ook voor de verschillende varianten in beeld gebracht. Hiervoor kunnen we de meetgegevens van het fietsverkeer in het gebied benutten. De bereikbaarheid kunnen we kwantitatief maken door de gemiddelde wachttijd te berekenen. Bij comfort wordt het aantal bochten, scheiding met overige verkeerssoorten en materiaal gebruik in beeld gebracht.
- Voor voetgangers kijken we vooral naar de (wijzigingen in) routes.

Zoals gezegd is er sprake van een hoofddoel en enkele neven-doelen. Het beoordelen van de effecten op de neven-doelen doen we door barrières, ruimtelijke kwaliteit, sociale veiligheid, bredere bereikbaarheid, toegankelijkheid en geluidsoverlast in beeld te brengen. In tabel 1 is duidelijk welke criteria voor welk neven-doel in beeld wordt gebracht en hoe deze beoordeeld worden. Zoals uit de tabel blijkt wordt dit voornamelijk kwalitatief beoordeeld. De neven-doelstellingen zijn minder gericht op het daadwerkelijke probleem, namelijk de spoorwegkruising ter plaatse van de Guisweg.

4.3.5 Omgevingseffecten

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

- Leefomgeving
- Water en bodem
- Landschap, natuur en cultuurhistorie

Binnen deze aspecten zijn verschillende criteria met hun indicatoren die uitgewerkt worden. Het gaat dan om de criteria voor leefomgeving, water en bodem en landschap, natuur en cultuurhistorie. Deze criteria worden in onderstaande paragrafen verder uitgewerkt. Deze criteria worden kwantitatief of kwalitatief beoordeeld.

4.3.5.1 Leefomgeving

Geluidhinder weg en spoor

Bestaande en nieuwe geluidsgevoelige objecten mogen geen extra hinder ondervinden van geluid afkomstig door weg of spoor door het voornemen. De nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst op hun geluidseffecten voor geluidgevoelsgevoelige bestemmingen. De verandering in geluidsbelasting door weg en spoor zal in beeld gebracht worden voor de alternatieven, evenals het aantal geluidgehinderden.

Trillingen

Een aparte paragraaf zal gewijd worden aan trillingen. De wijze van beoordelen is kwantitatief via de uitgangspunten van de wet- en regelgeving.

Luchtkwaliteit

Een afwaardering van de Guisweg, het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg en het aanpassen van de rijksweg aansluitingen heeft effect op de lokale luchtkwaliteit. Zowel langs de nieuwe verbinding als langs bestaande routes. Daarom wordt voor de planstudie een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek sluit aan bij de eisen zoals aangegeven in de Wet Milieubeheer. De verandering van de luchtkwaliteit wordt berekend door inzicht te geven in de concentraties van schadelijke stoffen zoals CO₂, NO₂, PM 2.5, PM 10 en O₃.

De uitkomsten zullen kwantitatief gepresenteerd kunnen worden.

Externe veiligheid

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Het onderzoek brengt de verandering van de risicocontouren en personen-dichtheden door de alternatieven in beeld. Hiervoor wordt een risicokaart gemaakt, waarop plaatsgebonden en groepsrisico zichtbaar wordt.

Leefomgeving en gezondheid

Een wijziging van de verkeersstromen binnen het onderzoeksgebied kan lokaal tot een verslechtering of verbetering van de gezondheid leiden. Een verminderde luchtkwaliteit door de aanwezigheid van verhoogde concentraties van fijn stof kan onder meer leiden tot meer klachten aan de luchtwegen, longfunctievermindering en toename van hart- en vaatziekten, terwijl een toename van de geluidsbelasting aanleiding kan geven tot hinder en slaapverstoring. Er wordt een gezondheidsonderzoek uitgevoerd om inzichtelijk te maken wat de gezondheidseffecten zijn van het afwaarderen van de Guisweg, het aanleggen van een nieuwe verbindingsweg en de aanpassingen aan de rijksweg aansluitingen en een verdieping van de Provincialeweg. Eventuele verschillen tussen de alternatieven / varianten worden ook inzichtelijk gemaakt.



De te hanteren methode is op dit moment nog niet bekend, maar zal een landelijke geaccepteerde methode (zoals GES of MGR) zijn die in overleg met GG en GD bepaald wordt. Uit dit gezondheidsonderzoek volgt een advies gebaseerd op een integrale benadering van geluidseffecten, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid. Daarnaast wordt voor gezondheid ook inzicht gegeven in sport-, speel- en recreatievoorzieningen, gezondheidsbevordering en hittestress.

Voor hittestress kan de mate van blootstelling, de mate van kwetsbaarheid en de mate van adaptief vermogen beschreven worden, natuurlijk alleen als dit dreigt op te treden. Gezondheid gaat om levendigheid en sociale veiligheid, sport-, speel- en recreatievoorzieningen en gezondheid bevordering. Leidt het plan tot meer bewegen en het toegankelijk maken van (groen- en speel-) voorzieningen? Dit wordt kwalitatief beschreven.

Klimaat en duurzaamheid

Klimaat en duurzaamheid zijn belangrijke thema's voor deze fase. In het detailleren van de alternatieven wordt ingezet op klimaat adaptief en natuur inclusief ontwerpen volgens de in november 2018 vastgestelde Omgevingsvisie van de Provincie Noord-Holland, het beleid van de gemeente Zaanstad en de strategische opgaven van de Vervoerregio.

Bij infrastructurele projecten is het gebruikelijk voor duurzaamheid de 'Aanpak Duurzaam GWW' te volgen. Duurzaamheid wordt daarbij op basis van een heldere procesmethodiek en 12 duurzaamheidsthema's integraal opgepakt. De eerste twee stappen van deze aanpak zijn voor het MER relevant, het gaat hier om duiding 'vraag en context' en 'onderzoeken kansen'. Ook wordt het ambitieweb gebruikt. De thema's energie, circulaire economie, materialen en grondstoffen en klimaat vragen apart aandacht in de het MER en zijn als zodanig ook terug te vinden in de tabel. Daarnaast worden de alternatieven getoetst op klimaatadaptatie, energie, circulaire economie, materialen en grondstoffen. Grotendeels kwalitatief beschreven hoewel de CO2 voetafdruk ook kwantitatief in beeld gebracht kan worden.

4.3.5.2 Water en bodem

Water

Grond- en oppervlaktewater

Het effect van de alternatieven op het watersysteem, oppervlaktewater en grondwater, zal in beeld gebracht worden voor de (tijdelijke) effecten tijdens de aanlegfase en de (permanente) effecten tijdens de gebruiksfase. Aandacht is er voor grondwaterstanden en -stijghoogten, kwel en infiltratie. Het exacte modelconcept wordt nader

bepaald in overleg met het ingenieursbureau die ook de nauwkeurigheid van de modelresultaten kan aangeven.

Watercompensatie wordt kwantitatief in beeld gebracht. Een waterneutrale inrichting dient vanuit de wettelijke watertoets het uitgangspunt te zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Grondwatersysteem

Naast de gevolgen voor grondwaterstanden wordt ingegaan op de gevolgen voor de kwaliteit voor het grondwater (verzilting) door de verandering van het stromingspatroon van zoet en brak grondwater. Ook wordt ingegaan op de mogelijke (al dan niet tijdelijke) verdrogingseffecten op de natuurgebieden en vertalen we gevolgen voor grondwaterstijg hoogteveranderingen en grondwaterstandveranderingen in mogelijke gevolgen voor de houten paalfunderingen.

Bodemkwaliteit / verontreinigingen / bodemdaling en zetting

Op de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Zaanstad is het plangebied aangeduid als AW-2000 (achtergrondwaarde-grond). Dit betekent dat er geen sprake is van belasting door lokale verontreinigingsbronnen. Het effect van de alternatieven op zetting, bodemdaling en andere aspecten zullen kwalitatief in beeld worden gebracht. Daarnaast maken we inzichtelijk wat de consequenties van de alternatieven voor mogelijke realisatie van woningbouw en knooppuntontwikkeling is. De consequenties van de oxidatie van het veen en de gronddaling is een belangrijk aandachtspunt wat beschreven gaat worden. Daarnaast speelt in dit gebied ook de problematiek met funderingen en de gevoeligheid van houten paalfunderingen voor effecten in grond- en oppervlaktewater. Dit geldt ook tijdens de bouw.

4.3.5.3 Landschap, natuur en cultuurhistorie

Landschap

Voor het landschap worden de fysieke beïnvloeding van het landschap kwalitatief beschreven, maar ook de ruimtelijke kwaliteit van het landschap. Hiervoor kan ingezoomd worden op de belevingswaarde, de gebruikswaarde en de toekomstwaarde. De fysieke beïnvloeding van het landschap gaat over de aantasting of de beïnvloeding van landschappelijk identiteitsbepalende elementen en patronen. Dit zal kwalitatief beschreven worden.

Natuur

Binnen de effectbeoordeling voor natuur vallen de vier hieronder genoemde onderdelen.

Natura 2000-gebieden

In de milieueffectstudie worden de effecten van de alternatieven op de in paragraaf 4.2.1 genoemde Natura 2000-gebieden in beeld gebracht. Naar verwachting betreft dit alleen de indirecte effecten door stikstofdepositie. Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voornemen afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden, dan geldt dat een Passende Beoordeling opgesteld moet worden, waarbij rekening gehouden wordt met de

instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het meest nabijgelegen NNN-gebied grenst aan de westzijde van de Guisweg. Dit NNN-gebied valt binnen het Natura 2000-gebied 'Polder Westzaan'. De effecten van de alternatieven op het NNN worden in beeld gebracht.

Weidevogelleefgebied

Binnen het plangebied, ter plaatse van de toekomstige oprit van de A8, is Weidevogelleefgebied aanwezig. De gehele berm en tevens delen van de bestaande Guisweg zijn aangewezen als Weidevogelleefgebied. De effecten van de alternatieven worden beschreven.

(Beschermd) soorten

Uit de recente verspreidingsinformatie blijkt dat in of nabij het plangebied in het verleden diverse beschermde soorten zijn waargenomen (binnen een straal van 2,5 kilometer). Deze informatie wordt gebruikt om de effecten van de alternatieven in beeld te brengen.

Cultuurhistorie

Voor cultuurhistorie kan de richtlijn van de RCE "cultuurhistorie in de m.e.r." (2009) worden gevolgd. Het criterium cultuurhistorie is hierbij opgedeeld in 3 aspecten: archeologie, historische (steden-)bouwkunde en historische geografie.

Archeologie

De bruikbaarheid van de gegevens van het in 2013 uitgevoerde onderzoek (paragraaf 4.2.1) wordt beoordeeld in de planstudie. Daarnaast worden de effecten van de alternatieven op archeologie kwalitatief in beeld gebracht.

Historische (steden-)bouwkunde

De historische structuren worden in beeld gebracht. De effecten van de alternatieven op dit thema worden kwalitatief beschreven en beoordeeld.

Historische geografie

Bij het volledig maken van aansluiting 3 van de A8 is er ruimtebeslag in aardkundig waardevol gebied. Aardkundig waardevol gebied heeft een regionale waardering en is geregeld in de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV). Het betreffende gebied wordt gekenmerkt door laagveen met verlandende petgaten met een grondgebruik als weide en moeras/natuurontwikkeling. De bestaande bebouwing (politiebureau) en de A8 hebben de bestaande aardkundige waarden reeds verstoord. In beginsel mogen er geen ruimtelijke

ingrepen in dit gebied plaatsvinden. De alternatieven worden hierop beoordeeld. Er is in het vervolg van de planvorming afstemming nodig met de Provincie Noord-Holland hoe wordt omgegaan met bestaande aardkundige waarden.

4.3.5.4 Kosten en baten

Er wordt geen volledige MKBA rapportage opgesteld. Wel wordt een overzicht gegeven 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. Door de effectbeoordeling van de omgevingsaspecten en de beoordeling van de doelen wordt, zonder dat dit zo benoemd wordt, een groot deel van de maatschappelijke consequenties in beeld gebracht. Onderdelen die normaal ook in een MKBA inzichtelijk gemaakt worden.

5

PARTICIPATIE

5.1 INLEIDING

Tijdens de verkenning is gestart met de participatie van de belanghebbenden in het project Guisweg. Partners en bestuurders zijn betrokken om actief een bijdrage te leveren aan of mee te denken in de verkenning. Er is gecommuniceerd over de start van de verkenning via nieuwsberichten en sociale media. Daarnaast is met direct belanghebbenden in het gebied, waaronder sportverenigingen, scholen en bedrijven, gesproken over de problematiek in het gebied. Direct omwonenden zijn geïnformeerd door middel van een uitgebreide bewonersbrief.

5.2 REACTIEPERIODE STARTNOTITIE

De procedure van de planstudie is gestart met het vaststellen van deze startnotitie. In de startnotitie zijn de kaders voor de planstudie vastgelegd. Er is onder andere omschreven welke oplossingsrichtingen worden onderzocht, wat de bouwstenen zijn, welke omgevingsaspecten relevant zijn en tot welk detailniveau de omgevingsaspecten onderzocht moeten worden.

In de periode 3 juni tot en met 14 juli 2019 heeft de startnotitie ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 69 reacties binnengekomen. Alle reacties zijn beantwoord in de reactienota. Daarin

is antwoord gegeven op vragen en/of aangegeven tot in hoeverre suggesties of ideeën worden meegenomen in de planstudie. Daarnaast heeft de Commissie m.e.r. een advies uitgebracht.

Reacties uit de omgeving en het advies van de Commissie m.e.r. hebben geleid tot verduidelijkingen en aanvullingen op het voorgestelde onderzoek. Dit is opgenomen in de voorliggende definitieve versie van de startnotitie. Een overzicht van de aanpassingen aan de startnotitie is weergegeven in een tabel in de reactienota. De reactienota en het advies van de Commissie m.e.r. zijn te vinden op guisweg.zaanstad.nl.

De startnotitie is in het bestuurlijk overleg Guisweg op 18 oktober 2019 door de partners akkoord bevonden en op 29 oktober 2019 vastgesteld door burgemeester en wethouders van de gemeente Zaanstad.

5.3 PARTICIPATIE IN DE PLANSTUDIE

Tijdens de planstudie continueren we de communicatie en versterken de participatie. We houden nauw contact met bedrijven, omwonenden en sportverenigingen in het gebied. Enerzijds om geïnteresseerden op de hoogte te houden van de vorderingen, anderzijds om de omgeving mee te laten denken over de alternatieven.

5.3.1 Participatievormen

- Op de website guisweg.zaanstad.nl staat alle informatie over het project. Hier staan ook de resultaten uit de verkenning. De website wordt regelmatig bijgewerkt met nieuwe rapporten, nieuwsberichten, of aankondigingen voor participatie. Ook via de site van de Vervoerregio is deze informatie te raadplegen via vervoerregio.nl/guisweg.
- Tijdens de planstudie vinden geregeld informatiebijeenkomsten plaats. Deze informatiebijeenkomsten gebruiken we om de omgeving bij te praten over de stand van zaken of mee te laten denken over de oplossing. Bij specifieke onderdelen zullen we de omgeving vragen te reageren, bijvoorbeeld op het ontwerp of andere specifieke vraagstukken.
- Er zal intensief samengewerkt worden met focusgroepen, die bestaan uit een representatieve afspiegeling van de mensen uit de omgeving. Leden van focusgroepen denken mee over mogelijke oplossingen en bijbehorende effecten. Voor meer informatie over of aanmelden voor focusgroepen neemt u contact op via guisweg@vervoerregio.nl.
- Naast het consulteren van de omgeving tijdens de ontwerpfase zijn er twee momenten waarop we de omgeving vragen te reageren. De eerste mogelijkheid was tijdens de start van de planstudie op de startnotitie planstudie Guisweg (zie paragraaf

5.2). Het tweede moment volgt aan het eind van deze planstudie, wanneer de onderzoeken, waaronder de milieueffectstudie, zijn afgerond. De omgeving kan dan reageren op het ontwerp van het voorkeursalternatief.

5.3.2 Participatie momenten

Tijdens de planstudie is er een aantal momenten waarop we verwachten contact te leggen met de omgeving en/of aan de omgeving vragen te reageren. Dat zijn:

- **Zomer 2019:** Informatiebijeenkomst met toelichting op de startnotitie, het proces van de planstudie en toelichting op en aanmelden voor focusgroepen
- **Oktober 2019:** Start focusgroepen
- **Oktober 2019 – april 2020:** Omgeving en focusgroepen denken mee over de samenstelling van de alternatieven, conceptontwerpen en deelontwerpen
- **Vanaf april 2020:** Focusgroepen denken mee over vaststellen risico's en effecten, en over mitigerende maatregelen
- **Eind 2020 / begin 2021:** ter inzage rapport van milieueffectstudie, het voorkeursalternatief en het rapport SIA, met uitnodiging voor inloopavond voor reacties.

5.3.3 Social Impact Assessment methode (SIA)

Tijdens de planstudie Guisweg maken we gebruik van de Social Impact Assessment Methode (SIA). De Social Impact Assessment (SIA) methode is een systematische methode, die erop is gericht om maatschappelijk draagvlak te verwerven en te behouden bij risicovolle projecten. De SIA methode is een analyse van verschillende criteria, die een idee geeft van de sociale en economische gevolgen van grotere, complexe projecten.

Met behulp van de SIA worden deze gevolgen geanalyseerd, gemonitord en gematigd, om uiteindelijk te komen tot betere uitkomsten voor de stakeholders in de directe omgeving. Via de SIA worden samen met belanghebbenden eerst de risico's en effecten vastgesteld, en daarna de bijbehorende maatregelen. De SIA methode is democratisch doordat een zo veel mogelijk representatieve afspiegeling van de omgeving wordt geconsulteerd. Daarnaast zorgt het voor dejuridisering doordat het gezamenlijk identificeren, classificeren en mitigeren van risico's conflicten voorkomt. De SIA methode en bijbehorende stappen zijn een onderdeel van de gehele stakeholders-participatie tijdens de planstudie.

Parallel aan het uitvoeren van participatie volgens de SIA methode ten behoeve van het project, voeren we een evaluatie van de methode uit. Deze evaluatie gebruiken we om te bepalen of de SIA methode als standaardmethode gehanteerd kan worden in vergelijkbare participatietrajecten.

5.4 NADERE INFORMATIE

Voor meer informatie over de planstudie, meedenken of de startnotitie, kunt u contact opnemen met het projectteam Guisweg, via guisweg@vervoerregio.nl. Ook op de website van de gemeente Zaanstad guisweg.zaanstad.nl kunt u meer informatie vinden.



VOETNOTEN

1. De procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang bij plannen en besluiten een volwaardige plaats te geven. De procedure is geborgd in de Wet milieubeheer. Er kunnen meerdere redenen zijn om een m.e.r.-procedure te volgen. Besluiten over het al dan niet verplicht doorlopen van een m.e.r.-procedure zijn opgenomen Besluit milieueffectrapportage.

Een planstudie, zoals door de Vervoerregio getrokken gaat worden, is in de MIRT systematiek te vergelijken met zeef 2 in een MIRT-verkenning. Een MIRT-verkenning bestaat uit 2 delen, zeef 1 en zeef 2. Wij beschouwen de afgeronde verkenning met alle inhoudelijke rapporten van de snelkookpanfase als zeef 1 en de planstudie als zeef 2.

2. Zodra de Omgevingswet van kracht is, naar verwachting per 1 januari 2021, heet dit een omgevingsplan.
3. Met Zaanlijn wordt bedoeld het deeltraject Amsterdam – Uitgeest van de spoorlijn Amsterdam – Den Helder.
4. MILIEU-GEZONDHEIDSRISICO (MGR) is een scoringsinstrument dat risico's van diverse lokale omgevingsfactoren voor milieu en gezondheid in dezelfde eenheid kan uitdrukken. MGR-indicator laat een cumulatieve gezondheidsbelasting zien in 1 waarde of kaartbeeld. Voor meer informatie: <https://www.rivm.nl/milieugezondheidsrisico-s>

Informatie:

guisweg.zaanstad.nl

guisweg@vervoerregio.nl