

Economische effecten project Guisweg

Definitief

Opdrachtgever: Vervoerregio Amsterdam

7 april 2022

Contactpersoon

KOEN VERVOORT
Senior Adviseur

T 06 5274 4942
E koen.vervoort@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

Inhoudsopgave

Management summary	5
1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Doel & Uitgangspunten	7
1.3 Leeswijzer	9
2 Economische schets	10
2.1 Schets van de Zaanstreek	10
2.2 Schets van het invloedsgebied van de Guisweg	14
2.3 Conclusies	16
3 Het project Guisweg	17
3.1 Het project op hoofdlijnen	17
3.2 Alternatief noordelijke ligging	18
3.3 Alternatief zuidelijke ligging	19
3.4 Overeenkomsten en verschillen tussen de alternatieven	20
4 Effecten op bereikbaarheid	21
4.1 Van huidige naar de autonome situatie in 2040	21
4.2 Effecten op bereikbaarheid	22
5 Regionaal-economische effecten	24
5.1 Doorwerking bereikbaarheid in de economie	24
5.2 Effecten op arbeidsmarkt en werkgelegenheid	25
5.3 Andere regionaal-economische effecten	27
5.4 Conclusies	29
6 Economische effecten voor directe omgeving	30
6.1 Effect van bereikbaarheid op lokaal vestigingsklimaat	30
6.2 Effecten op ondernemingen aan de Guisweg	31
6.3 Effecten op de industrie tussen de Guisweg en de A8	31
6.4 Effecten op de ondernemingen net noordelijk van de A8	32
6.5 Effecten op de historische kern van Koog aan de Zaan	33

6.6	Effecten op ondernemingen oostelijk van de Julianabrug	34
6.7	Conclusies	35
7	Aanvullende economische effecten	37
8	Samenvatting & Conclusies	38
Colofon		40

Management summary

In dit rapport zijn in de vorm van een quick-scan de economische effecten van het project Guisweg geanalyseerd. De studie analyseert de twee alternatieven die ook in de planstudie voor het project Guisweg centraal staan; het alternatief noordelijke ligging en het alternatief zuidelijke ligging.

De studie laat allereerst zien dat de ondernemingen, in zowel de Zaanstreek als geheel als in het invloedsgebied van het project, gebaat zijn bij een goede bereikbaarheid over de weg voor vracht- als personenvervoer. Uit de analyses komt daarnaast naar voren dat het vestings- en ondernemersklimaat in de Zaanstreek voor verbetering vatbaar is, maar niet dat de bereikbaarheid over de weg in de Zaanstreek een meer dan gemiddeld punt van aandacht is in vestings- en ondernemersklimaat in vergelijking met andere regio's in Nederland.

Effecten project Guisweg op bereikbaarheid

De kruising van de Guisweg in Zaandijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Primaire doel van het project Guisweg is om de kruising met het spoor veiliger te maken, middels een ongelijkvloerse kruising. Neven-doel is onder meer om de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising en bij station Zaandijk-Zaanse Schans te verbeteren.

Het project grijpt daarmee aan op de bereikbaarheid van het gebied, wat vervolgens doorwerkt op het functioneren van de economie. Dit betreft zowel de bereikbaarheid met de auto als met de fiets. De uitgevoerde analyses ten behoeve van de opgestelde quick-scan maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor het project Guisweg laten zien dat de totale effecten voor autoverkeer vele malen groter zijn dan voor het fietsverkeer. In deze quick-scan staan daarom de effecten op de autobereikbaarheid en de weerslag ervan op de economie centraal. *N.B. Het ongelijkvloers maken van de kruising van de Guisweg met het spoor is daarnaast een voorwaarde om het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) tussen Amsterdam en Alkmaar te realiseren, maar is niet de laatste stap voor de realisatie van PHS. Een besluit op korte termijn over de Guisweg vraagt nog altijd om een besluit over de Beverwijksestraatweg in de gemeente Castricum. Op grond hiervan nemen we in deze studie geen baten voor de treingebruikers mee.*

De uitgevoerde verkeersanalyses laten zien dat het project voor verschillende weggebruikers de bereikbaarheid verbetert, maar dat deze voor anderen juist verslechterd. Positieve effecten worden daarmee deels gecompenseerd door negatieve bereikbaarheidseffecten. Per saldo verbetert echter de bereikbaarheid. Deze verbetert het meest in het alternatief noordelijke ligging. In het alternatief zuidelijke ligging zijn de bereikbaarheidswinsten circa 70% minder dan in het alternatief noordelijke ligging. Dit is een direct gevolg van het vervallen van aansluiting 2 in dat alternatief, wat de positieve effecten van het project als geheel deels compenseert.

Regionaal-economische effecten project Guisweg

Per saldo leidt het project Guisweg tot een bereikbaarheidsverbetering voor het autoverkeer. Op regionaal-economisch niveau stimuleren beide alternatieven de regionale economie. Op basis van kentallen – voortbouwend op de totale bereikbaarheidseffecten – is een inschatting van deze effecten gemaakt.

Het alternatief noordelijke ligging resulteert in een afname van de transportkosten voor het bedrijfsleven met circa € 1,0 miljoen per jaar en een toename van het aantal structurele banen in de regio met maximaal 10fte. Daarbij verbetert het aantal bereikbare banen voor werkzame personen en het aantal potentiële werknemers voor werkgevers licht.

In het alternatief zuidelijke ligging treden vergelijkbare effecten op maar deze zijn in omvang kleiner. Dit is een direct gevolg van het laten vervallen van aansluiting 2 in dit alternatief.

Het betreffen per saldo (zeer) beperkte positieve effecten op regionaal schaalniveau. Deels is dit een gevolg van de relatief geringe bereikbaarheidsimpuls in vergelijking met bijvoorbeeld projecten die de aanleg van een volledig nieuwe verbinding betreffen en daardoor een groter effect hebben op de bereikbaarheid. Daarnaast worden de positieve effecten op bereikbaarheid van beide alternatieven deels gecompenseerd door de negatieve effecten die beide projecten op de bereikbaarheid hebben.

Economische effecten voor directe omgeving project Guisweg

In aanvulling hierop zijn de effecten op bedrijven en ondernemingen in de directe omgeving van de Guisweg geanalyseerd. Interviews met ondernemingen en ondernemersverenigingen vormen de basis hiervoor, en de uitgevoerde analyses reflecteren ook de inhoud van deze gesprekken. Dit laat onverlet dat Arcadis zo veel mogelijk de uitspraken in de interviews op waarde heeft geschat. Conclusies kunnen afwijken van de mening van geïnterviewden.

Voor vijf deelgebieden in de omgeving van de Guisweg zijn de effecten bepaald. De tabel vat deze effecten samen:

Tabel 1: lokaal-economische effecten in de omgeving van de Guisweg.

Deelgebied	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
1. Guisweg oostelijk van spoor	+	0/+
2. Industrie tussen Guisweg en A8	+	-/0
3. Detailhandel noordelijk A8	+	+
4. Detailhandel historische kern:		
• Ondernemingen met buurtfunctie	0/+	0
• Specialistische ondernemingen	0/+	0/+
• Albert Heijn	-/0	-
5. Oostelijk van Julianabrug	0	0
Totaal	+	0

Geïnterviewde ondernemers verwachtten, uitzonderingen daargelaten, dat beide alternatieven in het algemeen een zeer beperkt effect op de bedrijfsvoering en omzet van de ondernemingen in het gebied hebben.

Het hoofdstuk en de tabel laten wel zien dat de economische betekenis van het project Guisweg sterk afhankelijk is van het type onderneming en van het specifieke alternatief. Voor de bedrijven in de directe omgeving heeft vanuit bedrijfseconomisch perspectief het alternatief noordelijke ligging de voorkeur. In dit alternatief blijft de bestaande aanrijroute over de A8 en aansluiting 2 in stand, waarmee er sprake blijft van een efficiënte ontsluiting van de ondernemingen in het gebied en waarbij de hinder van het verkeer voor de omgeving tot een minimum beperkt blijft. Afhankelijk van het type onderneming wordt hier meer of minder waarde aan gehecht.

De effecten van het alternatief zuidelijke ligging, en dan specifiek het vervallen van aansluiting 2, lopen sterk uiteen. Voor veel ondernemingen in het gebied heeft – als gevolg van de buurtfunctie van de onderneming, het specialistische karakter ervan en/of de herkomst of bestemming van bezoekers of werknemers – het laten vervallen van deze aansluiting maximaal een marginaal negatief effect. Dit effect wordt bovendien naar verwachting voor veel ondernemingen gecompenseerd door de verbeterde verkeerssituatie in gebied door het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang en het volledig maken van aansluiting 3. Specifiek voor de Albert Heijn in het gebied kan dit zuidelijke alternatief echter significant negatieve effecten hebben als gevolg van het grote belang van een optimale autobereikbaarheid voor deze onderneming. Voor Tate & Lyle en voor Olam resulteert het alternatief in wat hogere transportkosten, maar belangrijker lijkt het gevoel bij beide ondernemingen dat met dit alternatief voor de omgeving de hinder van deze ondernemingen kan toenemen.

Aanvullende economische effecten

In aanvulling hierop mogen een aantal andere economische effecten verwacht worden, specifiek als gevolg van de verbeterde ruimtelijke kwaliteit door verschillende maatregelen in het project Guisweg:

Onderstaande tabel vat deze effecten op ruimtelijke kwaliteit samen.

Tabel 2 Effecten op ruimtelijke kwaliteit

Locatie / Maatregel	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
1. Omgeving station Zaandijk-Zaanse Schans	+	+
2. Omgeving aansluiting 2 met A8	0	+
3. Verbetering fietsinfrastructuur	+	+

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De kruising van de Guisweg in Zaanwijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor voetgangers, fietsers en automobilisten.

Deze problematiek is ook al lange tijd onderwerp van studie. In 2006 heeft een eerste onderzoek plaatsgevonden en in de loop der jaren zijn meerdere oplossingen voor het project verkend en is het project integraler van karakter geworden. De Vervoerregio Amsterdam heeft in 2018 het initiatief genomen om in een planstudie, in samenwerking met de gemeente Zaanstad, de provincie Noord-Holland, ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, en Rijkswaterstaat, te komen tot een gedragen oplossing. In fase 1 is de stap gezet van een kansrijke oplossingsrichting naar basisalternatieven en een aantal aanvullende opties. In 2021 is vervolgens fase 2 van de planstudie gestart waarin de basisalternatieven verder worden uitgewerkt en in detail worden beoordeeld. Dit met als doel in de zomer van 2022 een voorkeursalternatief vast te stellen.

De betrokken partijen hebben aan het adviesbureau Sweco de opdracht gegeven om een groot aantal studies voor deze planstudie uit te voeren, waaronder kostenramingen, verkeersanalyse en een planMER. Arcadis Nederland B.V. (hierna: Arcadis) is gevraagd om als onderdeel van de planstudie een quick-scan Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse (MKBA) en een Economische EffectenAnalyse op te stellen.

Voorliggend rapport presenteert de uitkomsten van de economische effectenanalyse voor het project Guisweg.

1.2 Doel & Uitgangspunten

Doel

Het doel van voorliggend rapport is om in de vorm van een quick-scan de economische effecten van het project Guisweg in kaart te brengen. We analyseren hierbij de regionaal-economische effecten alsook de effecten van het project op bedrijven en ondernemingen in de directe omgeving van de Guisweg.

Het rapport analyseert de twee alternatieven die ook in de planstudie voor het project Guisweg centraal staan

- Het alternatief noordelijke ligging;
- Het alternatief zuidelijke ligging

In hoofdstuk 3 lichten we de alternatieven nader toe.

Een vormvrije studie

Een economische effectenstudie is, in tegenstelling tot bijvoorbeeld een MKBA of een planMER, niet aan strikte richtlijnen gebonden. Arcadis heeft op basis van haar ervaring hier een eigen aanpak en structuur voor ontwikkeld, voortbouwend op een aanpak die de projectleider van deze studie in het verleden onder meer in vergelijkbare studies voor de Duinpolderweg, de Westelijke Stadsbrug Rotterdam, de Rijnlandroute, de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, de N280-West en de Buitenring Parkstad Limburg heeft toegepast. Deze aanpak is, in samenspraak met de opdrachtgever, ook voor dit project toegepast.

De keuze voor een uitwerking van (1) de regionaal-economische effecten ('effecten op regionale schaal') en (2) de effecten op bedrijven en ondernemingen in de directe omgeving van de Guisweg ('locatiespecifieke effecten') is daarmee een keuze van Arcadis. Deze werkwijze doet naar de mening van Arcadis goed recht aan de kenmerken en karakteristieken van het project Guisweg.

Een quick-scan analyse

Voorliggende economische effectenstudie is in een kort tijdsbestek opgesteld. Gegeven deze relatief korte doorlooptijd concentreert de studie zich op de – naar verwachting – omvangrijkste economische effecten van het project Guisweg. Deze effecten zijn zo goed mogelijk gekwantificeerd, maar wel op basis van algemene kengetallen. De studie kent daarmee een kentallenbenadering wat betekent dat de gepresenteerde effecten met enige onzekerheid omgeven zijn. In de praktijk kunnen de effecten wat groter maar ook wat kleiner zijn dan geschatst.

Integrale analyse van het project Guisweg

Zoals uit de beschrijving in het volgende hoofdstuk volgt, bestaat het project Guisweg feitelijk uit een aantal deelprojecten die in de basis ook deels afzonderlijk van elkaar gerealiseerd kunnen worden. Denk bijvoorbeeld aan het volledig maken van aansluiting 3 op de A8 in beide alternatieven. Inhoudelijk kan deze deelmaatregel ook zonder het ongelijkvloers maken van de spoorkruising gerealiseerd worden. Conform opdracht en in lijn met de beoogde politiek-bestuurlijke afwegingen, is het project Guisweg in deze studie als één integraal project geanalyseerd.

Focus op effecten van een veranderde autobereikbaarheid

De kruising van de Guisweg in Zaandijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Het primaire doel van het project Guisweg is om de kruising met het spoor veiliger te maken, middels een ongelijkvloerse kruising. Het neven doel is onder meer om de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising en bij station Zaandijk-Zaanse Schans te verbeteren.

Het project grijpt daarmee aan op de bereikbaarheid van het gebied, wat vervolgens doorwerkt op het functioneren van de economie. Dit betreft zowel de bereikbaarheid met de auto als met de fiets. De uitgevoerde analyses ten behoeve van de opgestelde quick-scan maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor het project Guisweg¹ laten zien dat de totale effecten voor autoverkeer vele malen groter zijn dan voor het fietsverkeer. In deze quick-scan staan daarom de effecten op de autobereikbaarheid en de weerslag ervan op de economie centraal. In hoofdstuk 4 van dit rapport gaan we hier dieper op deze effecten op de autobereikbaarheid in.

Het ongelijkvloers maken van de kruising van de Guisweg met het spoor is daarnaast een voorwaarde om het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) tussen Amsterdam en Alkmaar te realiseren. Ambitie van dit programma is om vanaf 2028 of 2029 tussen Amsterdam en Alkmaar ieder uur met 6 Intercity's en 6 Sprinters per uur per richting te rijden, tegenover 4 Intercity's en 4 Sprinters nu. Kortom, in plaats van iedere 15 minuten gaat er iedere 10 minuten een Intercity dan wel Sprinter tussen Amsterdam en Alkmaar rijden.

Voor de realisatie van deze frequentieverhoging dienen diverse aanpassingen aan het spoor tussen Amsterdam en Alkmaar gemaakt te worden. Uit overleg met ProRail voor de MKBA kwam naar voren dat de verschillende benodigde aanpassingen momenteel in uitvoering dan wel in een ver stadium van voorbereiding zijn, uitgezonderd de kruising met de Guisweg in Zaandijk en de kruising met de Beverwijksestraatweg in Castricum. Voor de Beverwijksestraatweg loopt momenteel een vergelijkbare planstudie als voor de Guisweg. De uitkomst hiervan is echter nog zeer ongewis en het is ook onduidelijk wanneer in de tijd hiervoor een oplossing wordt gevonden. Tegen huidige inzichten (winter 2022) lijkt het ongelijkvloers maken van de kruising met de Guisweg derhalve niet de laatste stap voor de realisatie van PHS. Een besluit op korte termijn over de Guisweg vraagt nog altijd om een besluit over de Beverwijksestraatweg. Op grond hiervan nemen we in deze studie geen baten voor de treingebruikers mee.

Ingebruikname van project per 2028

De precieze ingebruikname van het project Guisweg is gegeven de planfase waarin het project zich bevindt, nog niet duidelijk. In overleg met de projectorganisatie is aannamen in deze studie dat het gehele project per (1 januari) 2028 in gebruik wordt genomen. Vooruitlopend hierop is het uitgangspunt dat per (1 januari) 2026 de volledige aansluiting 3 in gebruik is.

Gehanteerde bronnen

Deze economische effectenanalyse bouwt voort op de door Sweco opgestelde verkeersanalyses en de doorvertaling hiervan in de opgestelde quick-scan MKBA voor het project Guisweg. De bereikbaarheidsimpuls van het project Guisweg, zoals die volgt uit de verkeersanalyses en de quick-scan MKBA, is het vertrekpunt voor deze studie. Hoofdstuk 4 gaat hier dieper op in.

In aanvulling hierop zijn diverse gegevens over de lokale en regionale economie in de omgeving het project Guisweg verzameld, alsook over kentallen die de weerslag van een veranderende bereikbaarheid op de economie beschrijven. Zie hiervoor de bronvermeldingen bij de desbetreffende gegevens verderop in dit rapport.

¹ Arcadis (2022), *Quick-scan MKBA Project Guisweg*

1.3 Leeswijzer

Het rapport start in hoofdstuk 2 met een economische schets van de Zaanstreek en de omgeving van het project Guisweg. Hoofdstuk 3 beschrijft vervolgens de twee alternatieven die in de analyse centraal staan. De effecten van het project op bereikbaarheid komen aan bod in hoofdstuk 4, waarna de hoofdstukken 5 en 6 ingaan op respectievelijk de regionaal-economische effecten en de effecten op bedrijven en ondernemingen in de directe omgeving van de Guisweg. Hoofdstuk 7 gaat vervolgens kort in op een aantal andere economische effecten. De eindconclusies zijn tenslotte verwoord in hoofdstuk 8.

2 Economische schets

Om de economische effecten van het project Guisweg te kunnen bepalen, is het van belang om zicht te hebben op de economische structuur en ontwikkelingen in het invloedsgebied van het project Guisweg. We schetsen hiertoe eerst in paragraaf 2.1 de economische structuur van de Zaanstreek waarna we in paragraaf 2.2 inzoomen op het projectgebied van de Guisweg zelf. Aan het eind van het hoofdstuk trekken we enkele conclusies.

2.1 Schets van de Zaanstreek

De Zaanstreek is één van de oudste industriegebieden van Europa, en ligt aan weerszijden van de rivier de Zaan noordwestelijk van Amsterdam in de provincie Noord-Holland. De Zaanstreek kent een rijke industriële geschiedenis met een sterke focus op de houtverwerking, de voedingsmiddelenindustrie, de logistiek, de nautische sector, de landbouw en de ambachtelijke maakindustrie. De Zaan heeft een belangrijke rol gespeeld in de economische ontwikkeling van dit gebied.

Economische sectoren & aantal banen

Onderstaande tabel toont een overzicht van de ontwikkeling van het aantal banen in de Zaanstreek verdeeld naar Standaard Bedrijfsindeling codes (SBI-codes), die zijn verkregen via LISA. De Zaanstreek bestaat hierbij uit de gemeentes Zaanstad en Wormerland. De gemeente Zaanstad omvat de plaatsen Assendelft, Krommenie, Wormerveer, Westzaan, Zaandijk, Koog aan de Zaan en Zaandam. De gemeente Wormerland omvat onder andere Wormer en Wijdewormer.

Tabel 3 Aantal banen naar sectoren in de Zaanstreek

Sector	2016	2017	2018	2019	2020
Landbouw en Visserij	520	510	520	520	510
Industrie	8.500	8.570	8.310	8.470	8.510
Nutsbedrijven	330	190	200	220	210
Bouw	4.800	5.010	5.250	5.530	5.760
Handel	13.760	13.740	14.120	14.040	13.930
Vervoer en Opslag	3.970	4.050	4.120	4.350	4.330
Horeca	2.530	2.540	2.720	2.710	2.770
Informatie en Communicatie	1.520	1.540	1.640	1.770	1.920
Financiële instellingen	910	940	910	890	940
Zakelijke diensten, Advies en onderzoek	11.170	11.030	11.370	11.550	11.520
Overheid	2.970	3.680	3.830	3.890	3.770
Onderwijs	4.500	4.720	4.620	4.730	4.900
Zorg	8.710	8.490	8.820	9.220	9.280
Overige diensten (inclusief cultuur, sport en recreatie)	3.840	3.860	3.820	3.780	3.780
Totaal	68.030	68.870	70.260	71.640	72.130

De tabel laat zien dat de Zaanstreek in 2020 ruim 72.000 banen had. Hiervan waren er circa 67.000 in de gemeente Zaanstad.

Uit de tabel blijkt dat zakelijke diensten, zorg, industrie en handel de sectoren zijn die de grootste motoren zijn van de economie in de Zaanstreek. Het betreffen (met uitzondering van de zorg) stuk-voor-stuk sectoren waarvoor een goede bereikbaarheid over de weg (voor vracht- en personenvervoer) in de regel een belangrijke factor is. In het algemeen kent de Zaanstreek, in vergelijking met de andere regio's in de Metropoolregio Amsterdam, een sterke aanwezigheid van de industrie en de bouw waardoor er sprake is van een relatief eenzijdige productiestructuur. Vooral kennisintensieve specialistische diensten blijven in de Zaanstreek achter bij de rest van de Metropoolregio Amsterdam.

Ontwikkeling economie

Bovenstaande tabel laat daarnaast zien dat het aantal banen in de Zaanstreek de afgelopen jaren gegroeid is. De bouw (+20,0%), overheid (+26,9%), en informatie en communicatie (+26,3%) hebben als sectoren de afgelopen jaren de grootste banengroei doorgeemaakt met een groei van tenminste 20 procent.

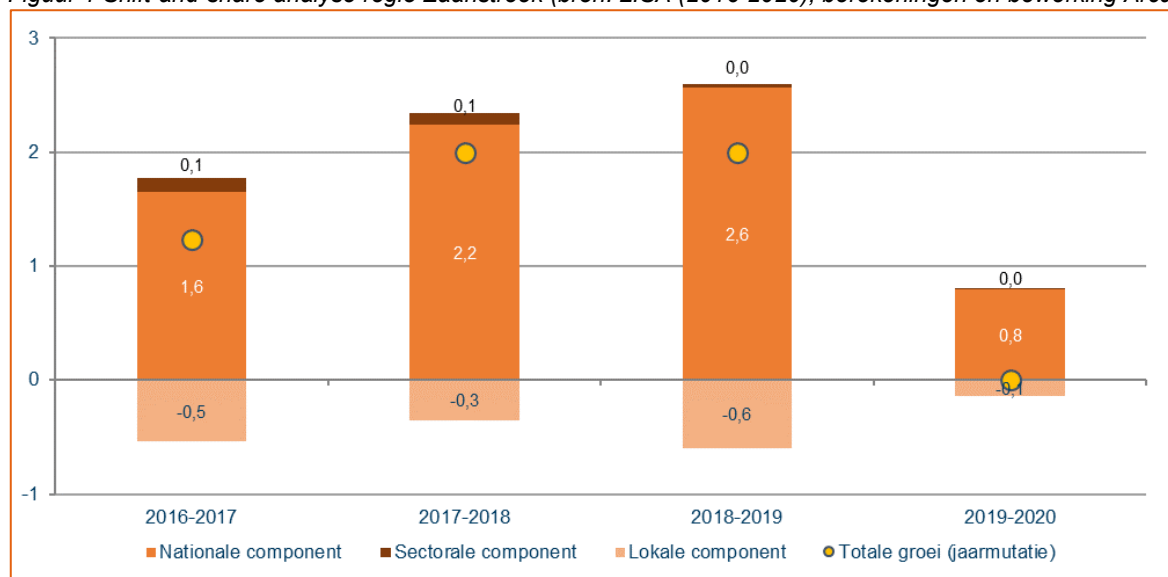
Om de groei beter te duiden, is gebruikgemaakt van een zogeheten *shift-and-share analyse*. Dit geeft zicht op de drijvende krachten achter de economische groei in de periode 2016-2020. Deze analysetechniek ontleedt de totale procentuele groei van het aantal banen in de Zaanstreek in drie onderdelen:

- Nationale component; invloed van de landelijke conjunctuur;
- Sectorale component; invloed van over- en ondervertegenwoordiging van specifieke economische sectoren in de gemeente;
- Lokale component; de overige kenmerken van de gemeente zoals het vestigings- en ondernemingsklimaat.

Ieder van de drie componenten is een deel van de totale groei en kan in de basis positief, neutraal of negatief zijn. De optelsom van de drie componenten is het totale percentage banengroei in de regio.

De groei van het aantal banen in de regio Zaanstreek is jaar-op-jaar weergegeven in onderstaand figuur. Bijvoorbeeld, van 2016 naar 2017 groeide het aantal banen in de regio Zaanstreek met 1,2%. Dit percentage bestond uit +1,6% nationale component; +0,1% sectorale component en -0,5% lokale component. Anders gesteld; het lokale vestigingsklimaat had van 2016 op 2017 een negatieve invloed op de totale economische groei van de gemeente. De groei van het aantal banen was in die periode het gevolg van de groei van de nationale economie, en de weerslag die dit had op de Zaanstreek.

Figuur 1 Shift-and-share analyse regio Zaanstreek (bron: LISA (2016-2020), berekeningen en bewerking Arcadis²)



Voor alle onderscheiden jaarmutaties geldt dat de lokale component in alle jaarmutaties negatief is. Dit betekent dat het aantal banen in de regio Zaanstreek de afgelopen jaren zeer sterk afhankelijk is geweest van de nationale conjunctuur, maar ook dat de economische groei wat hoger had kunnen zijn bij een beter vestigings- en ondernemingsklimaat.

Dit past ook binnen de beelden die voor de Zaanstreek over het ondernemingsklimaat bestaan. In een rapport van de gemeente Zaanstad over de stand van de economie³ wordt voor wat betreft het midden- en kleinbedrijf (MKB)

² Voor de shift-and-share analyse is gebruikgemaakt van de Standaard Bedrijfsindeling codes (SBI-codes), die zijn verkregen via LISA. Hierbij zijn de SBI-codes B delfstofwinning, E watermanagement en L onroerend goed niet meegenomen, omdat hier geen gegevens voor beschikbaar waren.

³ Gemeente Zaanstad, *Werken langs de Zaan 2019*

onderzoek aangehaald waarom Zaanstad in onderzoek naar de meest MKB-vriendelijke gemeente van Nederland in 2018 op de 317e plaats eindigde en binnen de provincie Noord-Holland op de 41e plaats. Zaanse ondernemers gaven gemiddeld een 6,1 als rapportcijfer voor het ondernemersklimaat. Het rapport constateert dat Zaanstad al langere tijd structureel in de laagste regionen voor de waardering van het ondernemersklimaat voor het MKB eindigt. Het rapport schrijft dit vooral toe aan verschillende aspecten in de dienstverlening van de gemeente aan ondernemers, zoals vergunningverlening, afstemming en overleg met ondernemers.

In dit onderzoek is naar verschillende aspecten gekeken vooral rondom de dienstverlening van de gemeente, maar niet zozeer naar de bereikbaarheid, uitgezonderd de digitale bereikbaarheid. Het rapport van de gemeente Zaanstad laat zien dat belangrijke vestigingsplaatsfactoren voor Zaanse ondernemers (in volgorde van belangrijkheid) bereikbaarheid, prijs, voldoende ruimte en dienstverlening gemeente zijn. Het meest tevreden zijn ondernemers over nabijheid leveranciers en/of afnemers. Ondernemers waarderen hun bedrijfslocatie met gemiddeld een 7,6.

Uit het rapport en onderliggende onderzoeken komt een beeld naar voren dat de bereikbaarheid over de weg in de Zaanstreek een belangrijke factor is in het vestigings- en ondernemersklimaat, maar niet dat deze bereikbaarheid een meer dan gemiddeld punt van aandacht is in het vestigings- en ondernemersklimaat van de Zaanstreek in vergelijking met andere regio's in Nederland.

Demografie

De bevolking in de Zaanstreek groeit de afgelopen jaren licht maar gestaag. Zie ook de onderstaande tabel. Niet elke wijk heeft dezelfde groei laten zien, deze is voornamelijk geconcentreerd in Zaandam en Westzaan. De groei is voornamelijk afkomstig van immigratie.

Tabel 4: Bevolkingsaantallen in de Zaanstreek (zaanstad.incijfers.nl/live)

	2016	2017	2018	2019	2020
Zaandam	76.067	76.804	77.509	78.313	78.836
Koog aan de Zaan	11.153	11.133	11.227	11.261	11.275
Zaandijk	8.691	8.686	8.686	8.712	8.644
Wormerveer	11.651	11.803	11.910	11.812	11.891
Krommenie	17.148	17.226	17.242	17.196	17.304
Assendelft	23.209	23.459	23.715	23.922	23.962
Westzaan	4.554	4.621	4.632	4.685	4.868
Totaal	152.473	153.732	154.921	155.901	156.780

Op basis van de WLO-prognoses uit 2015 mag verwacht worden dat deze groei zal doorzetten de komende jaren.

Arbeidsparticipatie

In 2020 hadden bijna zeven op de tien Nederlanders van 15 tot 75 jaar betaald werk. De zogenoemde netto-arbeidsparticipatie in de Zaanstreek was dit ongeveer gelijk aan het gemiddelde van Nederland. In de tabel hierna is de netto-arbeidsparticipatie, het percentage zelfstandigen en het percentage werknemers per deelgebied binnen de Zaanstreek voor 2019 inzichtelijk gemaakt. Alle wijken binnen de Zaanstreek hebben vergelijkbare percentages voor deze categorieën, behalve Westzaan. Daar zijn aanzienlijk meer zelfstandigen en daardoor minder werknemers.

Tabel 5 Arbeidsparticipatie van de Zaanstreek voor 2019 (bron: [zaanstad.incijfers.nl.live](https://zaanstad.incijfers.nl/live))

	Nettoarbeids- participatie [%]	Percentage zelfstandigen [%]	Percentage werknemers [%]
Zaandam Zuid	67%	14%	86%
Poelenburg	60%	16%	84%
Pelders-/Hoornseveld	59%	16%	84%
Rosmolenwijk	62%	14%	86%
Kogerveldwijk	66%	12%	88%
Zaandam Noord	65%	14%	86%
Oude Haven	69%	16%	84%
Zaandam West	71%	16%	84%
Nieuw West	75%	11%	89%
Oud Koog a/d Zaan	70%	15%	85%
Westerkoog	63%	13%	87%
Oud Zandijk	65%	16%	84%
Rooswijk	69%	12%	88%
Wormerveer	68%	14%	86%
Krommenie Oost	65%	15%	85%
Krommenie West	68%	14%	86%
Assendelft Zuid	73%	16%	84%
Assendelft Noord	79%	14%	86%
Westzaan	72%	23%	77%

Pendel

In de periode 2010-2018 is de Zaanse beroepsbevolking, als gevolg van bevolkingsgroei, toegenomen van 85.000 naar 90.000 personen. De werkzame beroepsbevolking nam toe van 80.000 naar 87.000. Tegelijk steeg het aantal arbeidsplaatsen wat minder snel. De groei van het aantal banen is dus onvoldoende om de bevolkingsgroei bij te houden. Het rapport van de gemeente Zaanstad over de stand van de economie beschrijft dan ook dat Zaankanters in toenemende mate afhankelijk zijn van banen buiten de Zaanstreek. Een beeld dat wordt bevestigd door een toename van de uitgaande pendel. Dit vraagt om een goede bereikbaarheid van de Zaanstreek, zowel over de weg als het openbaar vervoer, met omliggende regio's.

Zaanstad wordt daardoor steeds meer een woon- en forenzenstad en steeds minder een werkstad. In de toekomst wordt deze trend naar verwachting versterkt, onder meer door de woningbouwopgave voor de regio.

Ontwikkeling regionale economie tijdens de Coronapandemie

Voorgaande heeft primair betrekking op de situatie voor de Coronapandemie. In het jaar 2020 is de economie van heel Nederland getroffen door deze pandemie en de Zaanstreek was daar geen uitzondering op. Echter de Zaanstreek is niet uitzonderlijk hard getroffen door de pandemie. Het CBS geeft aan dat de regio een economische krimp zag van ongeveer 2,5%. De regio's Alkmaar, IJmond, en Haarlem krompen ieder met ruim 3,5% en Amsterdam met ruim 6%. In de regio Zaanstreek zijn veel mensen werkzaam in de sectoren zorg, detailhandel food,

bouwnijverheid en onderwijs. Het betreft sectoren die relatief weinig krimp, of zelfs een lichte stijging hebben laten zien tijdens de coronacrisis.

In 2021 is de economie van de provincie Noord-Holland goed hersteld en dit gold ook voor de Zaanstreek. De regio zag een economische groei van 5% ten opzichte van 2020 en is daarmee gegroeid ten opzichte van het niveau van voor de pandemie.

2.2 Schets van het invloedsgebied van de Guisweg

In deze paragraaf zoomen we verder in op het invloedsgebied van het project Guisweg.

Ruimtelijke hoofdstructuur

De hoofdstructuur van het projectgebied bestaat feitelijk uit vier noord-zuidverbindingen:

1. De s153 verbindt de wijk Rooswijk in Zaandijk met de wijk Westerkoog in Koog aan de Zaan, en met Zaandam.
2. De spoorlijn Alkmaar – Zaandam – Amsterdam.
3. De N203, ook wel de Provincialeweg geheten, die onder meer Wormermeer en Zaandijk met Koog aan de Zaan en Zaandam verbindt.
4. De rivier de Zaan.

De spoorlijn en de N203 lopen parallel aan elkaar, waardoor er grofweg onderscheid kan worden gemaakt tussen:

- Het gebied westelijk van de spoorlijn/N203;
- Het gebied tussen de spoorlijn/N203 en de Zaan;
- Het gebied oostelijk van de rivier de Zaan.

Deze drie gebieden worden doorsneden door twee beeldbepalende oost-westverbindingen:

5. De Guisweg is de verbindingsweg tussen de rotonde van de N246 in Westzaan en de Julianabrug over de Zaan in Zaandijk, en gaat vervolgens over in de N515 richting Purmerend.
6. De A8 is de autosnelweg van knooppunt Coenplein tot aan Assendelft (en mogelijk in de toekomst verlengd naar de A9).

Economische activiteiten

Het invloedsgebied van het project Guisweg kent een lange historie. Langs de Zaan is de Zaanstreek de afgelopen eeuwen tot ontwikkeling gekomen. Dit geldt ook voor dit deel van de Zaanstreek. Langs of nabij de Zaan bevinden zich nog altijd verschillende grote industriële ondernemingen met een lange bestaansgeschiedenis. Ook de directe omgeving van zowel de Guisweg als de A8 kenmerken zich door bedrijvigheid in verschillende sectoren.

In het gebied, ingeklemd door de spoorlijn en de N203 in het westen en de Zaan in het oosten, kan qua economische activiteiten van noord naar zuid onderscheid worden gemaakt naar de volgende vier deelgebieden:

1. Aan de Guisweg bevindt zich een aantal kleinere detailhandelszaken en ondernemingen, zoals Bart Natuursteen ('steenhouwerij').
2. Het gebied tussen de Guisweg en de A8 kenmerkt zich door de aanwezigheid van enkele grote ondernemingen in de voedingsmiddelenindustrie waaronder Tate & Lyle Netherlands ('zetmeelproductie') en Olam International ('cacaooverwerking'). Beide ondernemingen genereren ook de nodige vrachtwagenbewegingen, veelal voor de distributie van tussen- of eindproducten. De aanvoer van grondstoffen gebeurt voor een groot deel juist met binnenvaart via de Zaan.
3. Net noordelijk van de A8 bevindt zich een aantal grotere detailhandelsondernemingen waaronder de Gamma bouwmark) en Broekhuis Koog aan de Zaan ('autodealer').
Net ten zuiden van de A8 bevindt zich de historische kern van Koog aan de Zaan. Dit gebied kenmerkt zich met name door bedrijven die actief zijn in de detailhandel en zakelijke dienstverlening, waaronder ondernemingen als de Albert Heijn, Bree Makelaardij, Intertoys Woudt, Woudt Fietsenwinkel en Klavertje 8 Bloemenshop. Daarbij kent het gebied ook een aantal meer gespecialiseerde detailhandelsondernemingen zoals Rentenaar Hengelsport. Dit betekent ook dat verschillende ondernemingen niet alleen een lokaal verzorgingsgebied hebben, maar ook een bovenlokaal of regionaal verzorgingsgebied kennen.

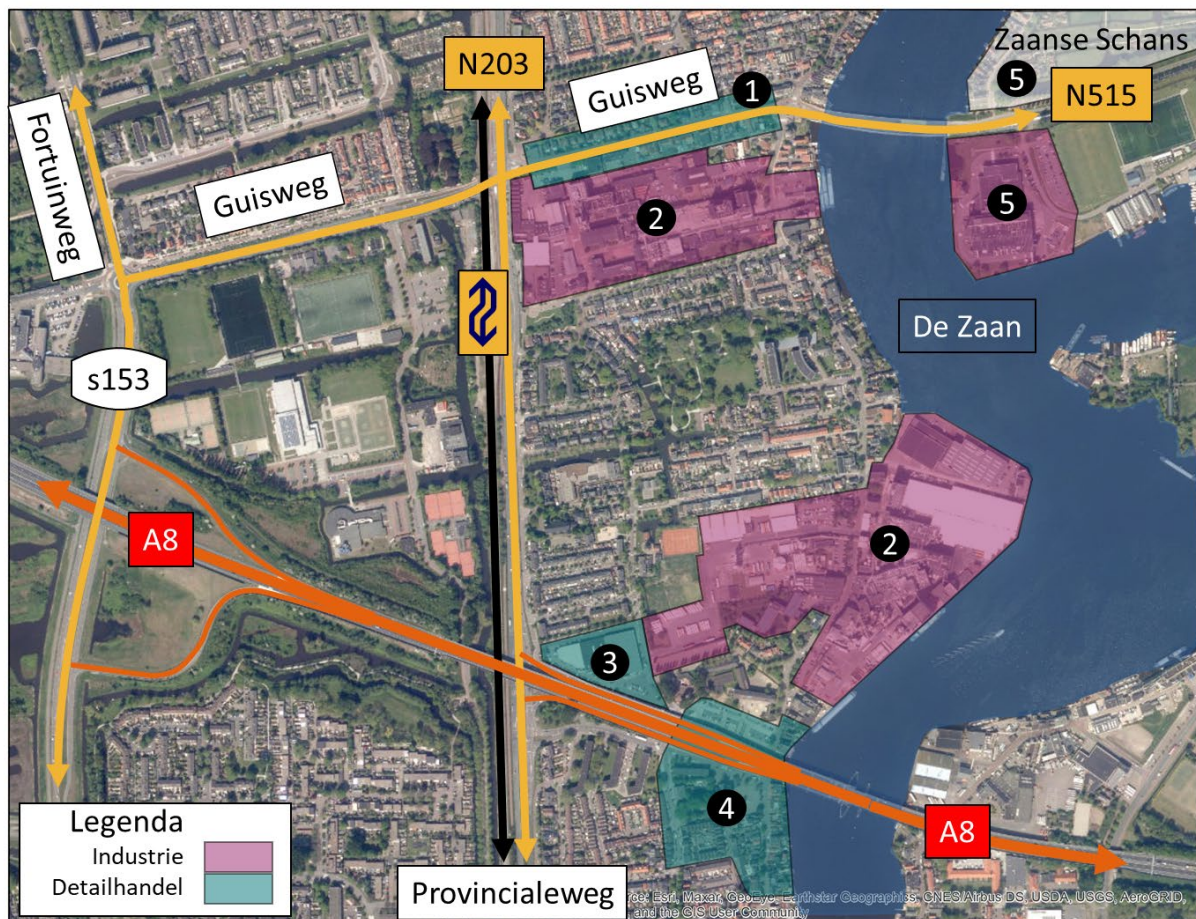
In het vervolg van dit rapport gaan we dieper op de betekenis van het project Guisweg op deze deelgebieden in. Daarnaast onderscheiden we:

4. Het gebied oostelijk van de Julianabrug over de Zaan. Voor dit gebied is de Guisweg een belangrijke ontsluitingsweg. Het gebied wordt qua economische activiteiten gekenmerkt door de toeristische attractie Zaanse Schans en Royal Duyvis Wiener BV ('pindaverwerking').

Westelijk van de spoorlijn en N203 liggen de wijken Rooswijk en Westerkoog, welke beiden zijn ontwikkeld in jaren '60 en '70 van de vorige eeuw. In deze wijken zijn ook enkele bedrijven gevestigd, met name in de detailhandel en in de zakelijke dienstverlening. In het vervolg van het rapport blijft deze bedrijvigheid, gegeven het relatief geringe aantal bedrijven, grotendeels buiten beschouwing.

Onderstaande kaart schetst de ruimtelijke hoofdstructuur van het invloedsgebied van het project Guisweg. De nummers op de kaart corresponderen met de onderscheiden deelgebieden hierboven.

Figuur 2 Schets van de ruimtelijke structuur en economische deelgebieden in het invloedsgebied van de Guisweg



2.3 Conclusies

De Zaanstreek is één van de oudste industriegebieden van Europa. Als gevolg hiervan kent de Zaanstreek, in vergelijking met de andere regio's in de Metropoolregio Amsterdam, een sterke aanwezigheid van de industrie en de bouwnijverheid, waardoor er sprake is van een relatief eenzijdige productiestructuur. Het betreft daarbij sectoren waarvoor een goede bereikbaarheid over de weg (voor vracht- en personenvervoer) in de regel een belangrijke factor is.

Uit de analyses komt daarnaast naar voren dat het vestings- en ondernemersklimaat in de Zaanstreek voor verbetering vatbaar is. In dit klimaat is ook de bereikbaarheid over de weg een belangrijke factor, maar niet dat deze bereikbaarheid een meer dan gemiddeld punt van aandacht is in het vestigings- en ondernemersklimaat van de Zaanstreek in vergelijking met andere regio's in Nederland. Anders gesteld, het lokale vestigingsklimaat had van 2016 op 2017 een negatieve invloed op de totale economische groei van de gemeente. De groei van het aantal banen was in die periode het gevolg van de groei van de nationale economie, en de weerslag die dit had op de Zaanstreek. De negatieve invloed van het lokale vestigingsklimaat kan verschillende oorzaken hebben, zoals ruimtegebrek, wet- en regelgeving, infrastructuur, lokale economie en de beschikbaarheid van personeel.

Zaanstad zelf wordt steeds meer een woon- en forenzenstad en steeds minder een werkstad, wat tot uiting komt in een toename van de uitgaande pendel en ook vraagt om een goede bereikbaarheid van de Zaanstreek.

De omgeving van de Guisweg is representatief voor de Zaanstreek. Het gebied van oudsher een aantal grote industriële ondernemingen en verschillende kleinere ondernemingen. Een groot deel hiervan is sterk afhankelijk van een goede bereikbaarheid over de weg.

3 Het project Guisweg

Deze paragraaf beschrijft de twee voorliggende alternatieven, startend vanuit een beschrijving van het project op hoofdlijnen.

3.1 Het project op hoofdlijnen

Aanleiding en doel van het project

De kruising van de Guisweg in Zaandijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Primair doel van het project Guisweg is om de kruising met het spoor veiliger te maken, middels een ongelijkvloerse kruising. Dit om drie redenen:

1. De huidige kruising is onoverzichtelijk en daardoor onveilig.
2. De overweg is veelvuldig dicht en belemmert daarmee een goede afwikkeling van het verkeer in het gebied. De treinen op het traject Amsterdam – Alkmaar zorgen voor lange wachttijden voor fietsers en automobilisten. Circa 20 minuten per uur is de overweg gesloten voor passerende treinen.
3. Het programma hoogfrequent spoor (PHS) streeft daarbij naar hogere frequenties van treinen tussen Amsterdam en Alkmaar. Ambitie is om vanaf 2028 of 2029 ieder uur met 6 Intercity's plus 6 Sprinters per uur per richting te rijden. Voorwaarde hiervoor is onder meer dat de kruising van de Guisweg met het spoor ongelijkvloers wordt gemaakt.

Nevendoelen van het project Guisweg zijn vervolgens:

- 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 wordt gekeken naar ruimtelijke kwaliteit, barrièrewerking, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- Verbeteren van de bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zaandijk-Zaanse Schans en zijn 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 daarnaast het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rondom de A8 aansluitingen waarbij onder meer wordt gekeken naar ruimtelijke kwaliteit, geluidsoverlast, verkeersveiligheid en sociale veiligheid

Het project op hoofdlijnen

In de periode maart 2018 tot en met maart 2019 is verkend wat de mogelijkheden zijn voor aanpassing van de kruising van de Guisweg in Zaandijk met het spoor en de Provincialeweg. In deze periode is duidelijk geworden dat een ongelijkvloerse kruising, waarbij het spoor blijft liggen en er een weg onderdoor loopt, het best én meest haalbaar lijkt om het probleem op te lossen.

Omdat de ruimte bij de bestaande kruising beperkt is, is gekeken naar een andere locatie voor een nieuwe kruising. Uit de vervolganalyses is naar voren gekomen dat een ongelijkvloerse kruising in het gebied gelegen tussen de kruising van het spoor met de A8 en met de Sluissloot de voorkeur heeft, in combinatie met een nieuwe verbindingsweg tussen de Provincialeweg en de bestaande aansluiting 3 met de A8.

Deze ongelijkvloerse kruising met nieuwe verbindingsweg vormt de kern van het project Guisweg. In aanvulling hierop bestaat het project in beide alternatieven uit:

- Een fiets- en voetgangerstunnel onder de bestaande spoorwegovergang bij de Guisweg;
- Diverse verbeteringen in de fietsinfrastructuur op en rond de Provincialeweg tussen de A8 en de Guisweg;
- Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en bereikbaarheid van station Zaandijk Zaanse Schans;
- Het volledig maken van aansluiting 3 op de A8 waardoor verkeer ook de A8 in de richting Assendelft kan nemen (en vice versa).

Voor specifiek de nieuwe kruising en verbindingsweg zijn twee alternatieven mogelijk, waarbij de weg een noordelijker dan wel een wat zuidelijker tracé krijgt. Het resultaat zijn de twee basisalternatieven die in deze studie centraal staan; het alternatief noordelijke ligging en het alternatief zuidelijke ligging. In de navolgende paragrafen lichten we deze alternatieven toe.

3.2 Alternatief noordelijke ligging

In het alternatief noordelijke ligging doorsnijdt de nieuwe verbindingsweg het gebied tussen Zwembad Zaangolf en de tennisbanen van TV Westzijderveld en tennisvereniging KZTV. Er wordt hierbij een oplossing gezocht voor de tennisbanen die geraakt worden door het project. Het zwembad blijft bestaan. Voor de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg met de Provincialeweg dient de Provincialeweg ter plekke te worden verdiept. Als gevolg hiervan moet de Sluissloot voor de recreatievaart worden afgesloten, omdat de Provincialeweg daar dan nog verdiept ligt. Aansluiting 2 op de A8 blijft in dit alternatief open.

Figuur 3 laat deze noordelijke ligging zien en geeft ook een totaaloverzicht van de andere maatregelen die in dit alternatief worden genomen.

Figuur 3 Alternatief noordelijke ligging

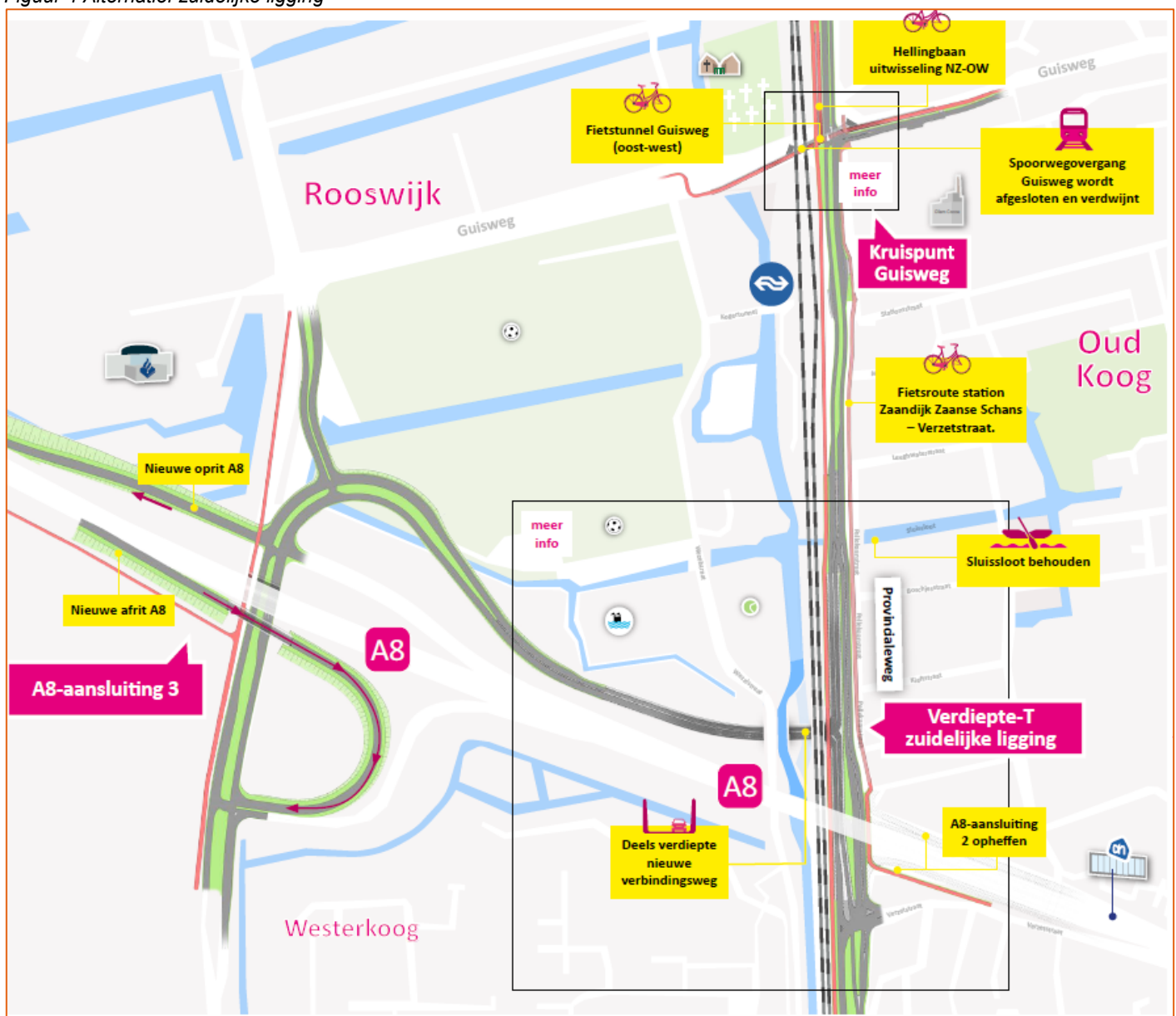


3.3 Alternatief zuidelijke ligging

In het alternatief zuidelijke ligging gaat de nieuwe verbindingsweg dichter bij de A8 lopen. Hierbij worden, in vergelijking met het alternatief noordelijke ligging, alleen de tennisbanen van TV Westzijderveld geraakt. Het verdiepte deel van de Provincialeweg ligt bij deze optie zuidelijker in vergelijking met de noordelijke ligging. De Sluissloot kan dan openblijven maar aansluiting 2 met de A8 moet dicht omdat het autoverkeer vanaf de nieuwe verdiepte 'T-aansluiting' niet op tijd genoeg hoogteverschil kan overwinnen. De bestaande aansluiting 3 op de A8 die circa een kilometer westelijk van aansluiting 2 ligt, wordt dan de locatie in het gebied om de A8 op te gaan. In beide alternatieven krijgt deze aansluiting daarnaast een extra op- en afrit richting Assendelft.

Figuur 4 laat deze noordelijke ligging zien en geeft ook een totaaloverzicht van de andere maatregelen die in dit alternatief worden genomen.

Figuur 4 Alternatief zuidelijke ligging



3.4 Overeenkomsten en verschillen tussen de alternatieven

De alternatieven kennen veel overeenkomsten. In beide alternatieven wordt de bestaande spoorwegovergang gesaneerd en vervangen door een ongelijkvloerse overgang. Daarbij wordt in beide alternatieven een nieuwe verbindingsweg tussen aansluiting 3 en de Provincialeweg gerealiseerd.

Het primaire verschil tussen beide alternatieven zit het in afsluiten van de Sluissloot voor de recreatievaart maar het openhouden van aansluiting 2 op de A8 in het alternatief noordelijke ligging, tegenover het openhouden van de Sluissloot maar het sluiten van aansluiting 2 op de A8 in het alternatief zuidelijke ligging.

Dit betekent dat in het alternatief zuidelijke ligging een deel van het auto- en vrachtverkeer moet gaan omrijden ten opzichte van het alternatief noordelijke ligging en ten opzichte van de referentie. Verkeer dat anders gebruik zou maken van aansluiting 2 dient nu om te rijden via aansluiting 3.

In het volgende hoofdstuk gaan we dieper in op de bereikbaarheidsimpuls die van beide alternatieven uitgaat.

4 Effecten op bereikbaarheid

Het project Guisweg verandert de bereikbaarheid van het aangrenzende gebied. Deze verandering in bereikbaarheid heeft vervolgens zijn weerslag op de economie. In dit hoofdstuk beschrijven we de bereikbaarheidsimpuls die van de twee alternatieven voor het project Guisweg uitgaat.

In de volgende paragrafen worden deze effecten op de bereikbaarheid verder uitgewerkt. Startpunt vormt een schets van de autonome situatie in 2040 in paragraaf 4.1. Vervolgens beschrijven we in paragraaf 4.2 de bereikbaarheidseffecten van de twee projectalternatieven ten opzichte van deze autonome situatie.

Dit hoofdstuk bouwt voort op de verkeersanalyses die Sweco in het kader van de PlanMER Guisweg heeft uitgevoerd. In het vervolg van dit hoofdstuk komen hier een aantal hoofdpunten uit terug. Voor een gedetailleerde toelichting op de verkeerssituatie zonder en met het project Guisweg wordt verwezen naar de PlanMER-rapportage.

4.1 Van huidige naar de autonome situatie in 2040

De autonome (of referentie)situatie beschrijft de situatie met vastgesteld beleid tot aan 2040 maar zonder de realisatie van het project Guisweg. De verkeerssituatie rondom de Guisweg is in deze situatie identiek aan de huidige verkeerssituatie.

In de verkeersstudie zijn analyses uitgevoerd voor het zichtjaar 2040 met een hoog economisch groeiscenario, zowel voor de autonome situatie als voor de situatie met beide alternatieven. Uitgangspunt hierin zijn een aantal vastgestelde ruimtelijke plannen en gebiedsontwikkelingen. Voor wat betreft de toekomstige verkeerssituatie wordt wel uitgegaan van de maatregelen volgend uit de MIRT-verkenning corridorstudie Amsterdam-Hoorn, maar niet van de mogelijke A8-A9 Verbinding gegeven de vooralsnog onzekere vervolgstappen voor dit project.

Toename van het verkeer

In 2040 ligt de verkeersdruk in de omgeving van de Guisweg op een hoger niveau dan momenteel.

Voor het **wegverkeer** worden de volgende toenames verwacht ten opzichte van de huidige situatie:

- +30% van het verkeer op de A8;
- +5% op de N203 Provincialeweg ter hoogte van de Guisweg;
- +10% de N515 en de Guisweg;
- Een toename van het verkeer naar Rooswijk en Rooswijk-Noord via de Fortuinweg en ook via de Wezelstraat/Oosterveld van en naar Westerkoog;
- +10% op de Verzetstraat;
- De wegen door Westerkoog worden circa 10 à 15% drukker.

Ook het **openbaar vervoergebruik** neemt toe. Het aantal treinreizigers op het baanvak Zaandam-Krommenie neemt met circa 40% toe ten opzichte van 2019. Hierbij is wel uitgegaan van de introductie van Programma Hoogfrequent Spoor tussen Amsterdam en Zaandam (waarmee het aantal treinen per richting toeneemt van 6 naar 10 per uur) wat feitelijk pas mogelijk is nadat (onder meer) de spoorweginvloer op de Guisweg ongelijkvloers is gemaakt.

Een belangrijke publiekstrekker is de Zaanse Schans. Hier wordt jaarlijks een groei van 2 à 4% van het aantal bezoekers verwacht. Momenteel trekt de Zaanse Schans jaarlijks 1,5 tot 2 miljoen bezoekers. Deze groei zal deels tot uiting komen in een groei van het bezoekers dat in- of uitstapt bij station Zandijk Zaanse Schans en vervolgens via de Guisweg wandelt naar de Zaanse Schans.

Consequenties voor de bereikbaarheid

Bovenstaande ontwikkelingen tot aan 2040 versterken de huidige verkeersproblemen in het plangebied:

- De spoorweginvloer Guisweg moet in de toekomst – als gevolg van de hogere frequenties op het spoor – vaker dicht. De dichtligging neemt toe van circa 20 naar circa 30 minuten per uur. Er is nu reeds geregeld sprake van het opstropen van het verkeer voor de spoorweginvloer, waar niet alleen het spoorkruisend verkeer hinder van ondervindt maar ook het doorgaand verkeer op de Provincialeweg. Deze problematiek zal verder toenemen in de referentiesituatie.
- De verkeersintensiteit op de A8 neemt dus significant toe. Dit resulteert er allereerst in dat de A8 tijdens de spitsperiodes vaker zwaar belast is, wat resulteert in toenemende congestievorming in de ochtendspits richting Amsterdam en in de avondspits richting Assendelft. Dit heeft als consequentie dat het verkeer in de ochtendspits in

toenemende mate opstroopt op de Provincialeweg voor de oprit naar aansluiting 2. In algemene zin draagt het extra gebruik van de (verhoudingsgewijs) korte en steile oprit van aansluiting 2 en de gevolgen die dit heeft voor het invoegen op de A8 weer bij aan extra verstoring en daarmee aan filevorming op de A8.

N.B. De verkeersstudie is uitgevoerd voor een hoog groeiscenario. Er mag verwacht worden dat de hierboven genoemde ontwikkelingen en problemen zich ook voordoen in een situatie met lage economische groei, hetzij in mindere mate.

4.2 Effecten op bereikbaarheid

De twee projectalternatieven voor het project Guisweg beïnvloeden de bereikbaarheid van het plangebied.

De uitgevoerde verkeersanalyses laten zien dat er in beide alternatieven sprake is van deels positieve en van deels negatieve bereikbaarheidseffecten:

- Het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang betekent dat de verkeersafwikkeling in het plangebied substantieel verbetert, resulterend in kortere reistijden voor het autoverkeer. Dit is een positief effect.
- Het volledig maken van aansluiting 3 maakt kortere en snellere routes mogelijk voor verkeer tussen Zaandijk en Koog aan de Zaan enerzijds, en Assendelft anderzijds. Ook dit een positief effect.
- In beide alternatieven dient verkeer om te rijden als gevolg van de 'knip' die voor het autoverkeer in de Guisweg resulteert. Met name verkeer van en naar de Rooswijk in Zaandijk is langer onderweg dan in de referentiesituatie. Dit is een negatief effect.
- In het algemeen is de route tussen aansluiting 3 en de kruising Provincialeweg/Guisweg over de nieuwe verbindingsweg en de Provincialeweg in afstand en reistijd wat langer dan de bestaande route over de Guisweg. Ook dit is een negatief effect.
- Specifiek in het alternatief zuidelijke ligging komt aansluiting 2 met de A8 te vervallen wat resulteert in omrijden voor het verkeer wat in de referentie van deze aansluiting gebruik maakt. Dit is een negatief effect.
- Daarnaast nemen in algemene zin in beide alternatieven op sommige andere wegvakken de intensiteiten significant toe dan wel af, eveneens resulterend in positieve en negatieve bereikbaarheidseffecten.

Beide alternatieven hebben daarmee deels positieve en deels negatieve effecten op de bereikbaarheid, maar zijn de negatieve effecten in het alternatief zuidelijke ligging wat groter als gevolg van het afsluiten van aansluiting 2.

Scoren van de effecten op bereikbaarheid

Als we voorgaande samenvatten voor de verschillende gebieden in het invloedsgebied van het project Guisweg, resulteert op hoofdlijnen het volgende beeld van de effecten op bereikbaarheid:

Tabel 6 Effecten op bereikbaarheid ten opzichte van autonome situatie (scores Arcadis op basis van verkeersanalyses Guisweg)

Deelgebied	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
Zaandijk - Rooswijk	-	-
Zaandijk - Oostelijk van Provincialeweg	+	0/+
Oud Koog noordelijk van A8	+	0/+
Oud Koog zuidelijk van A8	+	0/+
Westerkoog	+	+
Gebied oostelijk van de Zaan (omgeving Zaanse Schans)	0	0

Een '+' in de tabel correspondeert met een verbetering van de bereikbaarheid ten opzichte van de referentiesituatie en een '-' met een verslechtering. Bij '0' resulteren er marginale effecten ten opzichte van de referentie.

In toelichting op de tabel:

- Voor de wijk Rooswijk geldt dat door het opheffen van de spoorwegovergang bij de Guisweg automobilisten moeten omrijden om naar bijvoorbeeld Oud Koog en omgeving de Zaanse Schans te gaan. Dit resulteert daarmee in beide alternatieven in een licht negatief effect ('-') op de bereikbaarheid.
- De meeste andere gebieden ondervinden per saldo positieve bereikbaarheidseffecten vooral als gevolg van het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang, zij het deels gecompenseerd in het alternatief zuidelijke ligging als gevolg van vervallen van aansluiting 2 op de A8.
- Voor Westerkoog resulteren in beide alternatieven positieve bereikbaarheidseffecten. Dit is enerzijds het gevolg van de realisatie van de nieuwe verbindingsweg waarmee de barrièrewerking van het spoor in de west-oost-verbindingen vanuit Westerkoog wordt verminderd. Daarbij draagt het volledig maken van afrit 3 ook bij aan de bereikbaarheid van het gebied.
- Voor het deelgebied oostelijk van de rivier de Zaan treden er naar verwachting marginale effecten op. Verkeer van en naar dit gebied maakt reeds nu met name gebruik van de A7 en de N515.

Monetarisering van de bereikbaarheidseffecten

Voor de MKBA voor het project Guisweg zijn de totale bereikbaarheidseffecten van beide alternatieven geanalyseerd en vervolgens in Euro's uitgedrukt. Voor een uitgebreidere toelichting hierop, zie het MKBA-rapport.

Deze analyses laten zien dat:

- Beide alternatieven per saldo tot kortere reistijden en een hogere reisbetrouwbaarheid leiden.
- Beide alternatieven per saldo tot wat langere routes en daarmee tot wat hogere ritkosten leiden.
- De positieve effecten op reistijden en reisbetrouwbaarheid beduidend groter zijn dan het effect van een (gemiddeld) in afstand langere route.
- De resulterende bereikbaarheidsverbetering in het alternatief noordelijke ligging groter is dan in het alternatief zuidelijke ligging, primair als gevolg van vervallen van aansluiting 2 in dit zuidelijke alternatief.

Onderstaande tabel laat de resulterende gemonetariseerde effecten zien voor het zichtjaar 2040. Het alternatief noordelijke ligging resulteert in 2040 in € 3,5 miljoen aan reistijd- en betrouwbaarheidsbaten, tegenover € 1,2 miljoen voor het alternatief zuidelijke ligging. In vergelijking hiermee zijn de effecten op de hogere ritkosten in omvang zeer beperkt. De totale baten voor beide alternatieven bedragen respectievelijk € 3,4 en € 1,0 miljoen. Dit betekent dat de baten in het alternatief zuidelijke ligging circa 70% lager zijn dan in het alternatief noordelijke ligging.

Tabel 7 Gemonetariseerde bereikbaarheidsbaten personenauto- en vrachtverkeer in zichtjaar 2040 (x miljoen €, prijzen 2022)

Bereikbaarheid	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
Effecten op reistijd en reisbetrouwbaarheid	€ 3,5	€ 1,2
Effecten op ritkosten	€ -0,1	€ -0,2
Totaal	€ 3,4	€ 1,0

In de hoofdstukken hierna analyseren we op basis hiervan de resulterende economische effecten.

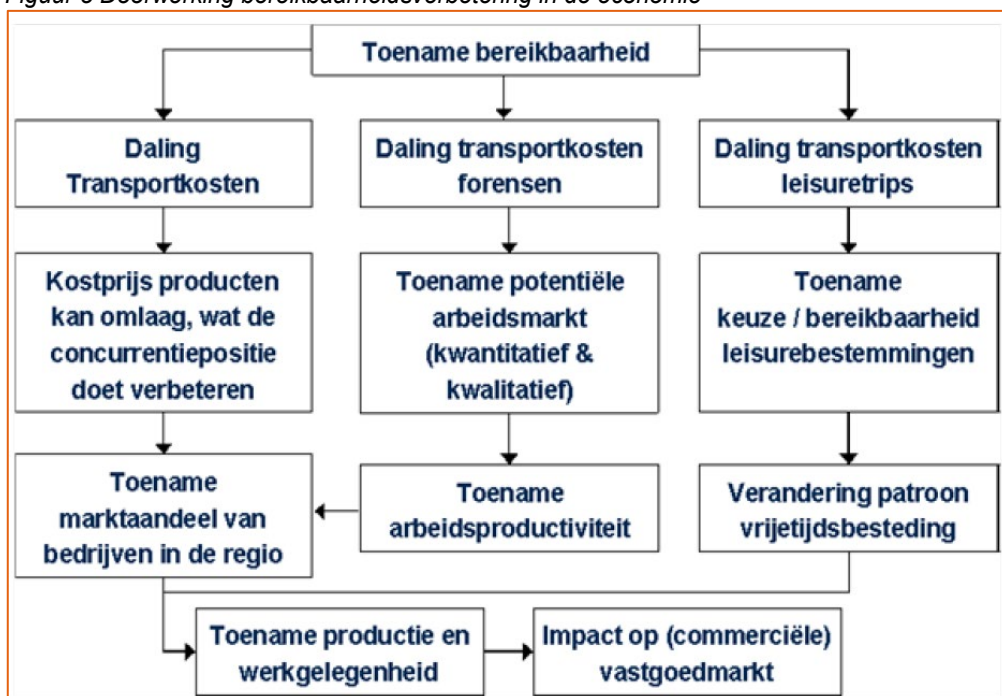
5 Regionaal-economische effecten

In dit hoofdstuk beschrijven we de regionaal-economische effecten van het project Guisweg. Startpunt vormt in paragraaf 5.1 een beschrijving hoe een bereikbaarheidsverandering doorwerkt in de economie. Vervolgens gaan we in paragraaf 5.2 in op de effecten op de arbeidsmarkt en werkgelegenheid, en in paragraaf 5.3 op een aantal andere regionaal-economische effecten. In paragraaf 5.4 trekken we enkele conclusies.

5.1 Doorwerking bereikbaarheid in de economie

Nieuwe of verbeterde infrastructuur verbetert de bereikbaarheid van regio's en kan daarmee op verschillende manieren de economische ontwikkeling van regio's stimuleren. In figuur 5.1 is globaal aangegeven hoe een bereikbaarheidsverbetering doorwerkt in de economie.

Figuur 5 Doorwerking bereikbaarheidsverbetering in de economie⁴



Het figuur nader toegelicht:

- Voor bedrijven in de regio leidt een verbeterde bereikbaarheid tot lagere transportkosten (zowel voor zakelijke verplaatsingen en vrachtverkeer) en daarmee lagere productiekosten en een versterking van de concurrentiepositie. Uiteindelijk kan dit resulteren in een toename van productie en werkgelegenheid in de regio.
- De arbeidsmarkt is ook gebaat bij een betere bereikbaarheid. Uitgaande van een vast tijds- en kostenbudget dat forensen aan hun woon-werkreistijd willen besteden, betekent een verbeterde bereikbaarheid dat het zoekgebied van een potentiële werkgever groter wordt. Het wordt voor (potentiële) werknemers immers mogelijk in hetzelfde tijdsbestek een groter gebied te bereizen. Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt sluiten beter op elkaar aan (een werknemer vindt eenvoudig een baan die bij hem/haar past, en vice versa), wat vervolgens kan resulteren in een hogere arbeidsproductiviteit.
- Als gevolg van de bereikbaarheidsverbetering nemen ook de kosten voor sociaal-recreatieve ('niet-werk gerelateerde') verplaatsingen af, waardoor een consument een groter aantal recreatiemogelijkheden krijgt dan voorheen. Voor een regio kan dit resulteren in hogere bestedingen en daarmee extra economische groei.

⁴ Zie onder meer: F.R. Bruinsma & P. Rietveld (1992), *De structurerende werking van infrastructuur – Een state of the art review*; RPB (2005), *Kennisassen en kenniscorridors – Over de structurerende werking van infrastructuur in de kenniseconomie*; De verschillende onderzoeken eind jaren '90 in het kader van Onderzoeksprogramma Economische Effecten van Infrastructuur in opdracht van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat, en Economische Zaken.

Bij een bereikbaarheidsverslechtering treden vergelijkbare effecten op maar dan omgekeerd. Voor bedrijven nemen transport- en productkosten toe, werknemers hebben minder werkgevers om uit te kiezen en andersom, en de kosten voor toeristische verplaatsingen nemen toe waardoor deze minder aantrekkelijk worden.

Een verbeterde bereikbaarheid kan overigens ook negatief uitpakken. Een verbeterde bereikbaarheid betekent immers ook dat het voor bedrijven van buiten de regio gemakkelijker wordt om te concurreren met bedrijven in de regio. De concurrenten profiteren ook van het verhoogde 'gemak' om een regio te bereiken, waardoor positieve effecten op werkgelegenheid en productie mogelijk voor een deel teniet kunnen worden gedaan. De economische betekenis van een infraproject is daarmee niet alleen afhankelijk van de bereikbaarheidsimpuls (hoe groter de impuls, des te meer effecten zijn er te verwachten), maar ook van de kenmerken van de regio waarin het project gerealiseerd wordt.

Op basis van het figuur analyseren we in de volgende paragrafen verschillende regionaal-economische effecten.

5.2 Effecten op arbeidsmarkt en werkgelegenheid

De veranderde bereikbaarheid als het gevolg het project Guisweg zal doorwerken op de ontwikkeling van de arbeidsmarkt en werkgelegenheid in het gebied. In deze paragraaf worden hiervan twee sporen bekeken, in aansluiting op de figuur hiervoor:

- Effecten op transportkosten bedrijven;
- Effecten op zoekgebied werkgevers en werknemers.

Transportkosten bedrijven

Een verbeterde bereikbaarheid van bedrijven in de regio leidt tot lagere transportkosten voor zakelijke verplaatsingen en vrachtverkeer en daarmee tot lagere productiekosten en een versterking van de concurrentiepositie. Uiteindelijk kan dit resulteren in een toename van productie en werkgelegenheid in de regio (zie linkerkolom figuur 5).

Uit paragraaf 4.2 volgt dat beide alternatieven resulteren in positieve en negatieve effecten op de bereikbaarheid maar per saldo in een positieve bereikbaarheidsimpuls; het project Guisweg resulteert voor de gemiddelde automobilist in een verbetering van de bereikbaarheid. Paragraaf 4.2 laat daarnaast zien dat deze verbetering in het alternatief noordelijke ligging beduidend groter is dan in het alternatief zuidelijke ligging. Dit is een direct gevolg van het vervallen van aansluiting 2 in laatstgenoemd alternatief.

Voor bedrijven die gebruikmaken van de infrastructuur in de omgeving van de Guisweg, resulteert deze verbeterde bereikbaarheid in lagere transportkosten voor zakelijk- en vrachtverkeer. Dit kostenvoordeel is opgebouwd uit de financiële effecten van:

- Kortere reistijden → 'tijd is geld'
- Een hogere reisbetrouwbaarheid → betere inschatting van aankomst- en levertijden
- Licht hogere variabele transportkosten → brandstofkosten, bandenslijtage, onderhoud et cetera.

Deze effecten zijn ook in de gehouden interviews naar voren gekomen. Zie ook het volgende hoofdstuk.

In onderstaande tabel zijn deze effecten weergegeven. Het betreft het deel van de resulterende bereikbaarheidseffecten in het vorige hoofdstuk, maar dan voor specifiek zakelijk en vrachtverkeer.

Tabel 8 Effecten op transportkosten zakelijk verkeer en vrachtverkeer (cijfers voor 2040, in mln €, op basis van MKBA Guisweg)

	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
Kosten zakelijk verkeer:	€ -0,9	€ -0,3
Kosten vrachtverkeer:	€ -0,1	€ +0,2
Totaal:	€ -1,0	€ -0,1

De tabel laat zien dat de noordelijke ligging jaarlijks in circa € 1,0 miljoen minder kosten voor het bedrijfsleven resulteert, tegenover € 0,1 miljoen voor de zuidelijke ligging. Specifiek in het alternatief zuidelijke ligging staan tegenover kostenbesparingen voor het zakelijk verkeer lichte toenames voor de kosten van het vrachtverkeer. In het alternatief noordelijke ligging resulteren wel (lichte) kostenbesparingen voor het vrachtverkeer. Ook hier is dit een gevolg van het laten vervallen van aansluiting 2 wat de positieve effecten volledig compenseert.

Zoekgebied werkgevers en werknemers

In figuur 5 (middelste kolom) is geschetst hoe bereikbaarheid doorwerkt op het 'zoekgebied' van zowel werkgever als werknemer. Uit onderzoek⁵ is bekend dat forensen dagelijks gemiddeld maximaal 45 minuten aan een enkele woonwerkverplaatsing willen besteden. De werklocatie is min of meer 'willekeurig' gekozen binnen een gebied van 45 minuten reistijd ten opzichte van de woonlocatie ("het maakt niet uit of je bijvoorbeeld op 10 of op 30 minuten van de werklocatie woont"). Bij meer dan 45 minuten neemt de kans sterk af dat iemand een baan accepteert zonder te verhuizen; een langere enkele woon-werkreistijd is voor veel forensen niet aantrekkelijk.

Uitgaande van een dergelijk vast tijds- en kostenbudget, betekent een betere bereikbaarheid dat het zoekgebied van een potentiële werkgever groter wordt. Het wordt voor (potentiële) werknemers immers mogelijk in hetzelfde tijdsbestek een groter gebied te bereizen. Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt sluiten daardoor beter op elkaar aan (een werknemer vindt eenvoudig een baan die bij hem past, en vice versa), wat vervolgens kan resulteren in een hogere arbeidsproductiviteit.

Zoals hoofdstuk 4 laat zien, resulteert het project Guisweg deels in kortere reistijden en deels in langere reistijden, maar ook dat dit sterk afhankelijk is van de precieze herkomst en bestemming van een rit. Dit maakt een kwantitatieve analyse van de precieze verandering van het zoekgebied erg complex. Passend binnen het quick-scan karakter van voorliggend rapport is dit effect daarom uitsluitend kwalitatief geduid:

Tabel 9 Effecten op zoekgebied werkgevers en werknemers

	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
Effect	+/-	0

Het project Guisweg resulteert in per saldo beperkte bereikbaarheidseffecten omdat positieve en negatieve effecten elkaar deels compenseren. De totale bereikbaarheidseffecten zijn echter in het alternatief noordelijke ligging beduidend groter dan in het andere alternatief. Daarom verwachten we een licht positief effect op het zoekgebied van werkgevers en werknemers in het alternatief noordelijke ligging en een marginaal effect in het alternatief zuidelijke ligging.

Voorgaande laat onverlet dat voor specifieke werknemers en werkgevers het zoekgebied significant kan veranderen, afhankelijk van de precieze herkomst en bestemming van een rit. De werkgever die een groot deel van zijn werknemers gebruik ziet maken van aansluiting 2 op de A8 om de onderneming te bereiken, ziet zijn zoekgebied verkleinen. Andersom kunnen specifieke werkgevers en werknemers sterk profiteren van het volledig worden van aansluiting 3, zeker als op termijn ook de A8-A9 zou worden gerealiseerd.

Effecten op werkgelegenheid

Op basis van de effecten op de transportkosten voor bedrijven en de (marginale) effecten op het aantal bereikbare banen zijn de werkgelegenheidseffecten van de twee alternatieven bepaald. Om het werkgelegenheidseffect te berekenen, zijn de reistijdwinsten op basis van referentiestudies vertaald in het aantal banen dat extra in de regio ontstaat.

⁵ Zie onder meer: Mokhtarian, P. C. Chen (2004) *TTB or not TTB that is the question: a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets*, Transportation Research Part A 38 (9-10), pp. 643-675. De BREVER-wet (Wet van Behoud van Reistijd en Verplaatsingen) stelt dat reizigers een reisbudget hanteren. Voor woonwerkverplaatsingen wordt daarbij uitgegaan van maximaal 45 minuten voor een enkele woon-werkverplaatsing. Bij een langere reistijd zal een reiziger hetzij zijn baan of zijn woonlocatie (her)overwegen.

In economische effectstudies voor de RijnlandRoute en de Duinpolderweg⁶ is gerekend met kentallen van respectievelijk 23 en 14 extra banen bij 100.000 uur aan reistijdwinst per jaar. Toepassing van beide kentallen resulteert in de volgende uitkomsten.

Tabel 10 Effecten op werkgelegenheid

	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
Uren reistijdwinst	22.000	7.000
Werkgelegenheid (in extra banen):	maximaal +10 banen	maximaal +5 banen

Beide alternatieven resulteren in zeer beperkte effecten op werkgelegenheid. In het alternatief noordelijke ligging resulteren naar verwachting maximaal 10 extra banen, tegenover maximaal 5 extra banen in het alternatief zuidelijke ligging. Dit betreffen structurele arbeidsplaatsen (dus geen tijdelijke arbeidsplaatsen tijdens de aanleg). De beperkte effecten zijn in belangrijke mate het gevolg van de positieve en negatieve bereikbaarheidseffecten die in beide alternatieven optreden. Deze compenseren elkaar deels waardoor per saldo de resulterende bereikbaarheidsverbetering ook zeer beperkt is.

Deze resultaten komen ook overeen met de beelden uit de interviews voor dit project. Zie volgend hoofdstuk. Geïnterviewden verwachtten, uitzonderingen daargelaten, dat beide alternatieven een zeer beperkt effect op de bedrijfsvoering en omzet van de ondernemingen in het gebied hebben.

5.3 Andere regionaal-economische effecten

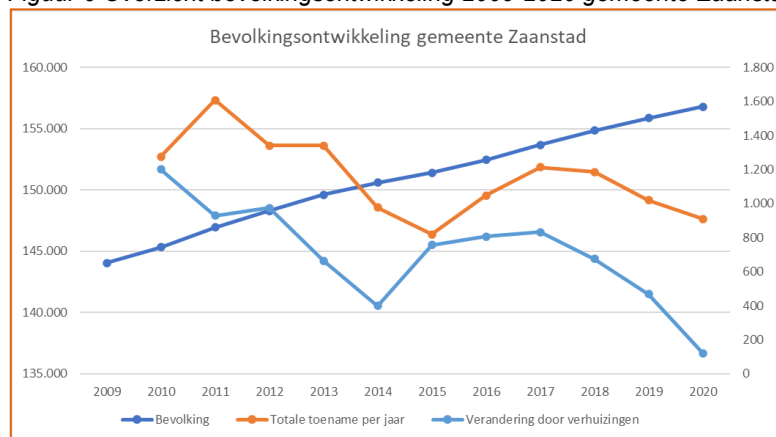
In aanvulling op voorgaande zijn een paar andere regionaal-economische effecten beschouwd:

Effecten op wonen

Beide alternatieven resulteren per saldo in een bereikbaarheidsverbetering. Naar verwachting wordt het invloedsgebied van de Guisweg daardoor ook aantrekkelijker om te wonen. Werklocaties in de omgeving kunnen bijvoorbeeld gemakkelijker worden bereikt.

In de gemeente Zaanstad is het afgelopen decennium het aantal inwoners met ongeveer tien procent toegenomen. In onderstaand figuur is een overzicht van de bevolkingsontwikkeling van de gemeente Zaanstad weergegeven. Het aantal inwoners waarmee de gemeente elk jaar groeit lag de afgelopen jaren tussen de circa 800 en 1.400 inwoners per jaar.

Figuur 6 Overzicht bevolkingsontwikkeling 2009-2020 gemeente Zaanstad (CBS, 2022)



⁶ Ecorys (2017), *Economische Effectenrapportage Duinpolderweg* en Ecorys (2012), *Quick-scan Regionaal Economische Effectenstudie RijnlandRoute*

De verwachting is dat er in 2040 circa 180.000 mensen in de gemeente Zaanstad wonen. Hierbij is de bevolkingsgroei wel sterk afhankelijk van de beoogde woningbouw. Zaanstad ontleent een zeer sterke positie door zijn ligging in het hart van de Metropoolregio Amsterdam en is steeds sterker verweven met Amsterdam. Het wordt steeds meer één stedelijk weefsel en Zaanstad profiteert van de dynamiek en de sterke economische ontwikkeling van Amsterdam. Dit komt onder andere tot uiting in de snellere verkoop van huizen en de sterke stijging van de woningprijzen in Zaanstad op dit moment. Er is ook een sterke verhuisrelatie met Amsterdam, waarbij Zaanstankanten naar Amsterdam verhuizen, maar nog meer Amsterdammers naar Zaanstad toekomen.

Mogelijk kan het project Guisweg de aantrekkelijkheid van wonen in de Zaanstreek licht verder vergroten. Als de aantrekkelijkheid van een woongebied toeneemt uit zich dit in hogere WOZ-waarden. Uit de (inmiddels wat gedateerde) studie *Stad en Land van het CPB* (2007) blijkt dat een toename van 1.000 bereikbare banen leidt tot een grondprijsstijging van circa € 0,18 per m². Wat indicatieve rekensommen met deze bedragen leert dat het project Guisweg mogelijk de gemiddelde WOZ-waarden van woningen in het gebied met enkele tientallen Euro's per woning kan doen stijgen. Gegeven het grotere effect op bereikbaarheid kan hier in het alternatief noordelijke ligging eerder sprake van zijn dan in het alternatief zuidelijke ligging.

Effecten op toerisme

De rechterkolom in figuur 5 aan het begin van dit hoofdstuk laat zien hoe een verbeterde bereikbaarheid bijdraagt aan de concurrentiepositie van bedrijven en daarmee aan het regionale vestigings- en ondernemingsklimaat. Recreanten hebben, net als forenzen, ook een tijdsbudget (de reistijd van en naar de recreatieplek), hoewel dit minder eenduidig is dan bij forenzen. Als gevolg van een verbeterde bereikbaarheid nemen ook de kosten voor sociaal-recreatieve verplaatsingen af, waardoor een consument een groter aantal recreatiemogelijkheden krijgt dan voorheen. Dit resulteert in hogere bestedingen en daarmee extra economische groei.

Op regionaal niveau lijken deze effecten van zeer beperkte omvang, gegeven de gemiddeld genomen beperkte reistijdeffecten van beide alternatieven. In het invloedsgebied van het project Guisweg bevindt zich met de Zaanse Schans wel een toeristische attractie van formaat. Met de betrokken ondernemersverenigingen is gesproken over de effecten van beide alternatieven op deze attractie. In het volgende hoofdstuk gaan we hier dieper op in, onder de effecten op ondernemingen oostelijk van de Julianabrug (paragraaf 6.6).

Effecten op koopstromen

Een veranderde bereikbaarheid kan ook z'n weerslag hebben op koopstromen. Winkels of winkelgebieden worden beter of minder goed bereikbaar en veranderen daarmee ook aan aantrekkelijkheid voor de consument. Op dit effect gaan we in het volgende hoofdstuk nader in, specifiek voor de detailhandel in de directe omgeving van het project Guisweg.

5.4 Conclusies

In dit hoofdstuk zijn de regionaal-economische effecten van de twee alternatieven voor het project Guisweg geanalyseerd.

Per saldo leidt het project tot een bereikbaarheidsverbetering. Het project stimuleert daarmee de regionale economie.

Het alternatief noordelijke ligging resulteert in een afname van de transportkosten voor het bedrijfsleven met circa € 1,0 miljoen per jaar en een toename van het aantal structurele banen in de regio met maximaal 10. Daarbij verbetert het aantal bereikbare banen voor werkzame personen en het aantal potentiële werknemers voor werkgevers licht.

In het alternatief zuidelijke ligging treden vergelijkbare effecten op maar deze zijn in omvang kleiner. Dit is een direct gevolg van het laten vervallen van aansluiting 2 in dit alternatief.

Het betreft per saldo (zeer) beperkte effecten. Deels is dit een gevolg van de relatief geringe bereikbaarheidsimpuls in vergelijking met bijvoorbeeld projecten (zoals de RijnlandRoute) die de aanleg van een volledig nieuwe verbinding betreffen en daardoor een groter effect hebben op de bereikbaarheid. Daarbij worden de positieve effecten van beide alternatieven deels gecompenseerd door de negatieve effecten die beide projecten op de bereikbaarheid hebben. Zie ook hoofdstuk 4.

6 Economische effecten voor directe omgeving

In het vorige hoofdstuk kwamen de regionaal-economische effecten van het project Guisweg aan bod. In dit hoofdstuk analyseren we de bedrijven en ondernemingen in de directe omgeving van de Guisweg.

Dit hoofdstuk bouwt in belangrijke mate voort op één-op-één interviews, specifiek voor deze studie, met de volgende tien ondernemingen of ondernemersverenigingen in de directe omgeving van het project:

1. Bart Natuursteen
2. Olam Cocoa B.V.
3. Tate & Lyle
4. Gamma bouwmarkt (vestiging Koog aan de Zaan)
5. Albert Heijn (vestiging Verzetstraat)
6. De Bree Makelaardij
7. Deyle B.V.
8. Ondernemersvereniging Rondje Koog
9. Ondernemersvereniging Zaanse Schans
10. Ondernemersvereniging OV1509 (Zaanse Schans)

In het vervolg van het hoofdstuk gaan we op basis van deze interviews in de paragrafen 6.2 tot en met 6.6 dieper in op de effecten voor de ondernemingen in de onderscheiden deelgebieden in hoofdstuk 2:

- De detailhandelszaken en ondernemingen aan de Guisweg;
- De industriële ondernemingen in het gebied tussen de Guisweg en de A8;
- De detailondernemingen net noordelijk van de A8;
- De ondernemingen in de historische kern van Koog aan de Zaan (net zuidelijk van de A8);
- De ondernemingen in het gebied oostelijk van de Julianabrug over de Zaan.

Vertrekpunt vormt een korte schets in paragraaf 6.1 hoe infrastructuur en een veranderde bereikbaarheid kan doorwerken op het lokale vestigings- en ondernemersklimaat.

Van interviews met ondernemers naar conclusies in dit hoofdstuk

De interviews met de ondernemingen en ondernemersverenigingen vormen de input voor dit hoofdstuk, en het hoofdstuk reflecteert ook de inhoud van deze gesprekken. Dit laat onverlet dat Arcadis zo veel mogelijk de uitspraken in deze interviews op waarde heeft geschat en op grond daarvan ook niet alle punten uit deze gesprekken in dit hoofdstuk heeft overgenomen. We schetsen derhalve in dit hoofdstuk de economische effecten van het project Guisweg voortbouwend op de gesprekken met de ondernemingen en ondernemersverenigingen. Conclusies in dit hoofdstuk kunnen afwijken van de meningen van specifieke geïnterviewde personen.

6.1 Effect van bereikbaarheid op lokaal vestigingsklimaat

De economische literatuur laat zien dat infrastructuur de ruimtelijke inrichting van regio's structureert⁷. Bedrijven, detailhandel en ondernemers vestigen zich graag op locaties die goed bereikbaar zijn en overheden passen daarop hun plannen aan. Enquêtes onder ondernemers geven aan dat bereikbaarheid van de locatie één van de meest belangrijke vestigingsplaatsfactoren is. Over het algemeen is een duidelijk verband waarneembaar tussen de kwaliteit van het infrastructuraanbod en het locatiegedrag van bedrijven. Locaties waarvan de bereikbaarheid onlangs is verbeterd, vervullen een functie bij het voor de regio behouden van expansieve, vitale bedrijfstypen en bij het aantrekken van dergelijke bedrijven uit andere regio's.

Als gevolg van nieuwe infrastructuur kan ook de waarde van bedrijventerreinen en kantoorlocaties veranderen. Een betere ontsluiting of meer passerend verkeer is veelal positief van invloed op grond- en vastgoedprijzen. Bij kavels die vanaf een snelweg/drukke weg kunnen worden gezien, geldt in het algemeen een opslag op de grondprijs tot 15 procent. Voor een locatie op een bedrijventerrein met een gunstige ontsluiting geldt een opslag op de grondprijs van

⁷ Zie bijvoorbeeld RPB (2005) *Kennisassen en kenniscorridors – Over de structurerende werking van infrastructuur in de kenniseconomie*.

10 tot 15 procent. Op deze manier kan infrastructuur of een betere bereikbaarheid ook geplande ontwikkelingen in de tijd naar voren halen (bijvoorbeeld een eerdere realisatie van een gepland bedrijventerrein) of een hoogwaardigere invulling aan ruimtelijke ontwikkelingen geven (bijvoorbeeld bouwen in hogere dichtheden omdat de bereikbaarheid beter is).

Nieuwe infrastructuur of een betere bereikbaarheid kan zo ruimtelijke ontwikkelingen stimuleren die anders niet of ergens anders zouden hebben plaatsgevonden. Hierbij is er een nauwe relatie met de omvang van de bereikbaarheidsimpuls van een project.

Al met al kan een veranderende bereikbaarheid een breed scala aan effecten voor specifieke bedrijven en ondernemingen hebben. In de volgende paragrafen wordt op een aantal van deze effecten dieper ingegaan.

6.2 Effecten op ondernemingen aan de Guisweg

Aan de Guisweg, oostelijk van de Guisweg met de Provincialeweg en het spoor, bevindt zich een aantal kleinere detailhandelszaken en ondernemingen, zoals Bart Natuursteen ('steenhouwerij').

Huidige bereikbaarheid

Verkeer naar deze ondernemingen komt grotendeels via de kruising van de Guisweg met de Provincialeweg en het spoor. Idem geldt voor verkeer dat deze ondernemingen verlaat. De ondernemingen zijn er geregeld getuige van dat het verkeer in de spitsuren 'voor hun deur' opstroopt als de overweg dicht is voor passerende treinen, en waarbij ervaren wordt dat dit de economische aantrekkelijkheid van het gebied onder druk zet.

Uit de gesprekken volgt een beeld dat een groot deel van het verkeer van en naar deze ondernemingen via de A8 en de Provincialeweg naar de kruising van de Guisweg met de Provincialeweg rijdt. Dit betreft zowel personen- als vrachtverkeer. Een bedrijf zoals Bart Natuursteen ontvangt meerdere keren per week vrachtwagens (zowel trekkers met opleggers als kleine vrachtwagens) die stenen komen lossen. Maar ontvangt daarnaast ook veel bezoekers die, gegeven het specialistische karakter van de onderneming, vaak uit een ruime omgeving afkomstig zijn en met de auto komen. Een goede autobereikbaarheid is dus belangrijk.

Effecten van project Guisweg

Ons beeld is dat ondernemingen in dit deelgebied erg verheugd zijn met het project Guisweg. De congestie op de Guisweg zal verminderen wat de aantrekkelijkheid van het gebied vergroot.

De ondernemers hebben hierbij een duidelijke voorkeur voor het alternatief noordelijke ligging omdat hierin aansluiting 2 behouden blijft. Daarmee blijven de bedrijven op dezelfde en efficiënte wijze ontsloten zoals nu het geval is.

Uit de gesprekken volgt echter niet een beeld dat het alternatief zuidelijke ligging een significant negatief effect heeft op het economisch functioneren van deze ondernemingen.

Ondernemingen staan positief tegenover het volledig maken van aansluiting 3 in beide alternatieven. Ons beeld is dat dit in lichte mate bijdraagt aan het vestigings- en ondernemersklimaat in het gebied. De effecten hiervan zijn mogelijk signifikanter als de A8-A9 Verbinding op termijn gerealiseerd wordt waardoor de aansluiting bijdraagt aan een duidelijk snellere verbinding tussen de Zaanstreek en de IJmond.

6.3 Effecten op de industrie tussen de Guisweg en de A8

Het gebied tussen de Guisweg en de A8 kenmerkt zich door de aanwezigheid van twee grote ondernemingen in de voedingsmiddelenindustrie, te weten Tate & Lyle ('zetmeelproductie') en Olam International ('cacaooverwerking').

Huidige bereikbaarheid

Kenmerkend voor beide ondernemingen is, dat ze in vergelijking met de andere bedrijven en ondernemingen in dit hoofdstuk, niet alleen gebruik maken van de weg maar ook van de binnenvaart. De aanvoer van grondstoffen gebeurt bij beide ondernemingen voor een groot deel juist met binnenvaart via de Zaan.

Beide ondernemingen genereren echter ook de nodige vrachtwagenbewegingen, veelal voor de distributie van halffabricaten, tussen- of eindproducten. Hierin zitten echter wel verschillen tussen beide ondernemingen.

Bij Tate & Lyle maakt in ieder geval met name inkomend en uitgaand vrachtverkeer in de regel gebruik van afrit 2 op de A8. Dit verkeer is in de regel afkomstig uit de richting Amsterdam. Inkomend vrachtverkeer rijdt vervolgens via de Kaarsenmakersstraat en de Pinkstraat naar het terrein van Tate & Lyle. Uitgaand vrachtverkeer rijdt vervolgens via de Verzetstraat naar de oprit naar de A8. Op deze manier maakt het vrachtverkeer minimaal gebruik van het onderliggend wegennet en van de woonstraten in het gebied. Uitgaand vrachtverkeer van Tate & Lyle gaat deels naar de richting Amsterdam maar ook deels naar magazijnen van het bedrijf in Velsen-Noord en in Wormerveer.

Vrachtverkeer naar Olam komt veelal eveneens uit de richting Amsterdam, maar maakt waar mogelijk gebruik van de route over de A7, de N515 en de Julianabrug. Deze route is in veel gevallen wat gemakkelijker en sneller dan de route via de A8, aansluiting 2 en de Provincialeweg. Werknemers en bezoekers rijden wel veelal via de A8 en aansluiting 2. Voor uitgaand vrachtverkeer ligt het beeld genuanceerder. Een substantieel deel van de afvoer van Olam gaat naar de vestiging van het bedrijf in Wormerveer, en rijdt dan via de kruising van de Guisweg met de Provincialeweg naar het noorden. Op deze momenten wordt geregeld hinder ervaren van de wachtrijen van het verkeer op de Guisweg op de spoorwegovergang. Het andere vrachtverkeer rijdt in de regel via de N515 naar de A7. Hier geldt dat de route via aansluiting 2 niet optimaal wordt gevonden, gegeven de korte en steile oprit naar de A8.

Daarnaast komen, mede door werktijden en ploegendiensten, de meeste medewerkers van beide ondernemingen met de auto. Idem geldt voor bezoekers.

Effecten van project Guisweg

Beide ondernemingen hebben een voorkeur voor het alternatief noordelijke ligging omdat in dit alternatief aansluiting 2 op de A8 blijft bestaan.

Allereerst blijven beide ondernemingen zo op de meest efficiënte wijze ontsloten, en wordt het omrijden via aansluiting 3 en over de nieuwe verbindingsweg voorkomen. Verwacht wordt dat vervoer in opdracht van beide ondernemingen wat duurder zal worden als vrachtverkeer van en naar beide ondernemingen wat langer onderweg is. Arcadis deelt deze verwachting.

Maar beide ondernemingen vragen hierbij echter ook nadrukkelijk aandacht voor hun specifieke situering dichtbij bewoond gebied. Beide ondernemingen kennen een lange historie in het gebied en zijn zich ervan bewust dat ze naast werkgelegenheid en welvaart voor de omgeving ook hinder veroorzaken via de omvangrijke verkeer- en vervoersstromen naar beide ondernemingen. Er is beide ondernemingen veel aan gelegen om de relatie met de omgeving niet onnodig onder druk te zetten. Beide ondernemingen proberen reeds nu via de organisatie van het vervoer de hinder voor de omgeving te beperken, bijvoorbeeld door zo min gebruik te maken van het onderliggend wegennet. Beide ondernemingen hebben het beeld dat de verkeershinder voor de omgeving toeneemt als de vrachtwagens op minder efficiënte wijze hun vestigingen kunnen bereiken, waardoor mogelijk de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in het gebied worden aangetast. Dit pleit tegen het alternatief zuidelijke ligging.

Beide ondernemingen staan in algemene zin positief tegen het ongelijkvloers maken van de kruising met het spoor alsook het volledig maken van aansluiting 3. Specifiek voor Tate & Lyle lijkt te gelden dat deze positieve effecten echter kleiner zijn dan de effecten van het laten vervallen van aansluiting 2 in het alternatief zuidelijke ligging.

6.4 Effecten op de ondernemingen net noordelijk van de A8

Net noordelijk van de A8 bevinden zich een aantal grotere detailhandelsondernemingen waaronder de Gamma bouwmarkt) en Broekhuis Koog aan de Zaan ('autodealer'). Het betreft ondernemingen met een relatief groot ruimtegebruik. Beide ondernemingen hebben, voor zover Arcadis bekend, vooral een klantenkring uit de directe omgeving.

Huidige bereikbaarheid

Bezoekers aan deze ondernemingen komen grotendeels met de auto uit een straal van enkele kilometers van de vestigingen van deze ondernemingen. Een deel van de bezoekers bereikt het gebied via de A8 en aansluiting 2, maar een groot deel komt ook via Provincialeweg dan wel uit de omgeving Zaandijk en Wormerveer dan wel uit Zaandam.

Effecten van project Guisweg

Uit de gesprekken volgt een beeld dat deze ondernemingen positief staan tegenover het project omdat de significante verkeershinder van de huidige spoorwegovergang wordt aangepakt.

De ondernemers geven aan dat idealiter aansluiting 2 op de A8 openblijft omdat dit voor bezoekers een gemakkelijke aanrijroute is. Daarmee hebben de ondernemers een voorkeur voor het alternatief noordelijke ligging. Beeld is echter ook dat de eventuele negatieve effecten van het alternatief zuidelijke ligging zeer beperkt zullen zijn. Wij delen de verwachting van de ondernemers dat bezoekers, gegeven het type detailhandel in dit gebied, zich niet laten weerhouden van een bezoek bij een wat langere reistijd.

6.5 Effecten op de historische kern van Koog aan de Zaan

Net ten zuiden van de A8 bevindt zich de historische kern van Koog aan de Zaan. Dit gebied kenmerkt zich met name door bedrijven die actief zijn in de detailhandel en in de zakelijke dienstverlening, waaronder ondernemingen als de Albert Heijn, Bree Makelaardij, Intertoys Woudt, Woudt Fietsenwinkel en Klavertje 8 Bloemenshop. Daarbij kent het gebied ook een aantal meer gespecialiseerde detailhandelsondernemingen zoals Rentenaar Hengelsport.

Dit betekent ook dat verschillende ondernemingen in het gebied een lokaal verzorgingsgebied ('een buurtfunctie') hebben, maar anderen juist een bovenlokaal of regionaal verzorgingsgebied. De aanwezige Albert Heijn combineert beide functies; de winkel heeft zowel een buurtfunctie maar haalt ook een substantieel deel van haar omzet uit verder weg wonende consumenten.

Huidige bereikbaarheid

Uit de interviews volgt een beeld waarin (logischerwijs) de autoafhankelijkheid toeneemt naar mate de ondernemingen een meer regionaal verzorgingsgebied hebben of specialistischer van karakter zijn. Voor de ondernemingen met een specifieke buurtfunctie is ook een goede bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers van belang.

Effecten van project Guisweg

Afhankelijk van het type onderneming, verschillen de beelden en meningen over de economische betekenis van het project Guisweg:

Ondernemingen met specifiek een buurtfunctie verwachten geen of marginale effecten van het project Guisweg. In het algemeen verwachten ze dat het oplossen van de verkeersproblematiek op de spoorwegovergang mogelijk kan bijdragen aan een licht grotere klantenkring. Het gebied wordt immers beter bereikbaar. Idem geldt voor het completeren van aansluiting 3. In de regel staan de ondernemingen daarom positief tegenover het project. De verschillen tussen de alternatieven lijken beperkt. Uit de gesprekken volgt een beeld dat het vervallen van aansluiting 2 in het alternatief zuidelijke ligging een vergelijkbaar beperkt effect heeft als het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang en het completeren van aansluiting 3. Dit laat onverlet dat, vergelijkbaar met de ondernemingen in de vorige paragraaf, aansluiting 2 een gemakkelijke aanrijroute biedt. Idealiter blijft deze route bestaan.

Vergelijkbare effecten gelden voor de ondernemingen met een specialistisch karakter. Deze ondernemingen kennen in de regel een regionale klantenkring, die van verder weg afkomstig zijn dan van de dagelijkse detailhandel. Deze klantenkring lijkt beperkt gevoelig voor een wat langere reistijd – mocht hier sprake van zijn. In het algemeen geldt dat hoe specialistischer de detailhandel is, des te meer klanten bereid een lage(re) reistijd voor lief te nemen en des te minder de factor 'reisgemak' meespeelt. Gemak speelt voor deze bezoekers een rol, maar in beduidend mindere mate dan voor de Albert Heijn (zie hierna). Ook voor deze ondernemingen geldt dat ze positief staan tegenover het project, maar een lichte voorkeur hebben voor het alternatief noordelijke ligging zodat de huidige en gemakkelijke aanrijroute over de A8 (voor een deel van de klantenkring) behouden blijft.

Arcadis deelt de hierboven geschetste verwachtingen voor beide typen ondernemingen.

Voor de Albert Heijn in het gebied lijkt de verschillen tussen beide alternatieven beduidend groter. Ontvangen cijfers van de Albert Heijn voor dit onderzoek schetsen een beeld dat bijna de helft van de omzet in de winkel afkomstig is van buiten de directe invloedssfeer van de winkel. Uit het interview met de betrokken onderneming volgt een beeld dat de winkel, als gevolg van zijn ligging naast de A8, substantiële omzet genereert uit woon-werkverkeer uit de brede regio dat op weg naar huis of werk de winkel aandoet voor wat aankopen. Dit is voor de consument aantrekkelijk door de ligging van de winkel direct aan afrit 2 op de A8, waardoor er minimale barrières zijn voor de consument om de winkel te bezoeken. Dit is ook een belangrijk *Unique Selling Point* van de winkel, in combinatie met veel parkeergelegenheid en een groot assortiment. In de afweging van beide alternatieven:

- Het alternatief noordelijke ligging heeft voor de Albert Heijn de voorkeur omdat in dit alternatief de huidige aanrijroute van de winkel behouden blijft. En daarmee feitelijk ook het 'verdienmodel' van de huidige winkel. Wel

zijn er zorgen bij de Albert Heijn of, als gevolg van de vernieuwde verkeerssituatie in het gebied, de bereikbaarheid van de winkel net zo goed blijft als momenteel het geval is.

- Het alternatief zuidelijke ligging vanuit de bedrijfsvoering van de Albert Heijn ongewenst is, omdat daarin de huidige aanrijroute komt te vervallen. De verwachting van de Albert Heijn is dat dit tot significant omzetverlies kan leiden en zij doet hier ook zelf onderzoek naar. In het interview heeft de Albert Heijn niet alleen aandacht gevraagd voor de negatieve effecten op omzet en werkgelegenheid van de Albert Heijn, maar ook voor de omliggende detailhandel. Bestedingen bij de Albert Heijn worden naar eigen zeggen ook regelmatig gecombineerd met bestedingen aan winkels in de detailhandel, zoals de plaatselijke bakker en bloemist. Daarnaast is in het interview aandacht gevraagd voor de bijdrage die de Albert Heijn heeft geleverd aan de 'opwaardering' van het gebied direct aangrenzend aan de Albert Heijn. Arcadis kan niet al deze punten goed op waarde schatten, maar deelt wel dat, gegeven de regionale klantenkring, de Albert Heijn significante economische schade kan ondervinden van het alternatief zuidelijke ligging. Het betreft een supermarkt met een groot aantal concurrenten binnen een straal van enkele kilometers. Het 'gemak' of het gebrek aan barrières waarmee de supermarkt nu bereikt kan worden, draagt in belangrijke mate bij aan de aantrekkelijkheid van de winkel. Bij een vermindering van dit 'gemak' mag verwacht worden dat dit ook zijn weerslag op de omzet zal hebben.

6.6 Effecten op ondernemingen oostelijk van de Julianabrug

Tenslotte kijken we naar de ondernemingen in het gebied oostelijk van de Julianabrug over de Zaan. Voor dit gebied is de Guisweg een belangrijke ontsluitingsweg. Het gebied wordt qua economische activiteiten gekenmerkt door de toeristische attractie Zaanse Schans en door het bedrijf Royal Duyvis Wiener BV ('pindaverwerking').

Huidige bereikbaarheid

Uit de interviews komt naar voren dat de Guisweg voor werknemers en bezoekers aan dit gebied een belangrijke ontsluitingsweg vormt, maar dat deze route voor verkeer uit de regio Amsterdam duidelijk ondergeschikt is aan de route via de A7 en de N515. Zowel vrachtverkeer als touringcarbussen maken overwegend gebruik van deze laatste route, en gebruiken de A8 en Provincialeweg dus relatief minder.

Bezoekers aan de Zaanse Schans namen de afgelopen jaren steeds vaker de trein voor een bezoek aan de Zaanse Schans. De wandelroute vanaf station Zaandijk Zaanse Schans over de Stationsstraat, Lagendijk en Julianabrug is daarom voor de Zaanse Schans van toenemend belang.

Effecten van project Guisweg

Het project Guisweg heeft geen effect op de route over de A7 en de N515. Op grond hiervan verwachtten de gesproken ondernemers niet of uitsluitend marginale effecten van het project Guisweg voor het economisch functioneren van het gebied.

In de afweging tussen de twee alternatieven heeft voor het economisch functioneren van het gebied het alternatief noordelijke ligging een lichte voorkeur. Hoewel beperkt in omvang, rijdt een deel van de bezoekers en het zakelijk verkeer over de A8 en de Provincialeweg. En maakt daarmee gebruik van aansluiting 2 op de A8. In het alternatief noordelijke ligging blijft deze aansluiting gehandhaafd, en zullen kortere reistijden naar dit gebied resulteren dan in het alternatief zuidelijke ligging.

In de interviews is opgemerkt dat de bezoekers aan de Zaanse Schans in de regel niet erg 'tijdkritisch' zijn en dat een eventueel licht langere reistijd geen weerslag zal hebben op de overweging om wel of niet de Zaanse Schans te bezoeken. Dit sluit ook aan bij de ervaringen van Arcadis met het reisgedrag van dit type weggebruikers.

Onderdeel van het project Guisweg is in beide alternatieven een verbeterde bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid van station Zaandijk-Zaanse Schans en zijn directe omgeving. Wij verwachten niet dat dit zijn weerslag heeft op het aantal bezoekers aan de Zaanse Schans, maar de maatregelen kunnen er wel toe bijdragen dat het gebruik van de trein bij bezoek aan de Zaanse Schans aan populariteit wint.

6.7 Conclusies

Onderstaande tabel vat de verwachte effecten voor de ondernemingen in de vijf deelgebieden samen:

Tabel 11 Effecten op economisch functioneren bedrijven en ondernemingen in de directe omgeving van de Guisweg

Deelgebied	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
1. Guisweg oostelijk van spoor	+	0/+
2. Industrie tussen Guisweg en A8	+	-/0
3. Detailhandel noordelijk A8	+	+
4. Detailhandel historische kern:		
• Ondernemingen met buurtfunctie	0/+	0
• Specialistische ondernemingen	0/+	0/+
• Albert Heijn	-/0	-
5. Oostelijk van Julianabrug	0	0
Totaal	+	0

Geïnterviewde ondernemers verwachtten, uitzonderingen daargelaten, dat beide alternatieven in het algemeen een zeer beperkt effect op de bedrijfsvoering en omzet van de ondernemingen in het gebied hebben.

Het hoofdstuk en de tabel laten wel zien dat de economische betekenis van het project Guisweg sterk afhankelijk is van het type onderneming en van het specifieke alternatief. Voor de bedrijven in de directe omgeving heeft vanuit bedrijfseconomisch perspectief het alternatief noordelijke ligging de voorkeur. In dit alternatief blijft de bestaande aanrijroute over de A8 en aansluiting 2 in stand, waarmee er sprake blijft van een efficiënte ontsluiting van de ondernemingen in het gebied en waarbij de hinder van het verkeer voor de omgeving tot een minimum beperkt blijft. Afhankelijk van het type onderneming wordt hier meer of minder waarde aan gehecht.

De effecten van het alternatief zuidelijke ligging, en dan specifiek het vervallen van aansluiting 2, lopen sterk uiteen. Voor veel ondernemingen in het gebied heeft, als gevolg van de buurtfunctie van de onderneming, het specialistische karakter ervan en/of de herkomst of bestemming van bezoekers of werknemers, het laten vervallen van deze aansluiting maximaal een marginaal negatief effect. Dit effect wordt bovendien naar verwachting voor veel ondernemingen gecompenseerd door de verbeterde verkeerssituatie in gebied door het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang en het volledig maken van aansluiting 3. Specifiek voor de Albert Heijn in het gebied kan dit alternatief echter significant negatieve effecten hebben als gevolg van het grote belang van een optimale autobereikbaarheid voor deze onderneming. Voor Tate & Lyle en voor Olam resulteert het alternatief in wat hogere transportkosten, maar belangrijker lijkt het gevoel bij beide ondernemingen dat met dit alternatief de hinder van deze ondernemingen voor de omgeving kan toenemen.

In de interviews met de ondernemingen is, in aanvulling op de hiervoor beschreven effecten, vaak ook vanuit de geïnterviewden aandacht gevraagd voor een aantal andere aspecten op en rond dit project:

- Meerdere ondernemingen vragen zich af of het aanpassen van de capaciteit van delen van de Provincialeweg van 2x2- naar 2x1-rijstroken (om de onderdoorgang met het spoor mogelijk te maken) wel mogelijk is gegeven de nu al grote verkeersdruk op deze weg. Zorg is dat hiermee (nieuwe) congestie ontstaat.
- Er zijn zorgen dat na realisatie van het project de Guisweg tussen het spoor en de Julianabrug wordt afgewaardeerd, waardoor het gebied rondom de Zaanse Schans minder goed bereikbaar wordt.
- Er zijn veel vragen over nut en noodzaak van de verbetering van de fietsinfrastructuur langs de Provincialeweg ter hoogte van de oprit naar de A8.
- Hoewel de meeste ondernemers een voorkeur hebben voor het alternatief noordelijke ligging ligt, stellen zij dat ze kunnen begrijpen dat bewoners mogelijk juist liever de Sluissloot bevaarbaar willen houden. Er zijn zorgen voor een besluitvormingsproces waarin de afweging over beide alternatieven gaat over de belangen van de ondernemers versus de belangen van omwonenden. Idealiter is er een win-winsituatie te creëren. Is bijvoorbeeld in het alternatief zuidelijke ligging een situatie mogelijk is waarin het deel van de afrit naar de Provincialeweg komt te

vervallen, maar het deel van de afrit naar de Kaarsenmakersstraat behouden blijft? Of dat de aansluiting uitsluitend voor doelgroepverkeer openblijft.

- Verschillende ondernemingen hebben aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van hun ondernemingen tijdens de bouwwerkzaamheden voor beide alternatieven.
- In het algemeen is tenslotte meerdere keren gewezen op de grote barrièrewerking van de spoorlijn tussen Zaandijk en Zaandam, en de grote omrijdbewegingen die dit voor het oost-westverkeer in het gebied betekent. Opgemerkt is dat beide alternatieven deze problematiek maar zeer beperkt aanpakken. Bij voorkeur wordt het spoor over een grote afstand verdiept waardoor niet alleen de problematiek van de kruising van de Guisweg met het spoor wordt aangepakt maar ook een oplossing wordt geboden voor de stedelijke verkeersproblematiek in Zaandam.
- Hieraan gerelateerd is dat meerdere ondernemingen aandacht hebben gevraagd voor de openingstijden van busbrug De Binding voor het andere verkeer. Verwacht wordt dat het volledig maken van aansluiting 3 tot meer verkeer naar Westerwating leidt.

7 Aanvullende economische effecten

De hoofdstukken hiervoor concentreren zich op de doorwerking van de veranderde autobereikbaarheid als gevolg van het project Guisweg op de regionale en lokale economie. Het betreft de naar verwachting omvangrijkste economische effecten van beide alternatieven, gegeven de grote effecten van beide alternatieven op het autoverkeer in vergelijking met de effecten op de andere vervoerwijzen.

In aanvulling hierop mogen een aantal andere economische effecten verwacht worden, specifiek als gevolg van de verbeterde ruimtelijke kwaliteit door verschillende maatregelen in het project Guisweg:

- Verbetering ruimtelijke kwaliteit van station Zaandijk-Zaanse Schans en zijn directe omgeving. In het beide alternatieven wordt een aantal maatregelen genomen waardoor bereikbaarheid, toegankelijkheid, ruimtelijke kwaliteit en sociale veiligheid op en rond het station verbeteren. Dit zal ook zijn weerslag hebben op de aantrekkelijkheid van het aangrenzende gebied, bijvoorbeeld in de vorm van hogere woningwaarden.
- Verbetering ruimtelijke kwaliteit omgeving aansluiting 2 in alternatief zuidelijke ligging. In specifiek het alternatief zuidelijke ligging komt de huidige aansluiting 2 met de A8 te vervallen. Daarmee wordt de barrièrefunctie van de A8 deels verminderd en neemt ook het verkeer en de hinder ervan in het gebied af. Daarnaast komt er met het 'verdwijnen' van de aansluiting letterlijk ruimte vrij, waarmee kansen ontstaan het gebied een kwaliteitsimpuls te geven. Ook dit kan zijn weerslag hebben op woning- en vastgoedwaardes, uiteraard afhankelijk van het belang van aansluiting 2 voor specifieke bewoners en ondernemingen.
- In beide alternatieven verbetert de fietsinfrastructuur in het gebied. Fietzers hoeven niet meer te wachten voor passerende treinen en op verschillende andere plekken wordt ook de fietsinfrastructuur verbeterd. Ook hiermee wordt de ruimtelijke kwaliteit verbeterd.

Onderstaande tabel vat deze effecten op ruimtelijke kwaliteit samen.

Tabel 12 Effecten op ruimtelijke kwaliteit

Locatie / Maatregel	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
1. Omgeving station Zaandijk-Zaanse Schans	+	+
2. Omgeving aansluiting 2 met A8	0	+
3. Verbetering fietsinfrastructuur	+	+

8 Samenvatting & Conclusies

In dit rapport zijn in de vorm van een quick-scan de economische effecten van het project Guisweg geanalyseerd. De studie analyseert de twee alternatieven die ook in de planstudie voor het project Guisweg centraal staan; het alternatief noordelijke ligging en het alternatief zuidelijke ligging.

De studie laat allereerst zien dat de ondernemingen, in zowel de Zaanstreek als geheel als in het invloedsgebied van het project, gebaat zijn bij een goede bereikbaarheid over de weg voor vracht- als personenvervoer. Uit de analyses komt daarnaast naar voren dat het vestings- en ondernemersklimaat in de Zaanstreek voor verbetering vatbaar is, maar niet dat de bereikbaarheid over de weg in de Zaanstreek een meer dan gemiddeld punt van aandacht is in vestings- en ondernemersklimaat in vergelijking met andere regio's in Nederland.

Effecten project Guisweg op bereikbaarheid

De kruising van de Guisweg in Zaandijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor voetgangers, fietsers en automobilisten. Primaire doel van het project Guisweg is om de kruising met het spoor veiliger te maken, middels een ongelijkvloerse kruising. Neven-doel is onder meer om de kwaliteit van de leefomgeving rondom de kruising en bij station Zaandijk-Zaanse Schans te verbeteren.

Het project grijpt daarmee aan op de bereikbaarheid van het gebied, wat vervolgens doorwerkt op het functioneren van de economie. Dit betreft zowel de bereikbaarheid met de auto als met de fiets. De uitgevoerde analyses ten behoeve van de opgestelde quick-scan maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor het project Guisweg laten zien dat de totale effecten voor autoverkeer vele malen groter zijn dan voor het fietsverkeer. In deze quick-scan staan daarom de effecten op de autobereikbaarheid en de weerslag ervan op de economie centraal. *N.B. Het ongelijkvloers maken van de kruising van de Guisweg met het spoor is daarnaast een voorwaarde om het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) tussen Amsterdam en Alkmaar te realiseren, maar is niet de laatste stap voor de realisatie van PHS. Een besluit op korte termijn over de Guisweg vraagt nog altijd om een besluit over de Beverwijksestraatweg in de gemeente Castricum. Op grond hiervan nemen we in deze studie geen baten voor de treingebruikers mee.*

De uitgevoerde verkeersanalyses laten zien dat het project voor verschillende weggebruikers de bereikbaarheid verbetert, maar dat deze voor anderen juist verslechterd. Positieve effecten worden daarmee deels gecompenseerd door negatieve bereikbaarheidseffecten. Per saldo verbetert echter de bereikbaarheid. Deze verbetert het meest in het alternatief noordelijke ligging. In het alternatief zuidelijke ligging zijn de bereikbaarheidswinsten circa 70% minder dan in het alternatief noordelijke ligging. Dit is een direct gevolg van het vervallen van aansluiting 2 in dat alternatief, wat de positieve effecten van het project als geheel deels compenseert.

Regionaal-economische effecten project Guisweg

Per saldo leidt het project Guisweg tot een bereikbaarheidsverbetering voor het autoverkeer. Op regionaal-economisch niveau stimuleren beide alternatieven de regionale economie. Op basis van kentallen – voortbouwend op de totale bereikbaarheidseffecten – is een inschatting van deze effecten gemaakt.

Het alternatief noordelijke ligging resulteert in een afname van de transportkosten voor het bedrijfsleven met circa € 1,0 miljoen per jaar en een toename van het aantal structurele banen in de regio met maximaal 10fte. Daarbij verbetert het aantal bereikbare banen voor werkzame personen en het aantal potentiële werknemers voor werkgevers licht.

In het alternatief zuidelijke ligging treden vergelijkbare effecten op maar deze zijn in omvang kleiner. Dit is een direct gevolg van het laten vervallen van aansluiting 2 in dit alternatief.

Het betreffen per saldo (zeer) beperkte positieve effecten op regionaal schaalniveau. Deels is dit een gevolg van de relatief geringe bereikbaarheidsimpuls in vergelijking met bijvoorbeeld projecten die de aanleg van een volledig nieuwe verbinding betreffen en daardoor een groter effect hebben op de bereikbaarheid. Daarnaast worden de positieve effecten op bereikbaarheid van beide alternatieven deels gecompenseerd door de negatieve effecten die beide projecten op de bereikbaarheid hebben.

Economische effecten voor directe omgeving project Guisweg

In aanvulling hierop zijn de effecten op bedrijven en ondernemingen in de directe omgeving van de Guisweg geanalyseerd. Interviews met ondernemingen en ondernemersverenigingen vormen de basis hiervoor, en de uitgevoerde analyses reflecteren ook de inhoud van deze gesprekken. Dit laat onverlet dat Arcadis zo veel mogelijk de uitspraken in de interviews op waarde heeft geschat. Conclusies kunnen afwijken van de mening van geïnterviewden.

Voor vijf deelgebieden in de omgeving van de Guisweg zijn de effecten bepaald. De tabel vat deze effecten samen:

Tabel 13: lokaal-economische effecten in de omgeving van de Guisweg.

Deelgebied	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
1. Guisweg oostelijk van spoor	+	0/+
2. Industrie tussen Guisweg en A8	+	-/0
3. Detailhandel noordelijk A8	+	+
4. Detailhandel historische kern:		
• Ondernemingen met buurtfunctie	0/+	0
• Specialistische ondernemingen	0/+	0/+
• Albert Heijn	-/0	-
5. Oostelijk van Julianabrug	0	0
Totaal	+	0

Geïnterviewde ondernemers verwachtten, uitzonderingen daargelaten, dat beide alternatieven in het algemeen een zeer beperkt effect op de bedrijfsvoering en omzet van de ondernemingen in het gebied hebben.

Het hoofdstuk en de tabel laten wel zien dat de economische betekenis van het project Guisweg sterk afhankelijk is van het type onderneming en van het specifieke alternatief. Voor de bedrijven in de directe omgeving heeft vanuit bedrijfseconomisch perspectief het alternatief noordelijke ligging de voorkeur. In dit alternatief blijft de bestaande aanrijroute over de A8 en aansluiting 2 in stand, waarmee er sprake blijft van een efficiënte ontsluiting van de ondernemingen in het gebied en waarbij de hinder van het verkeer voor de omgeving tot een minimum beperkt blijft. Afhankelijk van het type onderneming wordt hier meer of minder waarde aan gehecht.

De effecten van het alternatief zuidelijke ligging, en dan specifiek het vervallen van aansluiting 2, lopen sterk uiteen. Voor veel ondernemingen in het gebied heeft – als gevolg van de buurtfunctie van de onderneming, het specialistische karakter ervan en/of de herkomst of bestemming van bezoekers of werknemers – het laten vervallen van deze aansluiting maximaal een marginaal negatief effect. Dit effect wordt bovendien naar verwachting voor veel ondernemingen gecompenseerd door de verbeterde verkeerssituatie in gebied door het ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang en het volledig maken van aansluiting 3. Specifiek voor de Albert Heijn in het gebied kan dit zuidelijke alternatief echter significant negatieve effecten hebben als gevolg van het grote belang van een optimale autobereikbaarheid voor deze onderneming. Voor Tate & Lyle en voor Olam resulteert het alternatief in wat hogere transportkosten, maar belangrijker lijkt het gevoel bij beide ondernemingen dat met dit alternatief voor de omgeving de hinder van deze ondernemingen kan toenemen.

Aanvullende economische effecten

In aanvulling hierop mogen een aantal andere economische effecten verwacht worden, specifiek als gevolg van de verbeterde ruimtelijke kwaliteit door verschillende maatregelen in het project Guisweg:

Onderstaande tabel vat deze effecten op ruimtelijke kwaliteit samen.

Tabel 14: Effecten op ruimtelijke kwaliteit

Locatie / Maatregel	Alternatief noordelijke ligging	Alternatief zuidelijke ligging
1. Omgeving station Zandijk-Zaanse Schans	+	+
2. Omgeving aansluiting 2 met A8	0	+
3. Verbetering fietsinfrastructuur	+	+

Colofon

ECONOMISCHE EFFECTEN PROJECT GUISWEG
DEFINITIEF

KLANT

Opdrachtgever: Vervoerregio Amsterdam

AUTEUR

Arcadis Nederland B.V. (Koen Vervoort, Tobias Deelstra, Bas Gerretsen, Jesse Zwiers)

PROJECTNUMMER

30113141

ONZE REFERENTIE

DR7UF2VY2J6F-2008181443-205:1.0

DATUM

7 april 2022

STATUS

Definitief

Over Arcadis

Arcadis is een toonaangevend wereldwijd ontwerp- en consultancybureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij maken het verschil voor onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Met 27.000 mensen in meer dan 70 landen genereerden we in 2020 een omzet van €3,3 miljard. Wij ondersteunen UN-Habitat met kennis en expertise om leefomstandigheden te verbeteren in gebieden getroffen door de gevolgen van de klimaatverandering.

www.arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

T +31 (0)88 4261261

Arcadis. Improving quality of life

Volg ons op



[arcadis-nederland](https://www.arcadis-nederland.nl)



[arcadis_nl](https://twitter.com/arcadis_nl)



[ArcadisNetherlands](https://www.ArcadisNetherlands.nl)