

Rapportage SIA

Planstudie Guisweg Fase 2

Definitief

Verantwoording

Titel	Rapportage SIA
Onderwerp:	Planstudie Guisweg Fase 2
Projectnummer:	51005070
Klant:	Vervoerregio Amsterdam
Referentienummer	51005070-SIA-001

Versie:	Definitief
----------------	------------

Datum:	25-02-2022
---------------	------------

Auteur	Robert Jan Jonker
E-mailadres	Robertjan.jonker@sweco.nl

Gecontroleerd door	Nadine Keller
---------------------------	---------------

Paraaf gecontroleerd



Goedgekeurd door	Bart van Oosterhout
Paraaf goedgekeurd	



Document referentie:	51005070-SIA-001
-----------------------------	------------------

Inhoudsopgave

0	Samenvatting.....	5
1	Inleiding	10
1.1	Aanleiding en doelstellingen project Guisweg.....	10
1.2	Wat is een Social Impact Assessment (SIA) ?	13
1.3	Relatie SIA en PlanMER en kosten-batenanalyse	14
1.4	Leeswijzer.....	15
2	Screening: eerste analyse van de projectmaatregelen	16
2.1	De projectmaatregelen in het kort	16
2.2	Selectie van relevante criteria	17
2.3	Conclusie screening	18
3	Profiel van de gemeenschap.....	19
3.1	Karakterisering van wijken en buurten	19
3.2	Wijze van participatie.....	22
4	Beschrijving Alternatieven	25
4.1	Ontwikkeling van de MER-alternatieven	25
4.2	Beschrijving van de alternatieven.....	26
4.2.1	Alternatief Noord	26
4.2.2	Alternatief Zuid	31
5	Scoping: nadere selectie van te onderzoeken effecten	37
5.1	Toelichting	37
5.2	Veranderingen in de bereikbaarheid	38
5.3	Effecten op het vertrouwen in de overheid.....	38
5.4	Effecten op omgevingsfactoren.....	38
5.5	Concrete zorgen	38
5.6	Effecten op de persoonlijke bezittingen en eigendomsrechten.....	38
6	Analyse en beoordeling van de effecten	39
6.1	Veranderingen in de bereikbaarheid	39
6.2	Effecten op het vertrouwen in politici en overheid.....	41
6.3	Effecten op omgevingsfactoren.....	42
6.4	Concrete zorgen	46
6.5	Beoordeling en vergelijking van alternatieven.....	48
7	Mitigerende maatregelen.....	51
7.1	Algemeen	51
7.2	Mitigerende maatregelen voor de veranderingen in de bereikbaarheid.....	51
7.3	Mitigerende maatregelen voor de effecten op vertrouwen.....	52
7.4	Mitigerende maatregelen voor effecten op omgevingsfactoren	52

7.5	Mitigerende maatregelen voor concrete zorgen.....	52
8	Monitoring en evaluatie	54

0 Samenvatting

Deze samenvatting geeft de essentie van de SIA weer aan de hand van de volgende vragen:

- *Wat is de aanleiding en de doelstelling van het project?*
- *Wat zijn de in dit SIA onderzochte alternatieven?*
- *Wat zijn de uitkomsten van de SIA?*
- *Hoe gaat het project verder?*

De SIA is opgesteld op basis van het binnen het project gevoerde proces met een focusgroep van betrokken omwonenden/belanghebbenden en een peiling onder de bevolking in de wijken rondom het project.

Wat is de aanleiding en de doelstelling van het project ?

Zaandijk in de gemeente Zaanstad wordt in noord-zuidrichting doorsneden door de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar met pal daarnaast, aan de oostzijde, de N203, ter plekke de Provincialeweg. In de regio zijn weinig oost-westverbindingen over het spoor voor autoverkeer beschikbaar. De belangrijkste oost-west verbinding voor Zaandijk is de Guisweg. De spoorwegovergang in de Guisweg moet worden vervangen door een ongelijkvloerse spoorkruising omdat deze overgang vanwege de geplande intensivering van het treinverkeer niet meer handhaafbaar is. De belemmering voor de doorstroming en de onveiligheid wordt te groot als de overweg ruim een half uur per uur gesloten moet zijn.



Figuur S.1 *Kruising Guisweg-Provincialeweg en spoorovergang Guisweg*

In eerdere projectfasen is onderzocht of het verdiepen of ophogen van het spoor een oplossing biedt¹. Deze opties zijn te kostbaar gebleken. Vandaar dat ervoor gekozen is dat het spoor blijft liggen op maaiveld en de weg er onder door moet. Dit is bouwtechnisch en verkeerstechnisch niet inpasbaar op de locatie van de huidige kruising. Daarom is in de nabijheid gezocht naar andere locaties waar deze onderdoorgang te realiseren is.

Als onderdeel van het project wordt aansluiting 3 op de A8 omgebouwd tot een volledige aansluiting. Verkeer kan daar in de toekomst ook naar het westen en vanuit het westen Zaanstad in. Dit wordt in één project meegenomen met de spoorkruising Guisweg.

Voor het project zijn de volgende doelstellingen vastgesteld:

- **Hoofddoel**

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

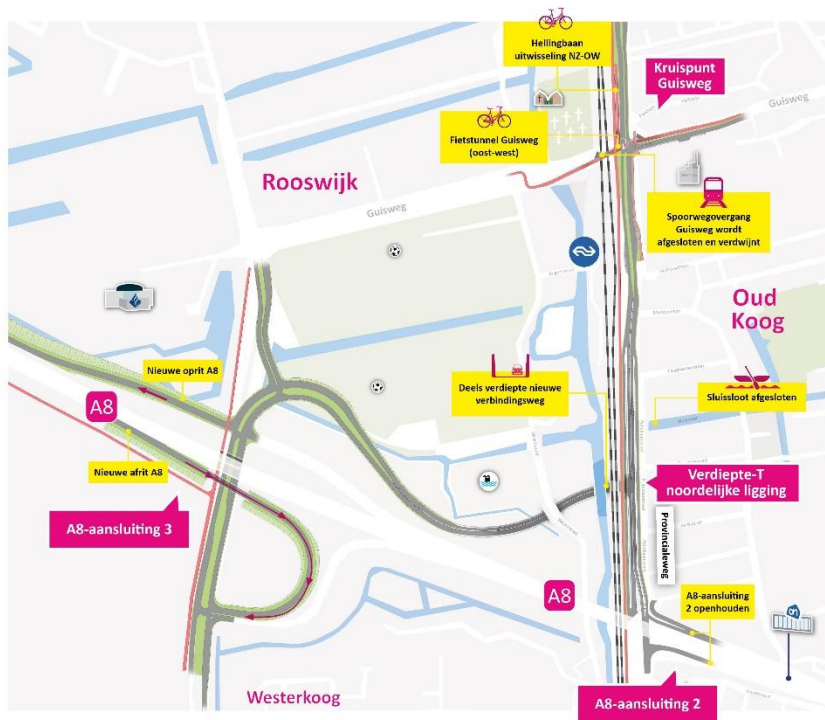
Nevendoelen

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

Wat zijn de in de SIA onderzochte alternatieven?

Onderstaande figuren tonen de beide onderzochte alternatieven Noord en Zuid.

¹ In bijlage 1 van het PlanMER is uitvoering op de projecthistorie en de eerder onderzochte alternatieven ingegaan



Figuur S.2 Alternatief Noord



Figuur S.3 Alternatief Zuid

In beide alternatieven komt er een nieuwe verbindingsweg tussen aansluiting 3 en de Provincialeweg, in plaats van de route over de Guisweg langs het Politiebureau. De nieuwe verbindingsweg gaat onder het spoor door en sluit dan aan op de Provincialeweg die daarvoor ook deels wordt verlaagd. In

beide alternatieven wordt aansluiting 3 volledig gemaakt en komt er een fietstunnel in de Guisweg onder de Provincialeweg en onder het spoor door. Beide alternatieven gaan over het tenniscomplex van TV Westzijderveld en door de bosstrook tussen de A8 en het zwembad.

De belangrijkste verschillen tussen beide alternatieven zijn:

- In alternatief Noord blijft aansluiting 2 open, in alternatief Zuid kan dat niet en wordt aansluiting 2 afgesloten en verwijderd;
- In alternatief Noord wordt de Sluissloot als vaarverbinding afgesloten door de verdiepte ligging van de Provincialeweg bij de kruising met het water, in Alternatief Zuid blijft de Sluissloot open;
- In alternatief Noord wordt ook het tenniscomplex van KZTV doorsneden, in alternatief Zuid niet;
- In alternatief Zuid komt er een nieuwe fietsverbinding tussen de Pellekaanstraat en de Verzetstraat aan de oostzijde van de Provincialeweg; in alternatief Noord kan dit niet doordat aansluiting 2 in dit alternatief gehandhaafd blijft.

Wat zijn de uitkomsten van de SIA?

In de SIA is gekeken naar de volgende sociale effecten:

- Veranderingen in de bereikbaarheid van werk, school, voorzieningen, familie en vrienden e.d. en daarmee samenhangende veranderingen in reisgedrag;
- Effecten op het vertrouwen in politici en de overheid;
- Effecten op omgevingsfactoren zoals geluid, luchtkwaliteit, verkeersdrukke en de invloed daarvan op welbevinden;
- Concrete zorgen.

De meeste mensen in de focusgroep ervaren geen/beperkte **veranderingen in de bereikbaarheid**, bijvoorbeeld omrijden naar de sportvelden. De afsluiting van aansluiting 2 in alternatief zuid is in dat alternatief een aanvullend element dat door de meeste betrokkenen negatief wordt gewaardeerd.

In de peiling geeft iets meer dan de helft van de respondenten aan dat reisgedrag gaat veranderen. In de opmerkingen wordt zowel omrijden vanwege het sluiten van de spoorwegovergang (beide alternatieven) als omrijden vanwege het vervallen van aansluiting 2 (alternatief Zuid) benoemd.

In relatie tot het **vertrouwen in de overheid** geven de meeste respondenten aan voldoende over het project te worden geïnformeerd. In de open opmerkingen wordt wel regelmatig gevraagd om meer informatie, vooral ook tijdige aankondiging van bijeenkomsten en een goede terugkoppeling van besluiten naar de bewoners. Een deel van de respondenten mist informatie over alternatieven die eerder binnen het project zijn afgevallen, zoals een verdiepte ligging van het spoor, maar nog wel vanuit de gemeenteraad in Zaanstad worden aangedragen. In de focusgroep komen wel twijfels naar boven of de impact op de tenniscomplexen en de mogelijk afsluiting van de Sluissloot in alternatief Noord wel voldoende zwaar worden meegewogen. Dit raakt het vertrouwen bij een eventuele keuze voor alternatief Noord.

In de focusgroep wordt (beperkt) meer hinder voor **omgevingsfactoren** verwacht ten gevolge van het project. In de peiling verwachten de meeste respondenten niet meer of minder hinder, en de groepen die wel meer of minder hinder verwachten zijn ongeveer even groot.

De meeste leden van de focusgroep geven **concrete zorgen** aan. Beide alternatieven leiden tot concrete zorgen over hun huis (tijdens de uitvoering) en hun woonomgeving in de nieuwe situatie. Dit komt vooral naar voren bij bewoners uit Westerkoog, in Rooswijk wordt de situatie na realisatie met minder zorgen tegemoet gezien. In de peiling geeft een minderheid van de respondenten (circa een derde) aan zich concrete zorgen te maken.

De verschillen tussen de alternatieven zijn beperkt. In alternatief Zuid wordt wat meer effect op bereikbaarheid/reisgedrag verwacht. Het verwijderen van aansluiting 2 leidt voor een aantal relaties tot een grotere reisafstand. Maar ook de nadelen van het open laten van aansluiting 2, zijnde de afsluiting van de Sluissloot en het grotere effect op de tenniscomplexen worden herkend en aangegeven.

- **Reflectie op deze uitkomsten**

De verschillen tussen de focusgroep en de groep respondenten op de peiling zijn niet groot. Beide groepen verwachten omrijd-effecten en een negatieve invloed op de bereikbaarheid. Het moeten omrijden vanwege een permanent gesloten spoorwegovergang wordt daarbij kennelijk als een groter probleem gezien dan het moeten wachten voor een tijdelijk gesloten spoorwegovergang. Ook lijken veel bewoners van het studiegebied (focusgroep en respondenten peiling) voor henzelf weinig meerwaarde te zien in het volledig maken van aansluiting 3. Het verbeteren van de bereikbaarheid is één van de doelstellingen van het project. Die doelstelling wordt in het project gerealiseerd door het compleet maken van aansluiting 3 en het faciliteren van een hogere intensiteit aan treinen op het spoor. Op het woon- en leefniveau van betrokkenen wordt dat niet ervaren. Dit zorgt voor een opmerkelijk verschil tussen de beoordeling op het aspect bereikbaarheid in het PlanMER en in deze SIA. Veel mensen die baat hebben bij de betere bereikbaarheid wonen niet in het directe plangebied of de wijken eromheen.

Ten aanzien van het vertrouwen is het belangrijk dat overheden op één lijn komen bij de vaststelling van het (voorlopig) voorkeursalternatief. Het draagt niet bij aan het vertrouwen als een eerder afgevalen alternatief binnen één van de projectpartners (gemeenteraad Zaanstad) nog steeds als een kansrijke variant wordt gezien. Dit maakt het proces voor derden diffuus en ondermijnt vertrouwen.

Als het gaat om de effecten op Omgevingsfactoren zijn PlanMER en SIA meer in lijn. Uit de PlanMER blijkt dat er op gebiedsniveau vrijwel geen effecten zijn voor geluid en luchtkwaliteit en de meeste mensen verwachten dit ook niet. Op woningniveau kan er natuurlijk wel een relevante verandering zijn.

Leden van de Focusgroep geven relatief vaker aan concrete zorgen te hebben. Dat kan een rol hebben gespeeld bij de aanmelding voor deze groep. Voorstelbaar is dat mensen die zich geen zorgen maken ook minder snel in een dergelijke groep willen participeren.

Hoe gaat het project nu verder?

Dit SIA wordt, in samenhang met het PlanMER, de MKBA² en ander onderzoek, betrokken bij de keuze van het voorkeursalternatief. Deze keuze wordt in de volgende stappen gedaan:

1. Keuze van een voorlopig Voorkeursalternatief;
2. Consultatie bij betrokkenen (bewoners en bedrijven);
3. Keuze van definitief voorkeursalternatief.

Vervolgens wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt in de Planuitwerkingsfase (2023). In deze fase wordt een ProjectMER opgesteld waarin de effecten verder worden gedetailleerd, in samenhang met een verdere uitwerking en verdieping van het ontwerp.

² MKBA: maatschappelijke kosten en batenanalyse

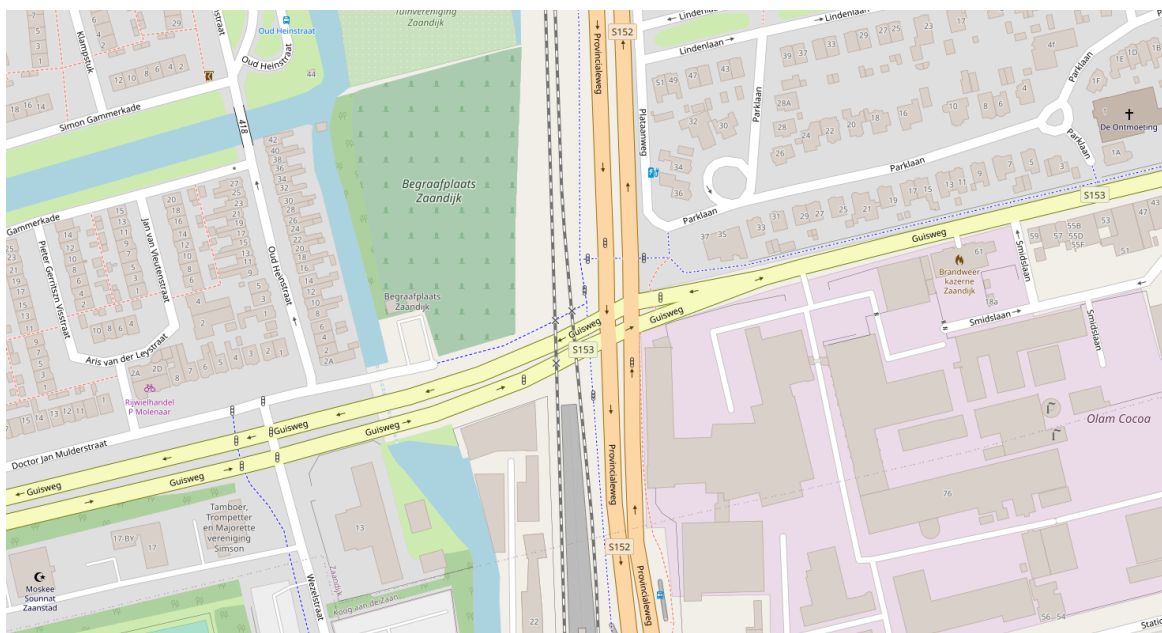
1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstellingen project Guisweg

Zaandijk en de Guisweg

Zaandijk in de gemeente Zaanstad wordt in noord-zuidrichting doorsneden door de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar met pal daarnaast, aan de oostzijde, de N203, ter plekke de Provincialeweg. In de regio zijn weinig oost-westverbindingen over het spoor voor autoverkeer beschikbaar. De belangrijkste oost-west verbinding voor Zaandijk is de Guisweg. De Guisweg loopt vanaf de Julianabrug over de Zaan naar het westen, kruist de Provincialeweg en de spoorlijn gelijkvloers (zie figuur 1.1), loopt dan verder westelijk langs de wijk Rooswijk en buigt voor het nieuwe politiebureau Zaandijk af naar een halve aansluiting (alleen in oostelijke richting) op de rijksweg A8 (Coentunnelweg).

De kruising Guisweg-Provincialeweg is een belangrijke kruising voor fietsverkeer. Een belangrijk deel van het fietsverkeer bestaat uit scholieren die van en naar het St. Michaël College en het Saenredam College fietsen. Daarnaast wordt deze route ook veel gebruikt door inwoners uit Rooswijk die te fiets de voorzieningen in de Raadhuisstraat en de Verzetstraat gebruiken (zoals de Albert Heijn bijvoorbeeld).



Figuur 1-1 Kruising van de Guisweg met de spoorlijn Amsterdam-Alkmaar en de Provincialeweg (Open Streetmap, 2021)



Figuur 1-2 Kruising bij de Guisweg

Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Alkmaar-Amsterdam

De spoorwegovergang is overdag gemiddeld 20 minuten per uur afgesloten voor passerende treinen. Dat zorgt voor oponthoud rondom de kruising, met gevolgen voor de doorstroming, en voor verkeersonveilige situaties als automobilisten en fietsers om lang wachten te voorkomen nog net voor het sluiten van de spoorbomen het spoor willen kruisen. Deze situatie verslechtert verder door de intensivering van het treinverkeer. Binnen het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) wordt in het project Alkmaar-Amsterdam³ gewerkt aan het intensiveren van de dienstregeling om een reizigersgroei van circa 30% op te kunnen vangen. Met PHS wordt een frequentieverhoging naar zes intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam en zes sprinters tussen Amsterdam en Uitgeest mogelijk gemaakt. Bij handhaven van de huidige overweg zou dat betekenen dat deze in de spitsuren meer dan 30 minuten per uur gesloten zijn. Dat leidt tot een voor de verkeersveiligheid en doorstroming van het verkeer dermate onwenselijke situatie dat besloten is dat de gelijkvloerse spoorwegovergang moet worden opgeheven.

Het opheffen van deze spoorwegovergang is alleen mogelijk als er ergens in de nabijheid een nieuwe ongelijkvloerse kruising met het spoor mogelijk is. Er zijn in de nabijheid geen andere spoorwegovergangen of onderdoorgangen die de spoorkruisende functie van de overweg Guisweg kunnen overnemen. Zonder een nieuwe spoorwegkruising is de impact op de bereikbaarheid van de omliggende bedrijven, voorzieningen, woonbuurten en het Station Zaandijk-Zaanse Schans te groot.

Aansluitingen op de A8

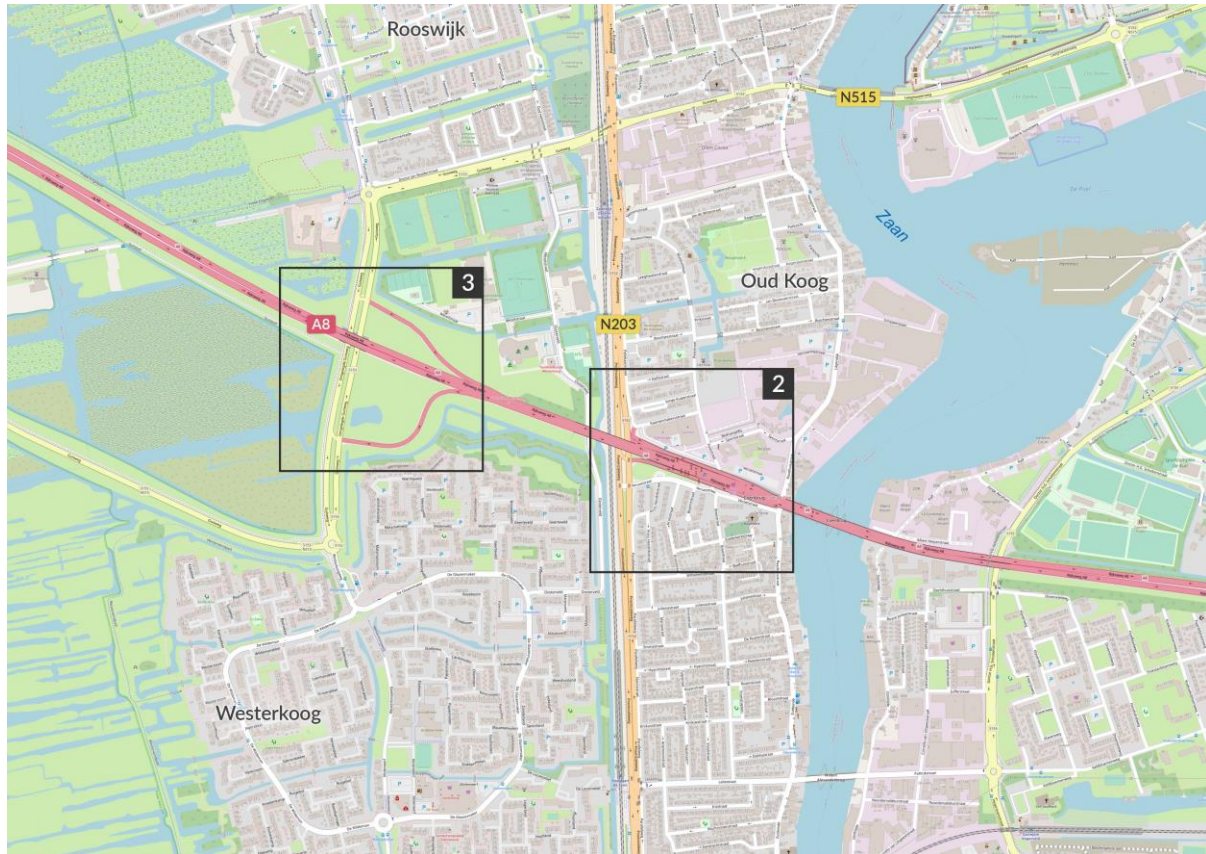
In het plangebied zijn er in de huidige situatie twee halve aansluitingen op de A8. Beide zijn van belang voor de bereikbaarheid van de Guisweg en omgeving en daarmee voor het verkeer op de spoorwegovergang.

Aansluiting 2 bevindt zich aan de oostzijde van de spoorlijn en de Provincialeweg en is direct met de Provincialeweg verbonden. De afrit van deze aansluiting komt onder meer direct uit op een erftoegangsweg (Kaarsenmakersstraat). Vanuit verkeersveiligheid is dit een onwenselijke grote

³ Ontwerp-Tracébesluit PHS Alkmaar-Amsterdam, 3 maart 2021; Tracébesluit verwacht: najaar 2022

overgang van wegtype. De toerit is te kort, en voldoet niet aan de Ontwerp-richtlijnen van Rijkswaterstaat. Verkeer dat invoegt op de A8 zorgt daar voor verstoring en onveilige situaties. Rijkswaterstaat heeft daarom de wens om aansluiting 2 te verwijderen.

Aansluiting 3 aan de westzijde van de Provincialeweg sluit direct aan op de Guisweg. Beide aansluitingen zijn alleen gericht op het oosten, van en naar Amsterdam. Dat maakt de verkeersstructuur rond de Guisweg incompleet. Om de bereikbaarheid ook van en naar het westen te verbeteren is het wenselijk om aansluiting 3 compleet te maken.



Figuur 1-3 Overzicht van aansluitingen 2 en 3 op de A8

Stedelijke ontwikkeling

De gemeente Zaanstad bestudeert in een afzonderlijk traject een mogelijke transformatie van het gebied tussen de Guisweg, het spoor en de A8 ten westen van het Station Zaandijk van bedrijven- en sportterrein naar een intensieve woonlocatie met meer dan 1000 woningen. Een dergelijke ontwikkeling zorgt voor een extra verkeersdruk op de Guisweg en omgeving die door de toekomstige wegstructuur moet kunnen worden verwerkt. Andersom moet de toekomstige wegstructuur een goede ontsluiting van deze ontwikkeling mogelijk maken.

Samenhang tussen deze ontwikkelingen

De genoemde ontwikkelingen hangen op een aantal manieren samen. Ten eerste ruimtelijk, ze spelen alle binnen een relatief klein plangebied binnen de gemeente Zaanstad. Ten tweede in de tijd; de ontwikkeling van PHS Amsterdam-Alkmaar, leidend tot de noodzaak om de overweg Guisweg af te sluiten, komt in de tijd samen met de wens van Rijkswaterstaat om de aansluitingen op de A8 aan te

passen en de ambities van de gemeente Zaanstad ten aanzien van de ruimtelijke transformatie van het stationsgebied. En daarnaast is er een belangrijke inhoudelijke samenhang. Het volledig maken van aansluiting 3 leidt tot een nieuwe entree van Zaanstad vanuit het westen. Dat vraagt aan de gemeente om na te denken over hoe deze entree door de weggebruiker wordt ervaren. De nabijheid van het station leidt daarmee logischerwijze tot een meer stedelijke invulling van dit gebied. Hiermee wordt de draagkracht voor PHS versterkt. Het gebied zelf gaat meer treinreizigers leveren. De vervangende spoorkruisende verbinding moet minimaal alle huidige relaties blijven ondersteunen maar kan tevens nieuwe ontwikkelingen in het gebied faciliteren.

De verandering die gaat plaatsvinden in het gebied is ingrijpend voor de omgeving. Om een goed beeld te krijgen van de impact van de voorgenomen aanpassingen in het gebied is er besloten een Social Impact Assessment (SIA) uit te voeren. De volgende paragraaf (1.2) gaat hier dieper op in.

1.2 Wat is een Social Impact Assessment (SIA) ?

De Social Impact Assessment (SIA) is een analyse van veranderingen in het dagelijks leven van mensen ten gevolge van een voorgenomen activiteit. Dit gebeurt ook voor de voorgenomen veranderingen in het gebied rondom de Guisweg. SIA is een methode die is gericht op het analyseren, monitoren en eventueel matigen van sociale en economische gevolgen van complexe projecten. Met behulp van de SIA wordt de sociale impact van het project bepaald voor de nabije leefomgeving. Dit gebeurt in overleg met de omgeving, die hierover meedenkt. Op deze manier wordt een completer beeld gegeven van de impact van de maatregelen op de omgeving. In de uitvoering wordt een representatieve afspiegeling van de omgeving geconsulteerd, waardoor het proces zo veel mogelijk wordt gedemocratiseerd. Om dit laatste waar te maken is voor het project Guisweg gewerkt met een focusgroep, waarin de omgeving zo goed mogelijk is vertegenwoordigd. Daarnaast worden er ook peilingen gedaan onder de inwoners waarin wordt gevraagd naar de mening van de bewoners over de inhoud van het project maar ook over het verloop van het proces.

In een SIA wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied; het gebied waar de ingreep mogelijk plaatsvindt en het studiegebied. Dit is het gebied waar effecten kunnen optreden. Met effecten worden niet alleen negatieve gevolgen bedoeld. Er wordt ook gekeken naar de positieve effecten van een mogelijke ingreep. Als voorbeeld toegespitst op dit project: een positief gevolg kan zijn dat het afsluiten van de spoorwegovergang het veiligheidsgevoel van mensen vergroot; een negatief gevolg kan zijn dat de vervangende fietstunnel als sociaal onveilig wordt ervaren. Daarnaast kijkt een SIA niet alleen naar de gevolgen na de realisatie van de voorgenomen activiteit, maar ook naar gevolgen die al in de planfase of in de aanlegfase optreden. In de planfase kan bijvoorbeeld sprake zijn van onrust of ontevredenheid vanwege onzekerheid over het al dan niet doorgaan van het project en in welke variant. In de realisatiefase kan er sprake zijn van verstoring van de dagelijkse fietsroute naar school of werk.

De sociale gevolgen zijn in een SIA binnen een aantal categorieën in te delen (IAEA, 2015)⁴:

- onze manier van leven zoals werk en sport;
- de cultuur en normen en waarden van de gemeenschap;
- de sociale structuren en faciliteiten en daarmee de sociale cohesie en stabiliteit;
- het vertrouwen in politici en overheid, die bijvoorbeeld beïnvloed wordt door de wijze van participatie van belanghebbenden;
- de omgevingsfactoren zoals geluidshinder en luchtkwaliteit;
- de gevoelens van onrust en daarmee de mentale gezondheid;
- de persoonlijke bezittingen en eigendomsrechten;
- de toekomstmogelijkheden en ambities.

In hoofdstuk 2 is op basis van een analyse van de aard van de ingreep en de omgeving een inkadering gemaakt van de voor dit project relevante categorieën.

⁴ International Association for Impact Assessment

Voor het proces van een SIA zijn verschillende modellen beschreven. In deze analyse gebruiken we de opzet van Arce-Gomez et al (2015)⁵ op basis van de ICGP Guidelines and Principles for Social Impact Assessment. Deze bestaat uit acht stappen.

1. Screening : Onderzoek van de maatregelen en de te verwachten effecten om te beoordelen of een SIA noodzakelijk is. Met de provincie Noord-Holland is afgesproken om dit project als een pilot-project voor SIA binnen de provincie te gebruiken. Daarmee is vastgesteld dat de SIA noodzakelijk is. Desondanks is in deze rapportage een screening opgenomen.

2. Ontwikkelen van een profiel van de betrokken gemeenschap: Op basis van bestaande data wordt gekeken naar relevante gegevens met betrekking tot de bevolking in het studiegebied. Het gebied waar effecten worden verwacht wordt nader gedefinieerd en de wijze van participatie wordt vastgesteld.

3. Scoping: Inzoomen op de aard van het voornemen om de te onderzoeken effecten nader vast te stellen.

4. Analyse en beoordeling van effecten: Het analyseren en beoordelen van effecten van het voornemen, mede op basis van de uitgevoerde peilingen en de bijeenkomsten met de focusgroep.

5. Ontwikkeling van alternatieven: Analyse van mogelijke alternatieven binnen de scope van de studie. In deze SIA zijn de alternatieven al ontwikkeld voordat de SIA wordt uitgevoerd. Dit is gebeurd op basis van onderzoeken die in de verkenningsfase zijn uitgevoerd. In deze fase heeft ook participatie vanuit de gemeenschap plaatsgevonden. Het eerder gevoerde proces is toegelicht bij de wijze van vaststelling van participatie als onderdeel van stap 2. De resulterende alternatieven zijn beschreven als basis voor de scoping in stap 3.

6. Mitigatie: Inventarisatie van mogelijkheden om effecten te beperken

7. Monitoring: Het monitoren en vastleggen van sociale effecten

8. Management en evaluatie: Het beheersen van sociale effecten, het evalueren van het effect van mitigerende maatregelen en het evalueren van het effect van de SIA op de besluitvorming en het draagvlak.

1.3 Relatie SIA en PlanMER en kosten-batenanalyse

Naast het uitvoeren van een SIA stellen we ook een PlanMER op. Het PlanMER beschrijft effecten van aanleg en gebruik op de omgeving, natuur en milieu, woon- en leefmilieu. De basis hierbij is een analyse door experts, kwantitatief of op basis van expertoordeel. Binnen het woon- en leefmilieu zit ook (vrijwel) altijd een criterium sociale aspecten, waarin elementen als barrièrewerking en sociale veiligheid worden beoordeeld. Ook gezondheid, vanuit cumulatie van geluid- en luchtkwaliteit en externe veiligheid speelt hier een rol.

Bij een SIA gaat het om de effecten op het dagelijkse leven van alle mensen in het studiegebied. De SIA is zoveel mogelijk gebaseerd op de beleving van de mensen binnen het studiegebied en onderzoekt daarmee dus een kleinere scope op meer gedetailleerd niveau dan een PlanMER. Wel is het zo dat zowel in PlanMER als in SIA monitoring en evaluatie een belangrijk onderdeel zijn. Het advies is om van de monitoring en evaluatie van SIA en PlanMER één samenhangend programma te maken. In hoofdstuk 8 gaan we hier nader op in.

Aanvullend wordt ook een maatschappelijke kosten- en batenanalyse (MKBA) opgesteld. Een MKBA vertaalt de effecten, waaronder de milieueffecten en de sociale effecten naar kosten, en neemt ook de kosten van bijvoorbeeld het omrijden van zakelijk verkeer mee. Positieve effecten, zoals vergroting van de verkeersveiligheid, worden in een MKBA omgezet naar baten.

PlanMER, SIA en MKBA leiden dus alle tot samenhangende beslisinformatie ten behoeve van de vaststelling van het Voorkeursalternatief.

⁵ Arce-Gomez et al, 2015, PM

1.4 Leeswijzer

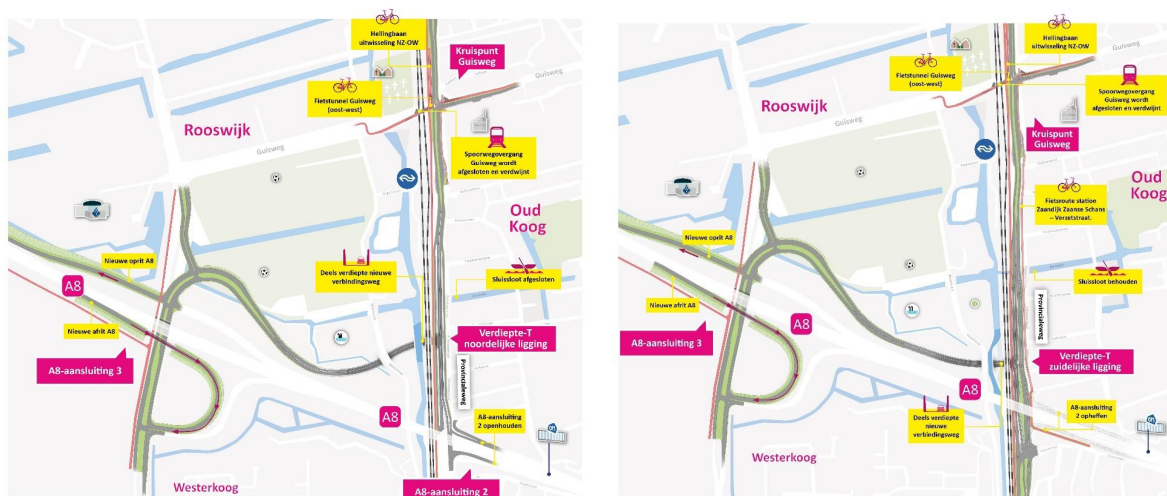
Deze rapportage beschrijft de SIA voor het project Planstudie Guisweg Fase 2. Het voorgaande hoofdstuk (1) gaf een inleiding op dit onderwerp. Hoofdstuk 2 beschrijft de eerste stap van de SIA: de screening. Hoofdstuk 3 gaat in op stap 2, het profiel van de gemeenschap. Hoofdstuk 4 geeft een uitleg van de verschillende alternatieven voor het project Guisweg. Hoofdstuk 5 beschrijft stap 3: scoping. Hoofdstuk 6 gaat in op stap 4, de analyse en beoordeling van de effecten. Hoofdstuk 7 beschrijft stap 6 Mitigatie. Tot slot worden in hoofdstuk 8 stap 7 en 8 samengenomen: monitoring en evaluatie.

2 Screening: eerste analyse van de projectmaatregelen

2.1 De projectmaatregelen in het kort

De hoofdoplossing van project Guisweg bestaat in ieder geval uit drie maatregelen:

- Een fiets- en voetgangerstunnel onder de bestaande spoorwegovergang bij de Guisweg;
- Een extra op- en afrit bij A8-aansluiting 3 en het mogelijk verwijderen van aansluiting 2;
- Een nieuwe verbindingsweg tussen de Guisweg (vlakbij tennisvereniging Westzijderveld) en de Provincialeweg. Deze nieuwe weg voor het autoverkeer loopt vanaf A8-aansluiting 3 parallel langs de snelweg, onder het spoor door en sluit met een verdiepte 'T-aansluiting' aan op de Provincialeweg.



Figuur 2.1 Kaart voorgenomen projectmaatregelen project Guisweg in alternatief Noord (links) en Zuid (rechts)

De voorgenomen projectmaatregelen leiden voor gebruikers van de infrastructuur tot de noodzaak en kansen om nieuwe routes te kiezen. Verder leidt dit voor omwonenden van de infrastructuur tot onzekerheid en zorg over een mogelijke toename van hinder (geluidbelasting/luchtkwaliteit/negatieve effecten op de gezondheid) ten gevolge van meer verkeer. Om de nieuwe situatie te realiseren is de aanleg van verdiepte wegedeelten noodzakelijk. Dit kan invloed hebben op de stand van het grondwater en daarmee op de constructie van nabijgelegen woningen. Ook dit kan leiden tot sociale effecten als zorg en verlies (van waarde) van eigendom.

Als eerste stap in de SIA methode is inzicht verkregen in mogelijke risico's en verwachte hinder. Dit is vastgelegd in de Contourenstudie⁶. De basis hiervoor is de analyse omgevingsaspecten uit de 'Verkenning Guisweg'. De risico- en hindercontouren uit de contourenstudie geven een eerste inzicht in de impact van de plannen op de omgeving⁷. Een belangrijk punt bij de beschrijving van de effecten in de contourenstudie is dat de afbakening van het plangebied in de verkenning verschilt van het plangebied tijdens de planstudie. Het plangebied tijdens de planstudie is groter dan dat tijdens de verkenning. De belangrijkste impact van de plannen wordt verwacht op een aantal onderwerpen welke hieronder worden beschreven.

Geluid en lucht: In de oplossingsrichting is er een effect te verwachten op de geluidsbelasting en op de luchtkwaliteit rond de A8 als gevolg van een volledige aansluiting 3 en op en rond de plek van de nieuwe verbindingsweg. Dit heeft met name gevolgen voor inwoners van Westerkoog (direct ten zuiden van de A8) en mogelijk voor inwoners rond de verdiepte T-kruising.

Externe veiligheid: Hiervoor geldt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen gedeeltelijk verplaatst zal worden naar de nieuwe verbindingsweg. Dit betreft echter incidenteel transport en lijkt weinig grote impact te hebben.

Water en bodemkwaliteit: Water, zoals grondwaterstand en afwatering, zijn een aandachtspunt in de oplossingsrichting. Het aanleggen van een tunnelconstructie kan namelijk invloed hebben op het grondwaterpeil. Daarnaast zullen in de voorziene oplossing mogelijk watergangen (zoals de Sluissloot) onderbroken moeten worden. In dit geval moet worden onderzocht hoe de afwatering van omliggende wijken gegarandeerd blijft. Ook moet als gevolg van klimaatverandering rekening gehouden worden met het vaker optreden van extreme neerslag. In de oplossingsrichting moet gekeken worden hoe deze klimaatrobuust ingericht kan worden. Belangrijk punt van aandacht tijdens de planstudie zijn funderingen van huizen in omliggende wijken. In het gebied is hoofdzakelijk sprake van veen en klei waardoor heipalen kunnen worden aangetast en woningen kunnen verzakken.

Natuur: Er zijn diverse natuurgebieden in de buurt van de Guisweg, waaronder Natura 2000-gebied 'Polder Westzaan' en Weidevogelleefgebied (NNN). Ook in het buitengebied bevindt zich NNN gebied. In het verleden zijn in de buurt van het plangebied diverse beschermde soorten waargenomen. De verwachte verhoogde stikstof uitstoot kan hier een nadelig effect op hebben.

Bovenstaande thema's als water en natuur worden verder in het PlanMER behandeld en hebben geen directe impact voor de SIA. Ook overige thema's waaronder trillingen, visuele hinder, ruimtelijke kwaliteit en het cumulatieve effect worden verder beschreven in het PlanMER.

De contourenstudie laat zien dat op verschillende thema's (onder andere geluid en luchtkwaliteit) de kwaliteit op de meeste plekken verbetert, maar op specifieke plekken (bijvoorbeeld rond de A8) vermindert. Dit komt met name door het volledig maken van A8 aansluiting 3 en de ligging van de nieuwe verbindingsweg.

2.2 Selectie van relevante criteria

Op basis van het hiervoor beschreven voornemen en de Contourenstudie is een eerste screening uitgevoerd van de mogelijke effecten op basis van de in hoofdstuk 1 aangegeven categorieën.

- **Onze manier van leven zoals werk en sport;**

Veranderingen in de infrastructuur kunnen leiden tot de noodzaak om dagelijkse routes te veranderen en kunnen leiden tot barrières tussen locaties die eerder goed verbinden waren. Dit thema is daarmee relevant om verder uit te werken.

- **De cultuur en normen en waarden van de gemeenschap;**

Een verandering in de lokale infrastructuur leidt niet tot een verandering in cultuur en normen en waarden van de gemeenschap. Dit thema is niet aan de orde.

⁶ Contourenstudie (bijlage B bij Participatieverslag) https://guisweg.zaanstad.nl/system/attachments/files/000/009/456/original/Bijlage_-_Participatieverslag.pdf

⁷ Het uitgebreide inzicht in de analyse van omgevingsaspecten is terug te vinden in het document "Verkenning Guisweg, analyse omgevingsaspecten." (dd. 17 oktober 2018, nr. 433184.00).

- **De sociale structuren en faciliteiten en daarmee de sociale cohesie en stabiliteit;**

Een verandering in de bereikbaarheid van voorzieningen die de sociale structuur ondersteunen, zoals scholen of een kerk, kan invloed hebben op de sociale cohesie en stabiliteit. Dit thema is daarmee relevant om verder uit te werken.

- **Het vertrouwen in politici en overheid, die bijvoorbeeld beïnvloed wordt door de wijze van participatie van belanghebbenden;**

De inrichting van de participatie in het project en de besluitvorming kan invloed hebben op het vertrouwen in politici en overheid. Dit thema is daarmee relevant om verder uit te werken.

- **De omgevingsfactoren zoals geluidshinder en luchtkwaliteit;**

Geluidshinder en luchtkwaliteit zijn relevante issues bij infrastructurele projecten. Deze factoren worden kwantitatief onderzocht in het PlanMER. In de SIA gaat het om de hinderbeleving en om gevolgeffecten zoals slaapverstoring. Dit thema is daarmee relevant om verder uit te werken.

- **De gevoelens van onrust en daarmee de mentale gezondheid;**

Dergelijke gevoelens kunnen voortkomen uit onzekerheid over de toekomstige situatie en over bijvoorbeeld de gevolgen van die onzekerheid voor het eigen woongenot of voor de waarde van het huis. Dergelijke effecten zijn mogelijk aan de orde. Dit thema is daarmee relevant om verder uit te werken.

- **De persoonlijke bezittingen en eigendomsrechten;**

In dit thema gaat het om mogelijke schade aan woningen ten gevolge van aanlegactiviteiten en de eventuele aankoop van private gronden en het eventueel moeten slopen van woningen/bedrijfsgebouwen. Dergelijke effecten zijn mogelijk aan de orde. Dit thema is daarmee relevant om verder uit te werken.

2.3 Conclusie screening

Het uitvoeren van een SIA voor project Guisweg is zinvol, omdat op deze manier een completer beeld wordt gegeven van de sociale impact van het project op de omgeving. Zoals hierboven beschreven zijn verschillende thema's relevant om verder te onderzoeken (manier van leven, sociale structuren, vertrouwen in politici en de overheid, omgevingsfactoren, gevoelens van onrust en persoonlijke bezittingen en eigendomsrechten).

3 Profiel van de gemeenschap

In dit hoofdstuk wordt de referentie situatie beschreven. Dit is een beschrijving van de situatie zonder ingreep/project in 2040.

3.1 Karakterisering van wijken en buurten

De voor de studie relevante buurten zijn Oud-Zaandijk, Rooswijk en Rooswijk-Noord in Zaandijk en Oud-Koog en Westerkoog in Koog aan de Zaan. Deze zijn weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1 Buurten rondom projectgebied Guisweg

Oud-Zaandijk ligt ten noorden van de Guisweg en ten oosten van de Provincialeweg, tussen deze weg en de Zaan. Hierbinnen ligt het oude centrum van Zaandijk met aan de zuidzijde een woonbuurt. De Guisweg vormt de ontsluiting aan de zuidzijde van deze woonbuurt.

Rooswijk, ten noorden van de Guisweg en ten westen van de Provincialeweg, is vooral een woonbuurt. In Rooswijk Noord is een groot scholencomplex gevestigd. In Rooswijk ligt nabij de spookruising Guisweg de begraafplaats Zaandijk.

Oud-Koog ligt aan weerszijden van de A8 tussen de Provincialeweg en de Zaan. Het is een gemengde oude woonbuurt met veel werkgelegenheid vanwege de goede bereikbaarheid over water en over de weg. Oud-Koog heeft ook grootschalige detailhandel (Gamma, AH) dat veel lokaal verkeer trekt en twee basisscholen.

Langs het oostelijk deel van de Guisweg is de Brandweer Zaandijk gevestigd.

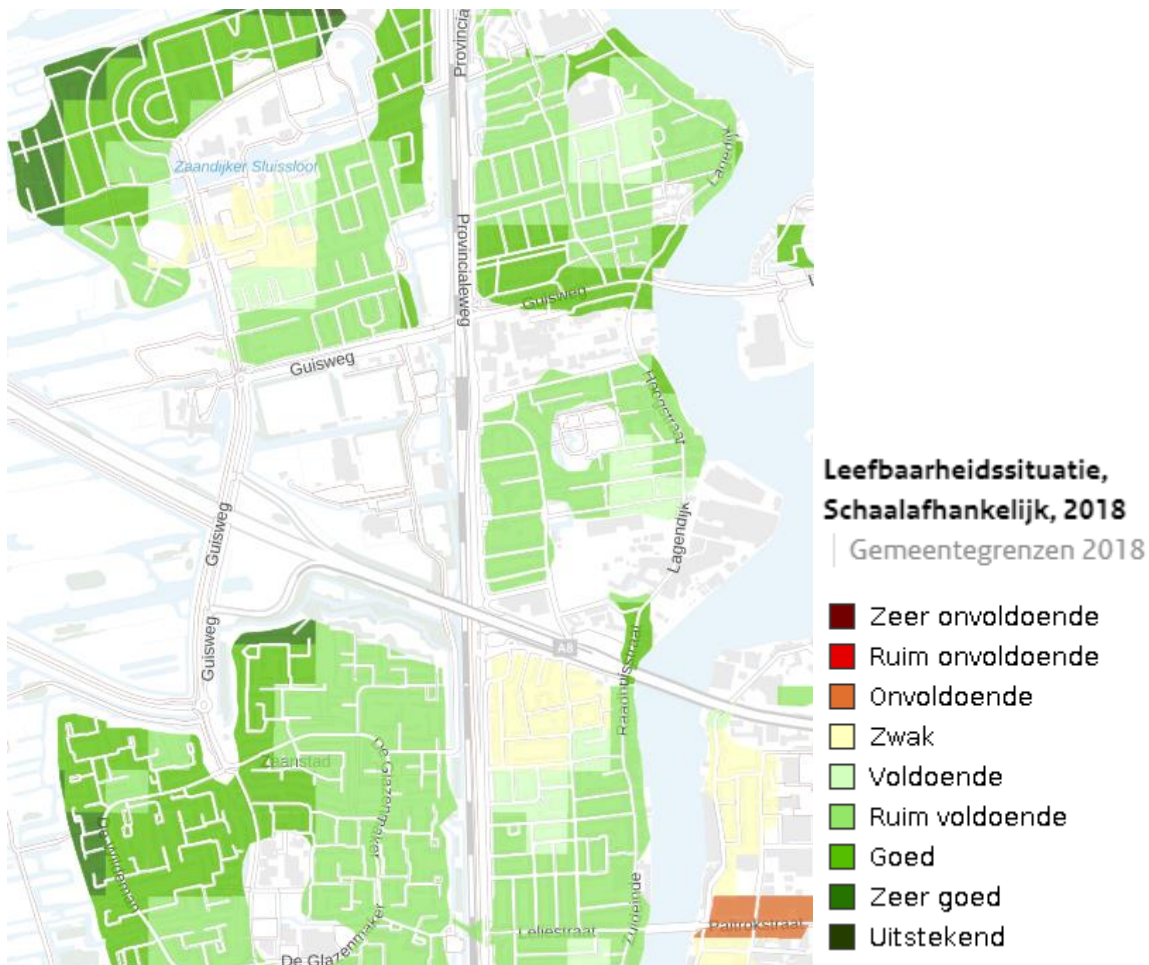


Figuur 3-2 Sfeerimpressie van de omgeving rondom de Guisweg

Aan de overkant van de Provincialeweg en de spoorlijn, achter het station, ligt het Sportpark en het Topsportcentrum De Koog, met onder meer voetbelvelden en twee tennisparken. Aan de buitenzijde van de Guisweg is het Politiebureau Zaandijk gevestigd.

De wijk Westerkoog in Koog aan de Zaan is een typisch voorbeeld van een nieuwbouwwijk uit de jaren '70, een zeer gewilde wijk met een prettig groen woonmilieu. De wijk wordt ontsloten middels een ringvormige hoofdwegenstructuur, gevormd door de Glazenmaker en de Wildeman. De wijk is qua openbaar vervoer gericht op het treinstation Koog aan de Zaan. Centraal in de wijk, bij de Molenwerf is een centrumgebied gelegen met winkelveorzieningen, een gezondheidscentrum, een buurthuis, twee basisscholen en een kinderdagverblijf.

De Leefbarometer geeft het volgende beeld over het plangebied. De leefbaarheidssituatie varieert van zwak tot zeer goed.



Figuur 3.3 Plangebied en omgeving in leefbarometer 2018 (Ministerie BZK)

Sociaal-economische gegevens

In de Sociaal-economische basisstudie⁸ staat een kwantitatieve beschrijving van de inwoners van het gebied. De gegevens, die informatie bevatten over leeftijd, geslacht, opleidingsniveau en inkomen, zijn weergegeven op basis van twee indelingen van het gebied. De eerste indeling is op wijkniveau, met de wijken zoals hierboven beschreven. De tweede indeling is volgens vierkanten van 500 meter bij 500 meter. De gegevens zijn openbare gegevens, afkomstig van het CBS (cbsinuwbuurt.nl; Regionaal Inkomensonderzoek) en van de Wijkmonitor van de gemeente Zaanstad. De gegevens over stemgedrag (de uitslagen van de provinciale statenverkiezingen) zijn afkomstig uit de openbare viewer op maps.amsterdam.nl.

Sociaal-economisch gezien kenmerkt het gebied rond het plangebied zich door de grote hoeveelheid toeristen uit binnen- en buitenland die de Zaanse Schans bezoeken. Het aantal toeristen groeit: 1,2 miljoen bezoekers in 2011 en 2,2 miljoen bezoekers in 2018. Het aantal inwoners in alle omliggende wijken (een gebied dat groter is dan het plangebied) laat in de loop van de tijd een lichte daling zien, van 20.065 in 2000 naar 19.805 in 2017. In de wijk Westerkoog wonen de meeste mensen (6415 in 2017). In de wijk Oud Zaanstreek wonen de minste mensen (1475 inwoners in 2017). Belangrijk hierbij om te vermelden is dat Rooswijk en Rooswijk-Noord in deze telling samen zijn genomen.

⁸ Referentie hier opnemen

De grootste leeftijdsgroep wordt vertegenwoordigd door de 45-64jarigen. Deze groep vertegenwoordigt 31,5% van de inwoners. Opvallend is dat in de wijk Westerkoog relatief veel 65+ers wonen (27% tegenover gemiddeld 20,2%). Kinderen (0-14 jaar) en jongeren (15-24 jaar) zijn goed verdeeld over de verschillende wijken representeren respectievelijk 14,8% en 11,5% van de inwoners. De man-vrouw verdeling in de wijken is ongeveer gelijk.

In de Sociaal-economische studie zijn ook gegevens over de leefomgeving opgenomen per wijk. Het aantal arbeidsplaatsen bijvoorbeeld is in de wijk Oud Zaandijk het hoogst (570 tegenover 239 in Rooswijk en Rooswijk-Noord, 196 in Oud-Koog en 176 in Westerkoog). De geluidshinder van auto's en bedrijven die in 2019 werd ervaren was in de wijken Oud-Koog en Oud Zaandijk het hoogst (beide 26%). In de wijken Rooswijk en Rooswijk-Noord was dit het laagst: 8% van de mensen ervaart hier geluidshinder.

3.2 Wijze van participatie

Binnen de IFC-standaard voor Social Impact Assessment⁹ zijn vier participatieniveaus onderscheiden: 1) laag, 2) gemiddeld, 3) substantieel en 4) hoog. De mate van participatie zou hoger moeten zijn naarmate de zwaarte van de effecten voor een groep bewoners of voor individuen toeneemt. Daarmee neemt ook hun belang bij het te nemen besluit toe.

In Nederland hanteren we veelal de participatieladder, om te besluiten op welk niveau bepaalde groepen in het proces (ontwerp en besluitvorming) worden meegenomen en op welke wijze. Deze heeft meer treden dan de vier IFC-niveaus, maar met een vergelijkbaar doel. In onderstaande afbeelding is de participatieladder met participatievorm opgenomen.



Figuur 3.3 Participatieladder

In onderstaande tabel is de relatie tussen de IPC-niveaus en de Participatieladder opgenomen en is aangegeven welke keuzes ten aanzien van de te hanteren niveaus zijn gemaakt.

⁹ Literatuurverwijzing opnemen

Tabel 3.1 Samenhang participatieladder en participatieniveau SIA

SIA participatieniveau	Participatieladder	Wat?	Hoe?	Doelgroep in 'Project Guisweg'
1 Laag	1	Informeren	Nieuwsbrief, Website, Openbare informatiebijeenkomsten	Omgeving algemeen
2 Gemiddeld	2	Consulteren/dialoog	Workshops Focusgroep Gesprekken belanghebbenden (tennis, kerk, politie)	Focusgroep Specifieke belangenvertegenwoordigers
3 Substantieel	3, 4,	Adviseren,	Workshops Focusgroep	Focusgroep, Hulpdiensten (Naaste bewoners tijdens realisatiefase)
4 Hoog	4, 5, 6	Beoordelen, Besluiten, Beslissen	N.v.t.	N.v.t.

Voor het project Guisweg is het participatieniveau als volgt ingeschat

- ➔ De inschatting voor passende participatie in de planfase is ingeschat op niveau 1 a 2. In de eindsituatie wordt een goed en rustig beeld van leefbaarheid en verkeerssituatie behaald.
- ➔ De inschatting voor passende participatie tijdens en in nabijheid van de uitvoering van de bouwactiviteiten wordt ingeschat op niveau 2 a 3. De mate van hinder- en risicobeleving tijdens de bouwfase is substantieel en zal bovendien een langere periode (ca 2 jaar) voortduren. Dit geldt maar voor een klein deel van de onderzoeksgroep.
Deze wonen/werken direct nabij de bouwplaats. De mate van hinder en ongemak tijdens de bouw brengt een geheel nadere dynamiek met zich mee. Vooral het inbrengen van damwanden in de grond en het op niveau brengen van de grondwaterstanden zal verhoogd risico op zettingen in de grond meebrengen, met mogelijke vervolgschade hierbij.

Om de omgeving te betrekken in dit participatieniveau zijn er verschillende vormen van participatie gekozen. Voorafgaand aan het opstellen van deze SIA (als onderdeel van de Planstudie) worden er participatieactiviteiten uitgevoerd.

Zo wordt tijdens de planstudie de omgeving (omwonenden, bedrijven en andere belanghebbenden) zo goed mogelijk betrokken. Er worden tijdens het project ongeveer 1 à 2 keer per jaar informatiebijeenkomsten gehouden om de omgeving bij te praten of mee te laten denken over de oplossing. Daarnaast wordt via email een digitale nieuwsbrief gedeeld met informatie over het project. Deze nieuwsbrief is ook beschikbaar op de projectwebsite en de website van de gemeente Zaanstad. Daarnaast is er een online peiling gehouden. In deze online peiling is de mening gevraagd van de omgeving over oplossingen voor het project over inhoudelijke keuzes in het project.

Naast deze online peilingen over de verschillende oplossingen, wordt er ook via een online peiling gekeken hoe tevreden de omgeving is over de manier waarop zij worden geïnformeerd en betrokken worden. De eerste peiling is in oktober 2019 afgenomen en de tweede peiling in oktober 2020. Een derde peiling is in januari 2022 afgenomen. In de Planstudiefase zal het traject met de focusgroep worden vervolgd.

Tot slot wordt er binnen dit project intensief samengewerkt met een focusgroep, die bestaat uit mensen uit de omgeving. Leden van focusgroepen denken mee over mogelijke oplossingen en bijbehorende effecten. De Focusgroep komt een aantal keer bij elkaar. In 2019 is de focusgroep twee keer bij elkaar gekomen en in 2020 ook. In 2021 is de focusgroep in oktober en in december bij elkaar gekomen. In het voorjaar van 2022 worden de uitkomsten van de SIA aan de focusgroep voorgelegd.

Van de participatiemomenten worden verslagen bijgehouden. Deze zijn te vinden op de website van het project Guisweg¹⁰. Naar verwachting is er in de tweede helft van 2022 een voorlopig voorkeuralternatief; de voorkeursoplossing. Die wordt vervolgens uitgewerkt in de Planuitwerkingsfase tot een ontwerp-bestemmingsplan¹¹. Hierop kan de omgeving nog reageren in een zienswijze. Deze punten kunnen dan nog worden meegenomen in het definitieve besluit.

¹⁰ <https://guisweg.zaanstad.nl/>

¹¹ Of ontwerp-Omgevingsplan na inwerkingtreding van de Omgevingswet

4 Beschrijving Alternatieven

4.1 Ontwikkeling van de MER-alternatieven

In dit project wordt gekeken naar oplossingen voor de auto- en fietsinfrastructuur in het gebied. Daarmee samenhangend wordt gekeken naar de structuur voor wandelaars en openbaar vervoer, en als afgeleide de waterstructuur ten behoeve van de waterhuishouding en recreatief vaarverkeer.

De effecten worden vooral bepaald door de wijzigingen ten opzichte van de referentiesituatie in de auto-infrastructuur. Daarom bouwen we de alternatieven op basis van de keuzes die voor de auto-infrastructuur aan de orde zijn.

Een alternatief is daarbij een oplossing die in de keuze voor de ligging van de auto-infrastructuur (inclusief aansluitingen en aantal rijstroken) onderscheidend is van andere alternatieven.

Binnen een alternatief kunnen variaties optreden in de infrastructuur voor fietsers en wandelaars, het openbaar vervoer en voor de waterhuishouding. Deze zijn indien aan de orde benoemd als varianten.

Op basis van het in voorgaande stappen uitgevoerd onderzoek (zie bijlage 1) zijn er twee alternatieven overgebleven en in de Startnotitie beschreven. In beide alternatieven is sprake van het afsluiten van de spoorwegovergang Guisweg en het realiseren van een nieuwe Verbindingsweg tussen aansluiting 3 en de Provincialeweg, nabij de A8, met een verdiepte T-aansluiting op de Provincialeweg. De spoorlijn wordt daarbij onderlangs gekruist. Deze alternatieven benoemen we in dit PlanMER als Alternatief Noord en Alternatief Zuid, op basis van de ligging van de Verbindingsweg.

De alternatieven Noord en Zuid verschillen wel in de omgang met aansluiting 2. In Alternatief Noord blijft deze gehandhaafd. In Alternatief Zuid vervalt aansluiting 2 omdat de afstand tussen de nieuwe T-aansluiting en de toerit aan de zuidzijde van de A8 te kort wordt om alle verkeersbewegingen veilig te laten plaatsvinden. De nabijheid van de Verzetstraat zorgt daarbij voor een extra complicatie. Dit is nader toegelicht in bijlage 1. In Alternatief Noord is deze afstand wel voldoende om de Provincialeweg veilig met aansluiting 2 te verbinden.

In deze opbouw van alternatieven is het effect van het volledig maken van aansluiting 3 niet afzonderlijk zichtbaar. Om toch het effect van het realiseren van aansluiting 3 in beeld te brengen is ervoor gekozen om het volledig maken van aansluiting 3 als eerste fase te zien van (minimaal) één van de alternatieven en de (verkeerskundige) effecten van deze fase afzonderlijk in beeld te brengen (zie hoofdstuk 5).

4.2 Beschrijving van de alternatieven

In deze paragraaf zijn beide alternatieven nader beschreven en met kaarten en tekeningen toegelicht.

Per alternatief beschrijven we:

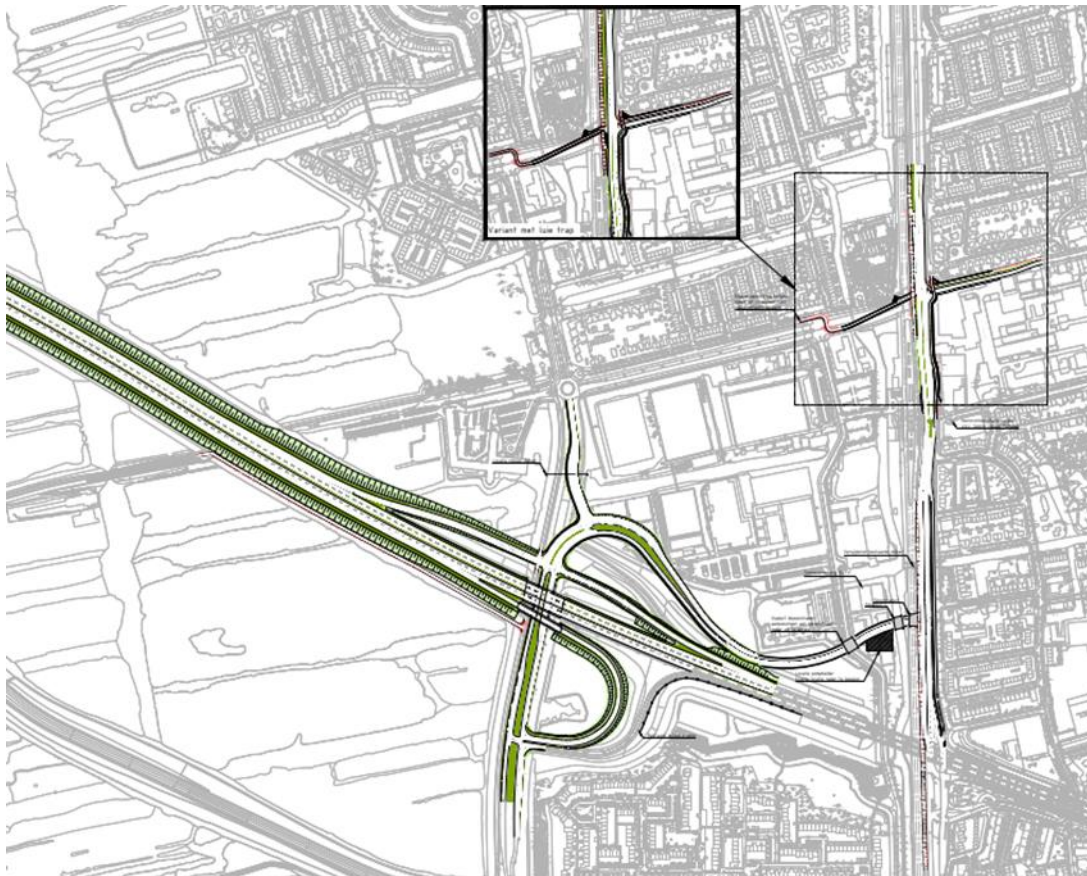
- De autostructuur;
- Structuur langzaam verkeer;
- Voorzieningen voor het openbaar vervoer/ herinrichting stationsplein
- Landschappelijke inpassing

Bij elk alternatief wordt kort ingegaan op de wijze van aanleg/bouwfasering voorzover dit relevant is voor de analyse van tijdelijke effecten.

Voor een aantal elementen in de voorzieningen voor fietsers, wandelaars en de waterhuishouding zijn varianten mogelijk die in beide alternatieven inpasbaar zijn. Deze zijn in dit hoofdstuk aangegeven. Deze varianten komen in het hoofdstuk Effecten alleen terug bij die aspecten/criteria waarvoor ze onderscheidend (kunnen) zijn.

4.2.1 Alternatief Noord

Alternatief Noord is aangegeven in figuur 4.1. In de figuren daarna is ingezoomd op specifieke onderdelen.



Figuur 4.1 Ontwerp Alternatief Noord

Autostructuur

De overweg Guisweg is afgesloten en daarmee is de Guisweg geknipt. Aan de westzijde loopt de Guisweg door tot net voorbij de aansluiting van de Wezelstraat en de Doctor Jan Mulderstraat / begraafplaats. Aan de oostzijde ligt er een nieuwe gelijkvloerse T-aansluiting op de Provincialeweg.

Nabij de A8 ligt een nieuwe Verbindingsweg tussen de volledig gemaakte aansluiting 3 en de Provincialeweg. Deze gaat verdiept onder de Wezelstraat, het vaarwater, het spoor en het fietspad door en voor de T-aansluiting is ook de Provincialeweg gedeeltelijk verdiept. De aansluiting van de Museumlaan op de Provincialeweg vervalt omdat deze niet past bij de nieuwe structuur van de Provincialeweg. Aansluiting 2 is gehandhaafd zoals in de huidige structuur.

Aansluiting 3 is gecompleteerd met een nieuwe toerit naar het westen aan de noordzijde en een nieuwe afrit vanuit het westen aan de zuidzijde. De afrit gaat met het viaduct over de Guisweg heen en buigt naar beneden binnen de lus van de bestaande toerit naar het oosten. De bestaande afrit vanuit het oosten is krappert met de hoofdrijbaan gebundeld om ruimte te maken voor de Verbindingsweg.

Vanuit aansluiting 3 buigt de nieuwe Verbindingsweg terug richting A8. De bestaande Guisweg is hier in de bocht op aangesloten en buigt dan terug naar het bestaande tracé richting de rotonde voor het Politiebureau (zie figuur 4.2).

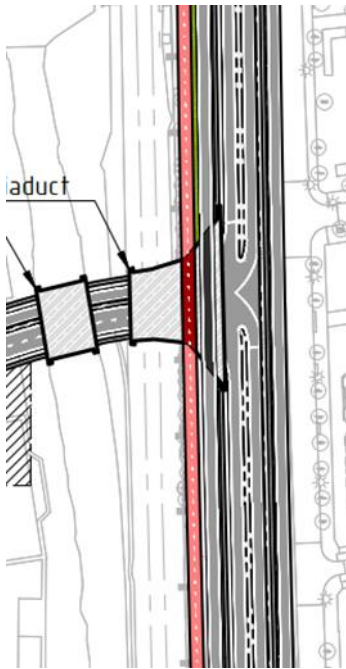


Figuur 4.2 Aansluiting 3 volledig gemaakt

De Verbindingsweg heeft 2x2 rijstroken behoudens het gedeelte in de bak voor de verdiepte ligging. In deze bak is sprake van twee rijstroken naar de Provincialeweg toe en één rijstrook vanaf de Provincialeweg.

De Provincialeweg zelf is deels verdiept om de aansluiting van de Verbindingsweg mogelijk te maken. Ter hoogte van de T-aansluiting (tegenover de hoek Pellekaanstraat-Boschjesstraat) zijn er vier afzonderlijke rijbanen met van west naar oost (in figuur 4.3 van links naar rechts) de volgende functie en ligging:

- Doorgaande rijbaan noord-zuid, op maaiveld;
- Verbinding noord-zuid met Verbindingsweg: verdiept;
- Verbinding zuid-noord met Verbindingsweg: verdiept;
- Doorgaande rijbaan zuid-noord, op maaiveld.



Figuur 4.3 Rijstroken Verbindingsweg en Provincialeweg nabij T-kruising, toekomstige situatie

Vanuit de T-aansluiting naar het noorden voegen de rijbanen samen tot 2x1 rijstrook ter hoogte van Olam alvorens de met een VRI-geregelde kruising met de Guisweg wordt bereikt. Naar het zuiden voegen de rijbanen samen tot de bestaande Provincialeweg met 2x2 rijstroken ter hoogte van aansluiting 2. Vanuit aansluiting 2 blijft het mogelijk om de N203 naar het noorden en de Kaarsenmakerstraat op te gaan. Het is niet mogelijk om vanaf de aansluiting op de Verbindingsweg te komen. Om aan de westzijde van het spoor te komen moet je dus vanaf de A8 de afrit van aansluiting 3 nemen.

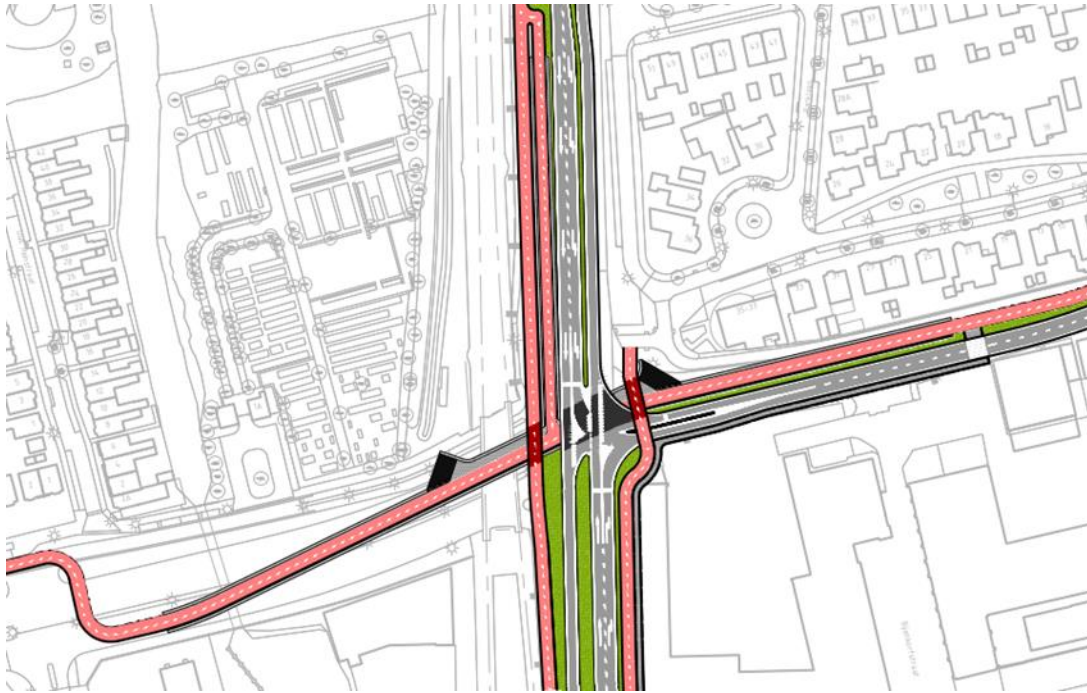


Figuur 4.4 Aansluiting 2 in Alternatief Noord

Structuur langzaam verkeer

De overweg Guisweg is afgesloten. Voor de fietsers en wandelaars is de verbinding hersteld met een fietstunnel die de Guisweg ten oosten en ten westen van de spoorlijn/Provincialeweg met elkaar verbindt.

Het noord-zuidfietspad langs de N203 blijft op maaiveld liggen. Om een aansluiting van de fietsroute oost-west op de fietsroute noord-zuid mogelijk te maken is vanaf het noorden een hellingbaan naar de tunnel aangelegd. Hiermee is een fietsbare uitwisseling tussen de noord-zuid en de oost-west fietsroute mogelijk. Een te onderzoeken variant is het aanbrengen van een luie trap in plaats van de hellingbaan.



Figuur 4.5 Structuur langzaam verkeer bij Guisweg

Openbaar vervoer/Stationsplein

Voor het openbaar vervoer is de situatie qua functionaliteit identiek aan de referentiesituatie. Het station blijft op vergelijkbare wijze toegankelijk en langs de Provincialeweg komen de bushaltes op ongeveer dezelfde plek terug.

Waterhuishouding

De verdiepte ligging van twee rijbanen van de Provincialeweg blokkeert de waterafvoer van Oud-Koog via de Sluissloot onder de weg en het spoor door. Deze verbinding is tevens een vaarverbinding, als onderdeel van een doorgaande verbinding tussen Oud Koog en het Guisveld. Dit is nader beschreven in hoofdstuk 3, paragraaf Water.

In dit alternatief is het niet mogelijk om deze verbinding als vaarverbinding in stand te houden. Voor de waterhuishouding is nader onderzoek nodig naar de mogelijkheden om deze te herstellen middels een sifon. Als alternatief is Oud-Koog mogelijk af te wateren naar de Zaan wat een nieuw gemaal zou vragen.

Voor de waterverbinding over de Verbindingsweg is wel uitgegaan van een doorvaarbaar aquaduct.

Ten gevolge van de aanleg van de fietstunnel wordt een bestaande duiker onder de Guisweg verplaatst.

Fasering

In de fasering van de werkzaamheden voor de aanleg wordt ervoor gezorgd dat de verkeerstromen zo min mogelijk worden gehinderd. Op basis daarvan zijn de volgende stappen te onderscheiden:

Stap 1: aanleg nieuwe Verbindingsweg met T- aansluiting Provincialeweg en alle bijbehorende planelementen; de overweg Guisweg blijft open voor alle verkeer;

Stap 2: gelijk gereed met stap 1: compleet maken aansluiting 3; nog niet open stellen;

Stap 3: openstellen nieuwe infrastructuur aansluiting 3 en Verbindingsweg; gelijktijdig afsluiten spoorwegovergang Guisweg voor autoverkeer; spoorwegovergang blijft nog open voor fietsers en voetgangers;

Stap 4: aanleg fietstunnel Guisweg met bijbehorende planelementen voor langzaam verkeer en duiker onder Guisweg;

Stap 5: volledig afsluiten van spoorwegovergang Guisweg en realiseren nieuwe T-aansluiting Guisweg op Provincialeweg .

De herinrichting van het Stationsplein-Oost kan onafhankelijk van de andere werkzaamheden gedurende stap 1 plaats vinden. De concrete volgorde en tijdsduur van deze stappen wordt in de volgende fase nader uitgewerkt en te zijner tijd door de geselecteerde aannemer voor de realisatie definitief gemaakt.

4.2.2 Alternatief Zuid

Alternatief Zuid is aangegeven in figuur 4.7. In de figuren daarna is ingezoomd op specifieke onderdelen.



Figuur 4.7 Ontwerp Alternatief Zuid

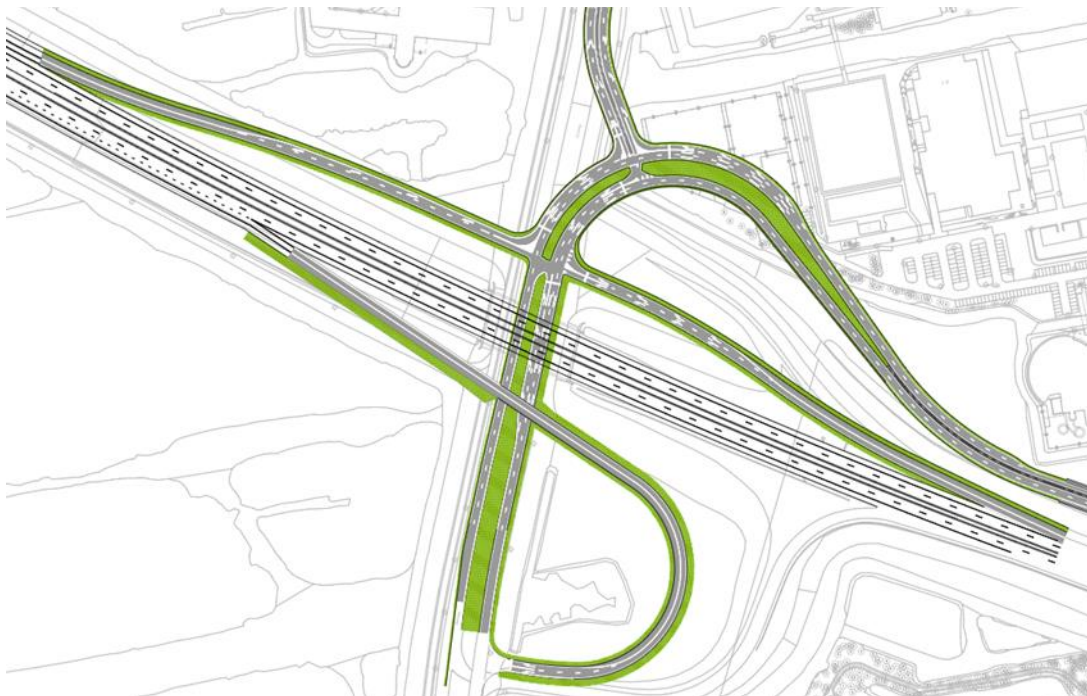
Autostructuur

De overweg Guisweg is afgesloten en daarmee is de Guisweg geknipt. Aan de westzijde loopt de Guisweg door tot net voorbij de aansluiting van de Wezelstraat en de Doctor Jan Mulderstraat / begraafplaats. Aan de oostzijde ligt er een nieuwe gelijkvloerse T-aansluiting op de Provincialeweg.

Nabij de A8 ligt een nieuwe Verbindingsweg tussen de volledig gemaakte aansluiting 3 en de Provincialeweg. Deze gaat verdiept onder de Wezelstraat, het vaarwater, het spoor en het fietspad door en voor de T-aansluiting is ook de Provincialeweg gedeeltelijk verdiept. De aansluiting van de Museumlaan op de Provincialeweg vervalt. Aansluiting 2 op de A8 is vervallen.

Aansluiting 3 is gecompleteerd met een nieuwe toerit naar het westen aan de noordzijde en een nieuwe afrit vanuit het westen aan de zuidzijde. De afrit gaat op het viaduct over de Guisweg heen en buigt naar beneden binnen de lus van de bestaande toerit naar het oosten. De bestaande afrit vanuit het oosten is krappert met de hoofdrijbaan gebundeld om ruimte te maken voor de Verbindingsweg.

Vanuit aansluiting 3 buigt de nieuwe Verbindingsweg terug richting A8. De bestaande Guisweg is hier in de bocht op aangesloten en buigt dan terug naar het bestaande tracé richting de rotonde voor het Politiebureau.



Figuur 4.8 Aansluiting 3 volledig gemaakt

De Verbindingsweg heeft 2x2 rijstroken behoudens het gedeelte in de bak voor de verdiepte ligging. In deze bak is sprake van 2 rijstroken naar de Provincialeweg toe en 1 rijstrook vanaf de Provincialeweg.

De Provincialeweg zelf is deels verdiept om de aansluiting van de Verbindingsweg mogelijk te maken. Ter hoogte van de T-aansluiting (tegenover Pellekaanstraat 2-8) zijn er vier afzonderlijke rijbanen met van west naar oost (in figuur 4.9 van links naar rechts) de volgende functie en ligging:

- Verbinding noord-zuid met Verbindingsweg: verdiept;
- Verbinding zuid-noord met Verbindingsweg: verdiept;
- Doorgaande rijbaan noord-zuid, op maaiveld;
- Doorgaande rijbaan zuid-noord, op maaiveld.



Figuur 4.9 Rijstroken Verbindingsweg en Provincialeweg nabij T-kruising, toekomstige situatie

Vanuit de T-aansluiting naar het noorden moeten de twee middelste rijbanen nog onderling van positie wisselen alvorens de rijbanen per richting kunnen samenvoegen. Dat gebeurt met een VRI geregelde kruising op maaiveld ter hoogte van de Sluissloot (zie figuur 4.10).



Figuur 4.10 Rijbaanwisseling in Alternatief Zuid

Vervolgens voegen de rijbanen samen tot 2x1 rijstrook ter hoogte van Olam alvorens de kruising met de Guisweg wordt bereikt. Naar het zuiden voegen de rijbanen samen tot de bestaande Provincialeweg met 2x2 rijstroken in aansluiting van de Verzetstraat. Aansluiting 2 is vervallen. Omdat aansluiting 2 is vervallen zijn elders in het wegennet aanvullende maatregelen nodig om ongewenste effecten te voorkomen.

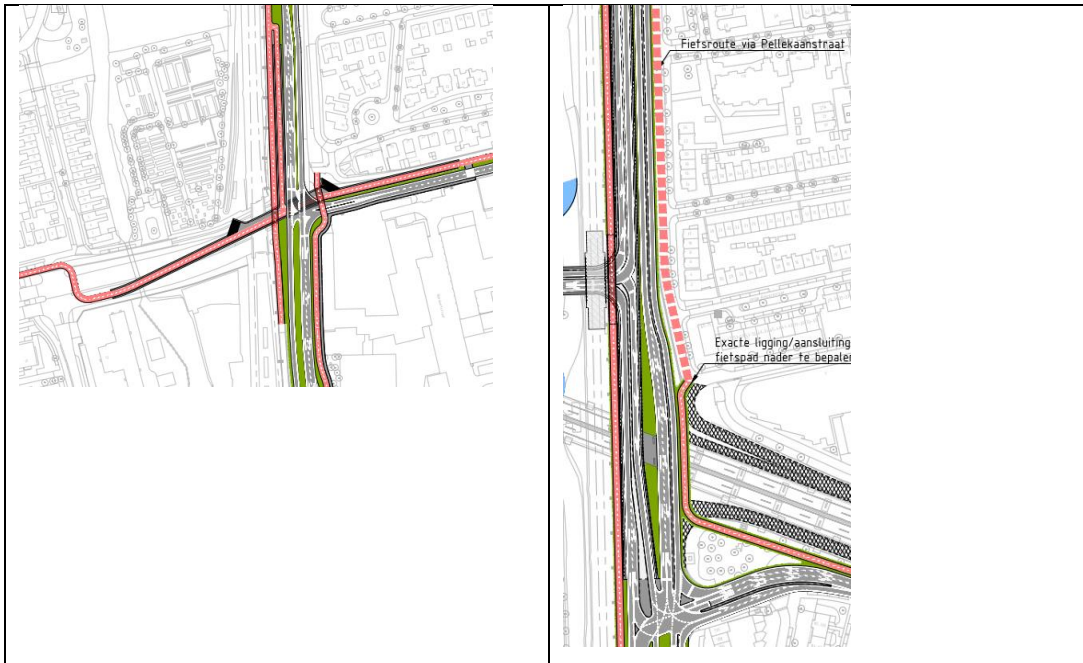
Structuur langzaam verkeer

De overweg Guisweg is afgesloten. Voor de fietsers en wandelaars is de verbinding hersteld met een fietstunnel die de Guisweg ten oosten en ten westen van de spoorlijn/Provincialeweg met elkaar verbindt.

Het noord-zuidfietspad langs de N203 blijft op maaiveld liggen. Om een aansluiting van de fietsroute oost-west op de fietsroute noord-zuid mogelijk te maken is vanaf het noorden een hellingbaan naar de tunnel aangelegd. Hiermee is een fietsbare uitwisseling tussen de noord-zuid en de oost-west fietsroute mogelijk.

Een te onderzoeken variant is het aanbrengen van een luie trap in plaats van de hellingbaan.

Aan de oostzijde van de Provincialeweg maakt het vervallen van aansluiting 2 het mogelijk om een nieuwe fietsverbinding langs de weg te realiseren vanaf de Verzetstraat naar de Pellekaanstraat. Deze fietsverbinding wordt naar het noorden doorgetrokken over het Stationsplein-Oost en langs Olam tot aan de Guisweg.



Figuur 4.11 Structuur langzaam verkeer in Alternatief Zuid (links bij Guisweg; rechts bij de verwijderde aansluiting 2)

Openbaar vervoer/Stationsplein

Voor het openbaar vervoer is de situatie qua functionaliteit identiek aan de referentiesituatie. Het station blijft op vergelijkbare wijze toegankelijk en langs de Provincialeweg komen de bushaltes op ongeveer dezelfde plek terug.

Waterhuishouding

In dit alternatief blijft de Sluissloot gehandhaafd als afwatering van en vaarverbinding met Oud Koog. Ook voor de waterverbinding over de Verbindingsweg is uitgegaan van een doorvaarbaar aquaduct. De vaarverbinding

Ten gevolge van de aanleg van de fietstunnel wordt een bestaande duiker onder de Guisweg verplaatst.

Fasering

In de fasering van de werkzaamheden voor de aanleg wordt ervoor gezorgd dat de verkeerstromen zo min mogelijk worden gehinderd. Op basis daarvan zijn de volgende stappen te onderscheiden:

Stap 1: aanleg nieuwe Verbindingsweg met T- aansluiting Provincialeweg en alle bijbehorende planelementen; de overweg Guisweg blijft open voor alle verkeer; de verbinding van aansluiting 2 met de Provincialeweg vervalt al om dit verkeer buiten het werkgebied te houden.

Stap 2: gelijk gereed met stap 1: compleet maken aansluiting 3; nog niet open stellen;

Stap 3: openstellen nieuwe infrastructuur aansluiting 3 en Verbindingsweg; gelijktijdig afsluiten aansluiting 2 (vervolgens slopen en herinrichting) en spoorwegovergang Guisweg voor autoverkeer; spoorwegovergang blijft nog open voor fietsers en voetgangers;

Stap 4: aanleg fietstunnel Guisweg met bijbehorende planelementen voor langzaam verkeer en duiker onder Guisweg;

Stap 5: volledig afsluiten van spoorwegovergang Guisweg en realiseren nieuwe T-aansluiting Guisweg op Provincialeweg.

De herinrichting van het Stationsplein-Oost kan onafhankelijk van de andere werkzaamheden gedurende stap 1 plaats vinden.

De concrete volgorde en tijdsduur van deze stappen wordt in de volgende fase nader uitgewerkt en te zijner tijd door de geselecteerde aannemer voor de realisatie definitief gemaakt.

5 Scoping: nadere selectie van te onderzoeken effecten

5.1 Toelichting

Op basis van de beschrijving van de alternatieven in het voorgaande hoofdstuk is een verdere scoping uitgevoerd van de mogelijke effecten op basis van de in hoofdstuk 1 aangegeven categorieën. Per categorie zijn de te onderzoeken criteria en de wijze waarop deze worden onderzocht verder uitgewerkt. Daarbij zijn enkele categorieën gebundeld.

De categorieën “onze manier van leven zoals werk en sport” en “de sociale structuren en faciliteiten en daarmee de sociale cohesie en stabiliteit” zijn gebundeld als **veranderingen in de bereikbaarheid** van familie, vrienden, werk, sport of andere sociaal-matschappelijke bestemmingen. In een infrastructureel project waarin het draait om bereikbaarheid is dat ook de belangrijkste factor die de manier van leven of sociale structuren kan beïnvloeden. Gedwongen vertrek door het amoveren van woningen zou ook tot dergelijke sociale effecten kunnen leiden maar is in dit project niet aan de orde.

Veranderingen in de bereikbaarheid zijn in beeld gebracht op basis van bijeenkomsten met de focusgroep in december 2021 (locatiebezoeken) en een peiling onder alle bewoners van de omliggende wijken in januari 2022.

De categorie “**het vertrouwen in politici en overheid**” is beoordeeld op basis van de peilingen in 2019 en januari 2022.

De categorie “**omgevingsfactoren zoals geluidshinder en luchtkwaliteit**” is in beeld gebracht op basis van bijeenkomsten met de focusgroep in december 2021 (locatiebezoeken) en een peiling onder alle bewoners van de omliggende wijken in januari 2022.

De categorie “de gevoelens van onrust en daarmee de mentale gezondheid” is geïnventariseerd op basis van de vraag welke **concrete zorgen** mensen hebben naar aanleiding van het project. Ook dit is in beeld gebracht op basis van bijeenkomsten met de focusgroep in december 2021 (locatiebezoeken) en een peiling onder alle bewoners van de omliggende wijken in januari 2022. De categorie “de persoonlijke bezittingen en eigendomsrechten” is hierin betrokken. Grondverwerving van individuen is binnen de alternatieven die in het onderzoek zijn betrokken dit project niet aan de orde.

Bij alle vragen gaan we, waar relevant, in op de verschillen tussen de alternatieven onderling, op verschillen tussen varianten binnen een alternatief en op de verschillen tussen de alternatieven en de huidige situatie.

Voor een deel overlappen de criteria met de sociale criteria die binnen het thema woon- en leefmilieu in het PlanMER worden onderzocht. In de SIA gaat het om een effectanalyse en beoordeling door de bewoners zelf, in het PlanMER om een deskundigenoordeel op een wat meer abstract niveau.

5.2 Veranderingen in de bereikbaarheid

Binnen deze categorie gaat het in essentie om de volgende vraag: verwacht u veranderingen in uw eigen dagbesteding en reisgedrag (verplaatsingen door de buurt van huis naar school, werk, vrienden, winkels, etc.)? En zo ja, welke?

5.3 Effecten op het vertrouwen in de overheid

Deze vraag beantwoorden we op basis van de reacties op de uitgevoerde peilingen naar de tevredenheid van bewoners over het proces en over de mate waarin zij daarin betrokken zijn.

5.4 Effecten op omgevingsfactoren

De alternatieven leiden mogelijk tot veranderingen in de geluidbelasting in de luchtkwaliteit. Dit is nader onderzocht in het PlanMER. De uitkomsten voor geluidbelasting en luchtkwaliteit leiden in het PlanMER via een GES-score tot een beoordeling op gezondheid.

Het PlanMER gaat ook in op andere effecten op omgevingsfactoren die een relatie met gezondheid hebben, zoals het effect op groen en op wandelgebied.

Voor de SIA is aan omwonenden gevraagd wat hun eigen verwachting of beleving hierbij is. Zij waren op het moment van het uitspreken daarvan niet of zeer beperkt op de hoogte van de verkeerskundige effecten van de alternatieven en de daarmee samenhangende effecten op geluid en luchtkwaliteit.

5.5 Concrete zorgen

Binnen deze categorie gaat het in essentie om de volgende vragen: maakt u zich zorgen over de veranderingen die het project zou kunnen veroorzaken? En zo ja, waar maakt u zich (veel) zorgen over? Of bent u juist blij dat het project uw probleem gaat oplossen?

5.6 Effecten op de persoonlijke bezittingen en eigendomsrechten.

De alternatieven leiden mogelijk tot noodzakelijk gebruik van private gronden of (bijvoorbeeld in de aanlegfase) tot schade voor lokale eigendommen. Het project onderzoekt dergelijke effecten en die komen in het PlanMER of in de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief aan de orde. In deze fase is het relevant of het leidt tot zorgen bij omwonenden. Daarmee is deze categorie onderdeel van de vragen in de voorgaande categorie.

6 Analyse en beoordeling van de effecten

6.1 Veranderingen in de bereikbaarheid

Binnen deze categorie gaat het in essentie om de volgende vraag: verwacht u veranderingen in uw eigen dagbesteding en reisgedrag (verplaatsingen door de buurt van huis naar school, werk, vrienden, winkels, etc.)? En zo ja, welke

De **leden van de focusgroep** geven aan dat ze beperkte of geen wijzigingen verwachten in de bereikbaarheid van familie, vrienden, werk en andere sociaal-maatschappelijke bestemmingen. Een aantal mensen geeft meer omrijden als negatieve verandering aan. Het in de avond of nacht door een tunnel moeten fietsen wordt ook door een enkeling als een negatief effect aangegeven dat fietsen ontmoedigt. Wat meer mensen geven aan dat de reisduur naar de sportvelden iets langer kan worden maar dit niet als een bezwaar te zien.

Als positief effect is benoemd dat vanuit Rooswijk de verbinding per fiets met Oud-Zaandijk/ Oud-Koog beter wordt door het vervangen van de spoorwegovergang voor een fietstunnel. Aandachtspunt is nog wel de route als je vanuit de fietstunnel weer boven bent gekomen op de Guisweg. Voor mensen uit Westerkoog geldt dit minder, zij maken nu en straks veelal gebruik van de fietstunnel bij station Koog-Bloemwijk.

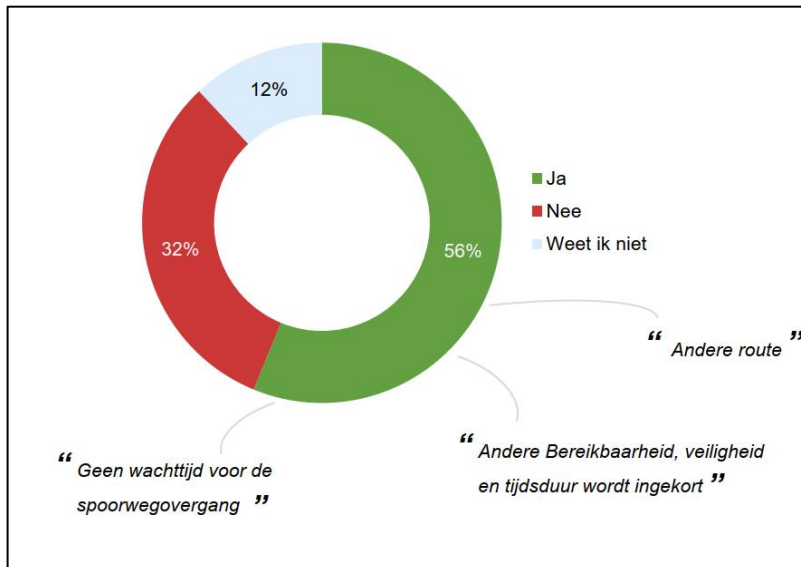
Uit de beantwoording blijkt dat een deel van de leden van de focusgroep de effecten van het project Guisweg en de effecten van het openstellen van de busbrug 'De Binding' niet goed kunnen onderscheiden en bij elkaar optellen, of de effecten van de opening van de busbrug toeschrijven aan het project.

De meeste leden van de focusgroep verwachten dat hun reisgedrag (vrijwel) niet zal veranderen. Enkelen denken meer de auto te gaan gebruiken om niet in het donker door een tunnel te moeten fietsen, anderen geven juist aan meer de fiets te gaan gebruiken omdat ze niet meer over de overweg heen hoeven te fietsen.

In een brede **peiling** die door 911 mensen is ingevuld, zijn een aantal vragen over bereikbaarheid gesteld:

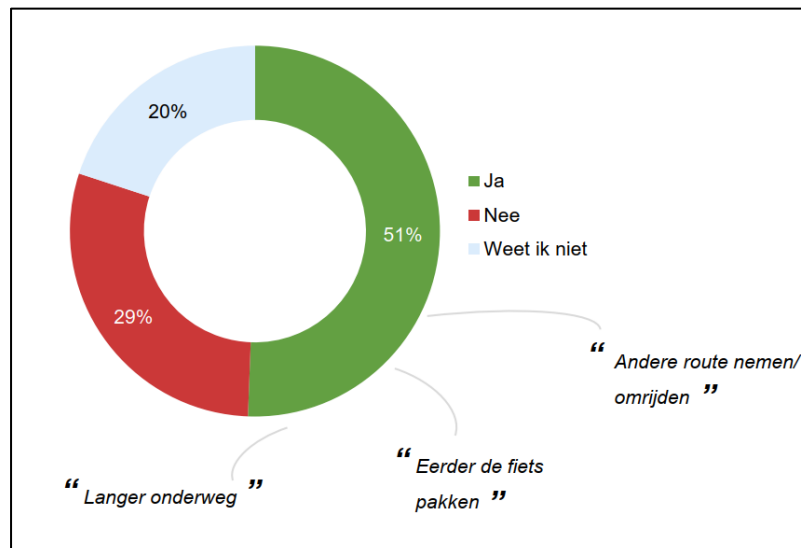
- *Zijn er voor u reisdoelen (zoals bezoek familie, reis naar uw werk, bezoek winkels) waarbij u verwacht dat de bereikbaarheid gaat veranderen (na de aanpak van het kruispunt Guisweg)?*
- *Denkt u dat uw reisgedrag zal veranderen tijdens de uitvoering van het project Guisweg (tijdens de werkzaamheden)?*
- *Denkt u dat uw reisgedrag zal veranderen in de nieuwe situatie?*

Uit de peiling blijkt dat de meerderheid van de mensen verwacht dat de bereikbaarheid gaat veranderen na de aanpak van het kruispunt. Nagenoeg een derde verwacht dit niet (zie Figuur 6-1). Zo zien mensen het als positief dat er geen wachttijd meer zal zijn voor de spoorwegovergang, maar wordt het door een aantal respondenten als negatief ervaren dat aansluiting 2 van de A8 wordt afgesloten bij de zuidelijke variant. Mensen die verwachten dat de bereikbaarheid van hun reisdoelen zal veranderen na aanpak van de Guisweg komen vooral uit Oud Koog (66%) en Rooswijk Noord (61%) tegenover 47% in Westerkoog bijvoorbeeld (een gedetailleerd overzicht van de uitsplitsing naar buurt vindt u in Bijlage 1).



Figuur 6-1 Zijn er voor u reisdoelen waarbij u verwacht dat de bereikbaarheid gaat veranderen na aanpak van de Guisweg?

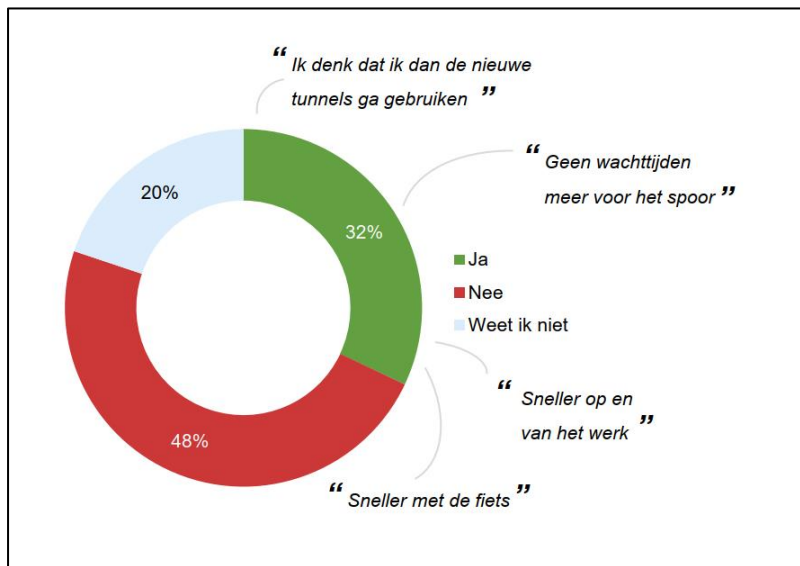
De helft van de respondenten denkt dat hun reisgedrag zal veranderen tijdens de uitvoering van het project Guisweg. Zo zullen zij tijdelijk een andere route moeten nemen bijvoorbeeld of zullen zij moeten omrijden (zie Figuur-6-2).



Figuur 6-2 Denkt u dat uw reisgedrag zal veranderen tijdens de uitvoering van het project Guisweg (tijdens de werkzaamheden)?

Tot slot denkt nagenoeg de helft van de respondenten dat hun reisgedrag niet zal veranderen na afronding van de werkzaamheden. Een derde denkt van wel (zie Figuur 6-3). Zo geeft een aantal

respondenten aan vaker de fiets te nemen. Vooral mensen uit Rooswijk en Rooswijk Noord denken dat hun reisgedrag zal veranderen (39% en 38%, tegenover 33% in Oud Zaandijk en 23% in Westerkoog).



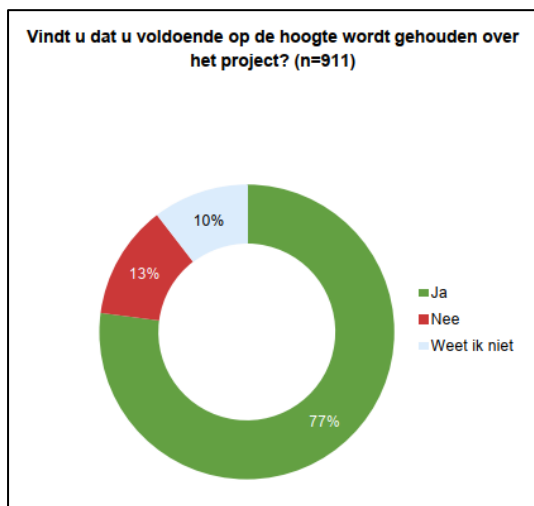
Figuur 6-3 Denkt u dat uw reisgedrag zal veranderen in de nieuwe situatie?

6.2 Effecten op het vertrouwen in politici en overheid

Deze vraag beantwoorden we op basis van de reacties op de uitgevoerde peilingen naar de tevredenheid van bewoners over het proces en over de mate waarin zij daarin betrokken zijn.

In de peiling van januari 2022 is de vraag gesteld of mensen zich voldoende op de hoogte gehouden voelen. De respons is weergegeven in figuur 6-4. Ruim driekwart vindt dat ze voldoende op de hoogte worden gehouden over het project. En een klein deel vindt van niet.

Dit geeft een indicatie van voldoende vertrouwen in de overheid ten aanzien van dit project.



Figuur 6-4 Vindt u dat u voldoende op de hoogte wordt gehouden over het project?

6.3 Effecten op omgevingsfactoren

De alternatieven leiden mogelijk tot veranderingen in de geluidbelasting in de luchtkwaliteit. Dit is nader onderzocht in het PlanMER. De uitkomsten voor geluidbelasting en luchtkwaliteit leiden in het PlanMER via een GES-score tot een beoordeling op gezondheid.

Het PlanMER gaat ook in op andere effecten op omgevingsfactoren die een relatie met gezondheid hebben, zoals het effect op groen en op wandelgebied.

Voor de SIA is aan omwonenden gevraagd wat hun eigen verwachting of beleving hierbij is. Zij waren op het moment van het uitspreken daarvan niet of zeer beperkt op de hoogte van de verkeerskundige effecten van de alternatieven en de daarmee samenhangende effecten op geluid en luchtkwaliteit.

Veel leden van **de focusgroep** ervaren nu hinder door geluid of een verminderde luchtkwaliteit. Locaties die specifiek zijn benoemd zijn de Raadhuisstraat/Verzetstraat (nabij de A8), de A8 bij Westerkoog, de rondweg Westerkoog, de kruising Guisweg, de Provincialeweg en het skatepark onder de A8 bij aansluiting 2. Ook wordt hinder door sluipverkeer in de Oud Heijnstraat benoemd.

De meeste leden van de focusgroep verwachten dat er in de toekomst minder hinder zal zijn. Voor twee locaties geldt dat mensen meer hinder verwachten: de Pellekaanstraat tegenover de toekomstige aansluiting van de Verbindingsweg op de Provincialeweg en de route door Westerkoog. Andere locaties waarvoor meer hinder wordt verwacht zijn de nabijheid van de A8 en de basisschool de Werf in Oud-Zaandijk.

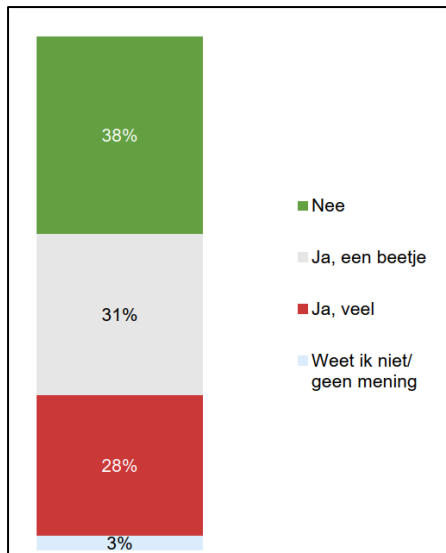
Ook in de **peiling** is aandacht besteed aan de beleving van omgevingsfactoren verkeersdrukke, geluid en luchtkwaliteit.

Over dit onderwerp is in de peiling een aantal vragen gesteld:

- Ervaart u in uw omgeving (nabij uw woning of werklocatie) in de huidige situatie overlast door verkeersdrukke/geluid/luchtkwaliteit?
- Op welke momenten van de dag ervaart u overlast van verkeersdrukke/geluid/luchtkwaliteit?
- Verwacht u dat de overlast van verkeersdrukke/geluid/luchtkwaliteit, nadat het project Guisweg klaar is, meer of minder wordt?

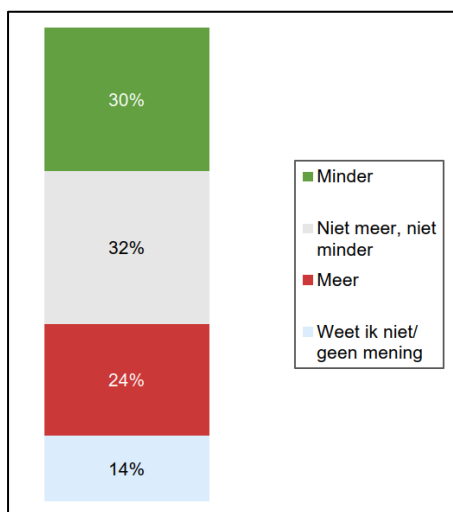
Verkeersdrukke

De meerderheid ervaart een beetje tot veel overlast door verkeersdrukke in hun omgeving in de huidige situatie. 38% van de respondenten geeft aan geen overlast te ervaren van verkeersdrukke. Van de respondenten die wel overlast van verkeersdrukke ervaren in de huidige situatie is dit vooral op het kruispunt rond de spoorwegovergang. Overlast van verkeersdrukke wordt met name in de ochtend (83%) en middag (76%) ervaren. De overlast neemt af naarmate de dag vordert. De meeste overlast van verkeersdrukke wordt ervaren in Rooswijk (37%), de minste overlast van verkeersdrukke wordt ervaren in Rooswijk Noord (54% van de mensen uit Rooswijk Noord heeft nee geantwoord op deze vraag). Een gedetailleerd overzicht van de uitsplitsing naar buurt vindt u in Bijlage 1.



Figuur 6-5 Ervaart u in uw omgeving (nabij uw woning of werklocatie) in de huidige situatie overlast door verkeersdruk?

De meningen van mensen zijn verdeeld over de overlast van verkeersdruk nadat het project Guisweg klaar is. Een vergelijkbaar deel verwacht dat het minder, niet meer/ niet minder of meer wordt (zie Figuur 5-5). In Westerkoog verwachten mensen een toename van de verkeersdruk nadat het project Guisweg is afgerond (47%). In Rooswijk verwachten mensen dat de verkeersdruk juist minder wordt (55%).

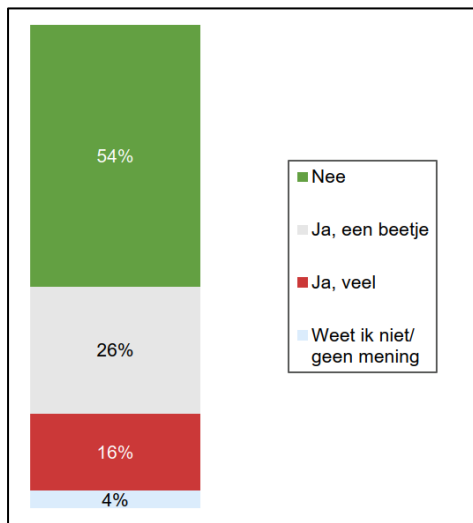


Figuur 6-6 Verwacht u dat de overlast van verkeersdruk, nadat het project Guisweg klaar is, meer of minder wordt?

Geluid

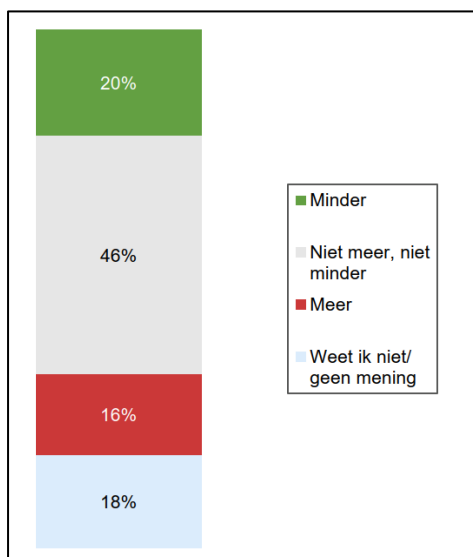
De meerderheid van de mensen ervaart in hun omgeving in de huidige situatie geen overlast door geluid. 42% ervaart een beetje tot veel geluidsoverlast (zie Figuur 6-7). De locaties waar respondenten geluidsoverlast ervaren zijn verschillend: rondom de A8, de Guisweg, bij de busbrug, door de trein en door de Provincialeweg. Mensen ervaren de geluidsoverlast veelal vanuit hun woning. Overlast van geluid wordt met name in de ochtend ervaren (82%). De overlast neemt naar de middag toe af (63%), in de avond weer toe (66%) en is in de nacht het minst (35%). De groep die 'veel' heeft geantwoord op de vraag of er in de huidige situatie overlast is door geluid is in elke wijk ongeveer even groot (allemaal

rond de 20%), alleen in Rooswijk Noord is deze groep kleiner (9%). Een gedetailleerd overzicht van de uitsplitsing naar buurt vindt u in Bijlage 1.



Figuur 6-7 Ervaart u in uw omgeving (nabij uw woning of werklocatie) in de huidige situatie overlast door geluid?

De meeste deelnemers verwachten dat de overlast van geluid na afronding van het project Guisweg niet meer en niet minder wordt (46%) (zie Figuur 6.8). In Westerkoog denkt de grootste groep dat de overlast door geluid meer wordt (37%). In Rooswijk denkt de grootste groep dat de geluidbelasting minder wordt (42%).

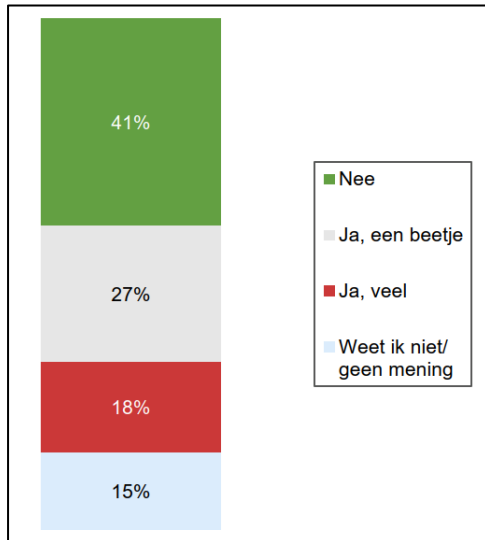


Figuur 6-8 Verwacht u dat de overlast van geluid, nadat het project Guisweg klaar is, meer of minder wordt?

Luchtkwaliteit

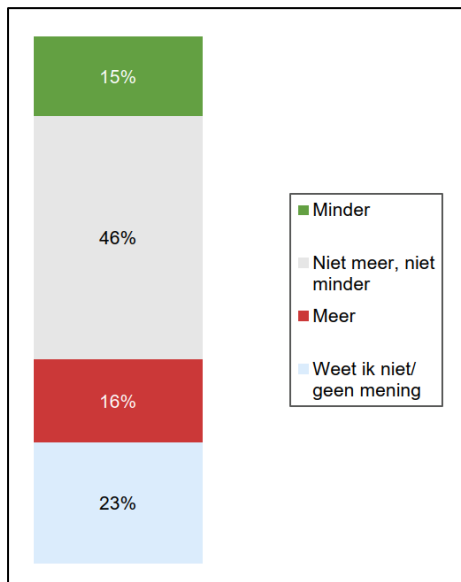
Nagenoeg evenveel mensen geven aan geen overlast door slechte luchtkwaliteit in hun omgeving te ervaren (41%) in de huidige situatie als een beetje tot veel overlast (45%) (zie Figuur 6-9). Respondenten die hebben aangegeven een beetje of veel hinder te ervaren door slechte luchtkwaliteit,

ervaren dit vooral bij de spoorwegovergang en in hun tuin / bij hun woning, ook afhankelijk van de windrichting. Naast verkeer spelen fabrieken hier ook een rol in. De overlast van slechte luchtkwaliteit wordt met name in de ochtend (85%) en middag (80%) ervaren. De overlast neemt af naarmate de dag vordert. Respondenten die hebben geantwoord veel overlast van slechte luchtkwaliteit te ervaren in de huidige situatie komen vooral uit Oud Koog (27%) en Oud Zaandijk (24%). Een gedetailleerd overzicht van de uitsplitsing naar buurt vindt u in Bijlage 1.



Figuur 6-9 Ervaart u in uw omgeving (nabij uw woning of werklocatie) in de huidige situatie overlast door slechte luchtkwaliteit?

De meeste deelnemers verwachten dat de overlast van slechte luchtkwaliteit na afronding van het project Guisweg niet meer en niet minder wordt (46%) (zie Figuur 6-10). In Westerkoog verwacht de grootste groep dat de overlast van slechte luchtkwaliteit meer wordt (36%). In Rooswijk verwacht de grootste groep dat de overlast van slechte luchtkwaliteit afneemt (28%).



Figuur 6-10 Verwacht u dat de overlast van slechte luchtkwaliteit, nadat het project Guisweg klaar is, meer of minder wordt?

Positieve omgevingsfactoren

Veel leden van de focusgroep geven aan weinig tot geen huidige omgevingselementen in het gebied als positief te ervaren. Elementen die door enkelen als positief zijn gewaardeerd zijn het groen, het water, de Sluissloot en de ligging van woningen aan open water, de openheid van het Westzijderveld en de Zaan.

6.4 Concrete zorgen

Binnen deze categorie gaat het in essentie om de volgende vragen: maakt u zich zorgen over de veranderingen die het project zou kunnen veroorzaken? En zo ja, waar maakt u zich (veel) zorgen over? Of bent u juist blij dat het project uw probleem gaat oplossen?

Een meerderheid van de leden van **de focusgroep** geeft aan zich zorgen te maken over een breed scala aan onderwerpen. In relatie tot de doelstellingen van het project (verkeersveiligheid en bereikbaarheid) zijn er zorgen over de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van winkels. Beide hebben vooral te maken met de afsluiting van aansluiting 2 van de A8 in alternatief Zuid. Het vrachtverkeer naar het Tate&Lyle terrein aan de Pinkstraat levert zorgen over de verkeersveiligheid, mede vanwege de nabijgelegen school en kinderdagverblijf. De afsluiting van aansluiting 2 leidt ertoe dat de vrachtwagens naar het Tate&Lyle terrein in de nieuwe situatie rechtsaf het terrein opgaan waardoor een gevaarlijke dode hoeksituatie kan ontstaan.

Ook zijn er zorgen om de fietsveiligheid in de route Rooswijk – Oud Koog na de fietstunnel; je zit dan aan de verkeerde kant van de Guisweg en de route Lagendijk-Hoogstraat is voor fietsers onveilig vanwege veel vrachtverkeer en weinig ruimte.

Alternatief Zuid leidt verder tot een specifieke zorg over de mogelijke toename van fietsverkeer door de Pellekaanstraat vanwege de nieuwe fietsroute die in dit alternatief mogelijk is tussen de Pellekaanstraat en de Verzetstraat. Deze route wordt mogelijk door het afsluiten van aansluiting 2. Overigens geven meer mensen aan dat ze blij zijn met deze aanvullende fietsroute.

Alternatief Noord leidt tot een specifieke zorg over het afsluiten van de Sluissloot en de gevolgen daarvan voor het recreatief vaarverkeer door bewoners van Oud Koog.

De zorgen ten aanzien van een algehele toename van het verkeer (en daarmee ook van de geluidsoverlast en de luchtverontreiniging) in het plangebied geldt voor beide alternatieven. Daarbij leggen bewoners van Westerkoog ook een relatie met het besluit om de busbrug De Binding ook in de spits open te stellen voor autoverkeer.

Ook de zorgen met betrekking tot de uitvoering betreffen beide varianten en met name de woningen in de nabijheid van de locaties waar gegraven moet gaan worden voor de verdiepte ligging van de verbindingsweg (eerste deel Pellekaanstraat en zijstraten) en de fietstunnel (Parklaan, Jan Mulderstraat, Oud Heinstraat).

Onderstaand zijn concrete citaten van reacties vanuit de focusgroep opgenomen.

Veiligheid

- o zorgen om veiligheid door vrachtverkeer, met name voor kinderen, in de Pinkstraat / inrit Tate & Lyle.

Bereikbaarheid

- o zorgen om bereikbaarheid winkels.

Toename verkeer

- o nog meer verkeersellende;
- o effect op verkeersdruk, die wordt ongekend hoog, juist dat baart zorgen;

- o zorgen om meer (vracht)verkeer via de Verzetstraat. Gaat onder meer om vrachtverkeer Tate & Lyle. Daarom wordt opgeroepen om de afrit voor (vracht)verkeer open te houden en deze niet aan te sluiten op de Provincialeweg;
- o zorgen over hoeveelheid asfalt en drukte in de Verzetstraat;
- o zorgen om extra verkeer via Westerkoog;
- o zorgen over toename van verkeer in Westerkoog, met name in combinatie met opening busbrug;
- o nog meer file en problemen om de wijk Westerkoog uit te komen en weer in te komen.

Geluidsoverlast

- o ik ben erg bang dat de geluidsoverlast vanuit een tunnel groter wordt. Zoals ik al eerder heb vermeld, er wordt nu al van stoplicht tot stoplicht flink opgetrokken en gescheurd. Ik ben bang dat er nog even lekker extra gas wordt gegeven om toch vooral flink lawaai te maken. Vooral mannen vinden dit nogal stoer. Ook motorfietsen kunnen er wat van;
- o zorgen over toenemende geluidsoverlast als verkeer in een tunnel rijdt, aan de ene kant door weerskaatsing, aan de andere kant omdat verkeer omhoog rijdt;
- o nog meer geluidsoverlast van de A8.

Luchtverontreiniging

- o nog meer luchtvervuiling bij mijn huis.

Fietspad Pellekaanstraat

- o Er komt een fietspad te lopen door de Pellekaanstraat. Ik ben bang dat er extra fiets- en bromfietsverkeer langs mijn huis komt. Bovendien werd er eerder gesproken over het feit dat de Pellekaanstraat versmald zou gaan worden. Ik vraag mij af hoe smal de Pellekaanstraat dan gaat worden. Er staat nu een heg als afscheiding tussen de Pellekaanstraat en de Provincialeweg. Wordt deze weggehaald?

Sluissloot

- o zorgen over de mogelijke blokkade van de Sluissloot; kapitaalvernietiging voor bootjes en aanlegvoorzieningen in Oud-Koog; kleine jachthaven aan de andere kant van weg en spoor is erg onpraktisch.

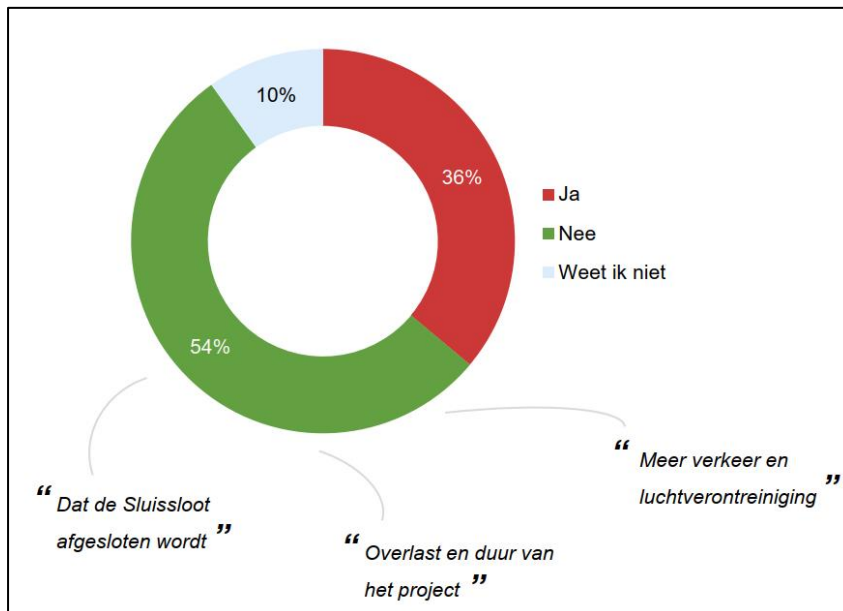
Uitvoering

- o ja, het grondwerk voor de tunnels en de invloed op oude funderingen, grondwaterstand, trillingen;
- o overlast tijdens bouw, ook langere reisafstanden;
- o grote zorgen over slechte/oude funderingen; bang dat de start lang op zich laat wachten;
- o zorgen over de staat van de woningen rond de werkzaamheden: gaat de grondwaterstand niet dalen en daarmee de houten funderingspalen aantasten
- o groot en duur project;

Aanvullend zijn vanuit **de peiling** ook een aantal zorgen naar voren gekomen. In de peiling is hierover de volgende vraag gesteld:

- Maakt u zich zorgen over de gevolgen van het project Guisweg?

Uit de resultaten van de peiling blijkt dat ruim de helft van de respondenten zich geen zorgen maakt over de gevolgen van het project Guisweg (zie Figuur 6-11). Ruim een derde doet dit wel. Respondenten maken zich onder andere zorgen over bereikbaarheid, het afsluiten van de sluisloot, een toename van verkeer en luchtverontreiniging. De grootste groep mensen die zich zorgen maakt komt uit Oud Koog (49%) en daarna uit Westerkoog (43%). De grootste groep die zich geen zorgen maakt over het project komt uit Rooswijk Noord (63%). Een gedetailleerd overzicht van de uitsplitsing naar buurt vindt u in Bijlage 1.



Figuur 6-11 Maakt u zich zorgen over de gevolgen van het project Guisweg?

Het type zorgen wat wordt geuit komt overeen met wat hierboven genoemd is als concrete zorgen vanuit de focusgroep zoals (niet uitputtend) meer verkeersoverlast, toenemende reistijd, mogelijke afsluiting Sluisloot in alternatief Noord, hinder tijdens de bouw (geluid, funderingen), aantasting van woongenot en een verminderde bereikbaarheid door het vervallen van afsluiting 2 in alternatief Zuid.

6.5 Beoordeling en vergelijking van alternatieven

De alternatieven zijn beoordeeld en vergeleken door de door de leden van de focusgroep en de inzenders van de peiling aangegeven effecten en de waardering die zij daar zelf aan geven om te zetten in een 7 puntsschaal met de volgende betekenis:

++	een groot positief sociaal effect
+	een positief sociaal effect
0/+	een klein positief sociaal effect
0	(vrijwel) geen sociaal effect
0/-	een klein negatief sociaal effect
-	een negatief sociaal effect
--	een groot negatief sociaal effect

Er is een beoordeling opgesteld op het niveau van de focusgroep en één op het niveau van de inzenders van de peiling. Dit is gedaan om inzicht te krijgen in de vraag of de grotere betrokkenheid van de leden van de focusgroep ook leidt tot een ander inzicht in en beoordeling van de effecten.

Tabel 6.1 Beoordeling op basis van de focusgroep

Criterium	Alternatief Noord	Alternatief Zuid	Toelichting beoordeling
Veranderingen in de bereikbaarheid	0/-	-	De meeste mensen ervaren geen/beperkte veranderingen in de bereikbaarheid, bijvoorbeeld omrijden naar de sportvelden. De afsluiting van aansluiting 2 in alternatief zuid is in dat alternatief een aanvullend element dat door de meeste betrokkenen negatief wordt gewaardeerd.
Effecten op vertrouwen	0/-	0	Alternatief Noord scoort negatief vanwege de extra effecten op de tennisbanen en de afsluiting van de Sluissloot.
Effecten op Omgevingsfactoren	0/-	0/-	In beide alternatieven wordt (beperkt) meer hinder verwacht door meer verkeer.
Concrete zorgen	-	-	Beide alternatieven leiden tot concrete zorgen bij de leden van de focusgroep over hun huis (tijdens de uitvoering) en hun woonomgeving in de nieuwe situatie. Dit komt vooral naar voren bij bewoners uit Westerkoog, in Rooswijk wordt de situatie na realisatie met minder zorgen tegemoet gezien.

Tabel 6.2 Beoordeling op basis van de peiling

Criterium	Alternatief Noord	Alternatief Zuid	Toelichting beoordeling
Veranderingen in de bereikbaarheid	0/-	-	Iets meer dan de helft denkt dat reisgedrag gaat veranderen. In de opmerkingen wordt zowel omrijden vanwege het sluiten van de spoorwegovergang (beide alternatieven) als omrijden vanwege het vervallen van aansluiting 2 (alternatief Zuid) benoemd.
Effecten op vertrouwen	0	0	De meeste respondenten geven aan voldoende over het project te worden geïnformeerd. In de open opmerkingen wordt wel regelmatig gevraagd om meer informatie, vooral ook tijdige aankondiging van bijeenkomsten en een goede terugkoppeling van besluiten naar de bewoners. Een deel van de respondenten mist informatie over alternatieven die eerder binnen het project zijn afgevallen, zoals een verdiepte ligging van het spoor, maar nog wel vanuit de gemeenteraad in Zaanstad worden aangedragen.
Effecten op Omgevingsfactoren	0	0	De meeste respondenten verwachten niet meer of minder hinder, en de groepen die wel meer of minder hinder verwachten zijn ongeveer even groot.
Concrete zorgen	-	-	Een minderheid van de respondenten (circa een derde) geeft aan zich concrete zorgen te maken.

6.6 Reflectie op deze uitkomsten

De verschillen tussen de focusgroep en de groep respondenten op de peiling zijn niet groot. Beide groepen verwachten omrijd-effecten en een negatieve invloed op de bereikbaarheid. Het moeten omrijden vanwege een permanent gesloten spoorwegovergang wordt daarbij kennelijk als een groter probleem gezien dan het moeten wachten voor een tijdelijk gesloten spoorwegovergang. Ook lijken veel bewoners van het studiegebied (focusgroep en respondenten peiling) voor henzelf weinig meerwaarde te zien in het volledig maken van aansluiting 3. Het verbeteren van de bereikbaarheid is één van de doelstellingen van het project. Die doelstelling wordt in het project gerealiseerd door het compleet maken van aansluiting 3 en het faciliteren van een hogere intensiteit aan treinen op het spoor. Op het woon- en leefniveau van betrokkenen wordt dat niet ervaren. Dit zorgt voor een opmerkelijk verschil tussen de beoordeling op het aspect bereikbaarheid in het PlanMER en in deze SIA. Veel mensen die baat hebben bij de betere bereikbaarheid wonen niet in het directe plangebied of de wijken eromheen.

Ten aanzien van het vertrouwen is het belangrijk dat overheden op één lijn komen bij de vaststelling van het (voorlopig) voorkeursalternatief. Het draagt niet bij aan het vertrouwen als een eerder afgefallen alternatief binnen één van de projectpartners (gemeenteraad Zaanstad) nog steeds als een kansrijke variant wordt gezien. Dit maakt het proces voor derden diffuus en ondermijnt vertrouwen.

Als het gaat om de effecten op Omgevingsfactoren zijn PlanMER en SIA meer in lijn. Uit de PlanMER blijkt dat er op gebiedsniveau vrijwel geen effecten zijn voor geluid en luchtkwaliteit en de meeste mensen verwachten dit ook niet. Op woningniveau kan er natuurlijk wel een relevante verandering zijn.

Leden van de Focusgroep geven relatief vaker aan concrete zorgen te hebben. Dat kan een rol hebben gespeeld bij de aanmelding voor deze groep. Voorstelbaar is dat mensen die zich geen zorgen maken ook minder snel in een dergelijke groep willen participeren.

7 Mitigerende maatregelen

7.1 Algemeen

Mitigerende maatregelen zijn maatregelen die effecten van het project voorkomen of verzachten. Per effect is gekeken naar mogelijke mitigerende maatregelen. Deels zijn dit (ontwerp-)oplossingen die vanuit het project zelf zijn ontwikkeld, deels zijn het suggesties vanuit de focusgroep of de peiling. Bij deze suggesties is aangegeven of de maatregel in het project toepasbaar is en zo nee, waarom niet. Daarbij is ook van belang of het een maatregel is past bij de scope en het plangebied van het project. Door omwonenden zijn ook maatregelen voorgesteld die op een zodanig afstand liggen dat er geen directe relatie meer is tot de effecten van het project. Dergelijke suggesties zijn door het project doorgegeven aan de gemeente Zaanstad om nader te onderzoeken.

Het benoemen van maatregelen in dit hoofdstuk betekent niet op voorhand dat ze worden uitgevoerd. In samenhang met de keuze van het voorkeursalternatief vindt een nadere afweging plaats over het al dan niet meenemen van deze maatregelen binnen het project of elders binnen de gemeente Zaanstad en zo ja, op welke wijze.

7.2 Mitigerende maatregelen voor de veranderingen in de bereikbaarheid

De veranderingen in de bereikbaarheid voor autoverkeer kunnen met de volgende maatregelen worden verzacht:

- De afrit van aansluiting 2 in stand houden, uitsluitend in verbinding met de Kaarsenmakersstraat; de bereikbaarheid van de winkels en andere bedrijven rond de Raadhuisstraat/A8 blijft dan ongewijzigd.

De veranderingen in de bereikbaarheid voor langzaam verkeer kunnen met de volgende maatregelen worden verzacht:

- Een aanvullende gelijkvloerse fietsovergang over de Provincialeweg direct ten noorden van het kruispunt met de Guisweg (locatie huidige fietsovergang) zodat fietsers die vanuit de Guisweg het Noord-Zuidfietspad op willen niet eerst de tunnel in hoeven;
- Een aanvullende gelijkvloerse fietsovergang over de Provincialeweg ter hoogte van de Museumlaan zodat fietsers die vanuit de Museumlaan het Noord-Zuidfietspad op willen niet eerst de tunnel in hoeven;
- Een ruim, open en goed verlicht ontwerp van de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid;
- Cameratoezicht in de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid;
- Het optimaliseren van de fietsgoten bij het station (grotere afstand tot de wand; ook bij de gewone trappen).

7.3 Mitigerende maatregelen voor de effecten op vertrouwen

- In keuze van het voorkeursalternatief (VKA) elementen/voorkeuren uit het omgevingsproces meenemen (zoals fietstunnel bij Guisweg en niet bij het station) en VKA helder uitleggen;
- Nogmaals onderbouwd uitleggen dat een verdiepte spoorligging veel duurder is en dat hiervoor bij de projectpartners onvoldoende budget beschikbaar is;
- Monitoring en evaluatie;
- Bouwcommunicatie;
- Focusgroep betrokken houden in fase uitwerking Voorlopig Ontwerp (VO), contractering en realisatie
- Omwonenden betrekken bij inrichting (en beheer) vrijkomende ruimte Guisweg tussen spoor en Wezelstraat

7.4 Mitigerende maatregelen voor effecten op omgevingsfactoren

- Extra geluidschermen, realiseren van bovenwettelijk pakket, bijvoorbeeld ophogen geluidschermen langs de A8 en (laag) geluidscherm of diffractor tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en in het verlengde daarvan tot het Stationsplein Oost;
- Aanvullende bomen en struiken in de stroken tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en tussen het fietspad en de spoorlijn.
- Vrijkomende ruimte Guisweg tussen spoor en Oud-Heinstraat/Wezelstraat groen inrichten, bijvoorbeeld met een tiny forest en speelruimte;
- Meer groen op de hoek Guisweg-Parklaan-Provincialeweg nabij de nieuwe trap naar de tunnel;
- Herinrichten Stationsplein-Oost met meer bomen;
- Herinrichting zone langs A8 met meer groen na amoveren aansluiting 2 in alternatief Zuid;

7.5 Mitigerende maatregelen voor concrete zorgen

De mitigerende maatregelen voor concrete zorgen komen deels overeen met hiervoor benoemde maatregelen voor de andere sociale effecten. Voor de volledigheid zijn ze dan hieronder opnieuw opgenomen, waar mogelijk verder gespecificeerd. De maatregelen zijn benoemd per categorie zorgen zoals geïnventariseerd in het voorgaande hoofdstuk.

Maatregelen met betrekking tot de veiligheid

- De afrit van aansluiting 2 in stand houden, uitsluitend in verbinding met de Kaarsenmakersstraat; de toegang van vrachtverkeer naar Tate&Lyle blijft dan ongewijzigd.
- Een ruim, open en goed verlicht ontwerp van de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid;
- Cameratoezicht in de fietstunnel ten behoeve van een optimale sociale veiligheid;
- Een veilige fietsoversteek op de Guisweg ter hoogte van de uitrit van de tunnel voor fietsers richting Zaanse Schans;
- Herinrichten verkeersruimte onder viaduct A8 (kruispunt Pinkstraat-Verzetstraat);
- T-splitsing bij Wildeman/Glazenmaker omzetten naar rotonde om het verkeer te stimuleren de gewenste route te rijden;

Maatregelen met betrekking tot de bereikbaarheid

- De afrit van aansluiting 2 in stand houden, uitsluitend in verbinding met de Kaarsenmakersstraat; en de toerit in stand houden alleen vanaf de Verzetstraat; dat voorkomt omrijden van bestemmingsverkeer van en naar Oud-Koog via aansluiting 3;
- Keerlus voor auto's op het Stationsplein – oost verruimen.

Maatregelen met betrekking tot toename verkeer

- Invoeren maximumsnelheid 30 km/uur op traject Leliestraat/Willem Alexanderbrug in alternatief Zuid om de toename van het verkeer door de Leliestraat te beperken;
- Afritten van aansluiting 3 zodanig inrichten, dan wel VRI op de aansluiting zodanig inregelen, dat verkeer wordt gestimuleerd om naar Verbindingsweg/Provincialeweg te gaan in plaats van naar Westerkoog;
- T-splitsing bij Wildeman/Glazenmaker omzetten naar rotonde om het verkeer te stimuleren de gewenste route te rijden.

Maatregelen met betrekking tot geluidsoverlast

- Extra geluidschermen, realiseren van bovenwettelijk pakket, bijvoorbeeld ophogen geluidschermen langs de A8 en (laag) geluidscherm of diffractor tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en in het verlengde daarvan tot het Stationsplein Oost;
- Wanden verdiepte ligging Verbindingsweg/Provincialeweg voorzien van geluidsabsorberend materiaal.

Maatregelen met betrekking tot luchtverontreiniging

- Aanvullende bomen en struiken in de stroken tussen de Provincialeweg en de Pellekaanstraat en tussen het fietspad en de spoorlijn.

Maatregelen met betrekking tot fietspad Pellekaanstraat (alleen alternatief Zuid)

- Inrichten Pellekaanstraat als fietsstraat.

Maatregelen met betrekking tot Sluissloot (alleen alternatief Noord)

- Inrichten van een vervangende ligplaats voor bewoners Oud Koog in de watergang ten zuiden van het station en ten westen van de spoorweg, te bereiken via de Wezelstraat (autoverkeer) en de onderdoorgang bij het station (langzaam verkeer).

Maatregelen met betrekking tot de uitvoering

- Nieuwe tennisbanen realiseren voorafgaand aan de aanleg van de verbindingsweg;
- Behouden bereikbaarheid gedurende de uitvoering;
- Onderzoek fundering woningen/ nulmeting woningen voorafgaand aan realisatie in verband met mogelijke schade door graafwerkzaamheden en samenhangende veranderingen in de grondwaterstand.

8 Monitoring en evaluatie

In zowel de systematiek van de milieueffectrapportage als in die van de sociale impactanalyse is opgenomen dat tijdens en na realisatie van het project de effecten worden gemonitord en geëvalueerd.

Dit heeft een tweeledig doel. Enerzijds vergroot dit het algemene inzicht in de effecten van projecten waardoor deze in de toekomst beter te voorspellen zijn. Anderzijds biedt dit de kans om in de situatie dat de effecten groter blijken te zijn dan voorspeld alsnog nadere effectbeperkende maatregelen te nemen.

Vanuit praktische overwegingen is het aan te bevelen om één evaluatieprogramma op te zetten en deze voor beide doeleinden (m.e.r. en SIA) te benutten. Dit programma wordt in het ProjectMER verder uitgewerkt op basis van de volgende onderwerpen:

- Vastleggen welke van de mitigerende maatregelen zoals verzameld in SIA en PlanMER opgenomen zijn binnen het voorkeursalternatief en welke op andere wijze of niet zullen worden gerealiseerd;
- Analyse van daadwerkelijk optredende intensiteiten en de doorstroming op de nieuwe verbindingsweg, de Provincialeweg, de Verzetstraat/Pinkstraat, de Guisweg, de Lagendijk, de Leliestraat/Willem Alexanderbrug en de wegen door Westerkoog;
- Onderzoek naar de beleving en de sociale veiligheid van de fietstunnel in de Guisweg en van de omgeving van het station;
- Onderzoek middels peilbuizen naar de fluctuaties in waterstanden, voor, tijdens en na de werkzaamheden;
- Onderzoek naar de aanwezige soorten flora en fauna na afronding van de werkzaamheden, in het plangebied en in het compensatiegebied Natura2000.

Bijlagen

Bijlage 1 Rapportage Guisweg Moventum

