

Startnotitie Planstudie Guisweg

3 juni 2019
Definitief



Datum 3 juni 2019
Kenmerk INT/2019/6138
Opgesteld door Peter van Halteren
Projectleider Chris Engelsman
Vormgeving paulvanelk.amsterdam
Versie Definitief

INHOUDSOPGAVE

1.	NLEIDING	4	4	INHOUD EN AANPAK MILIEUONDERZOEK: TE VERWACHTEN MILIEU-EFFECTEN EN BEOORDELINGSKADER	21
1.1	Leeswijzer	4			
1.2	Aanleiding project guisweg	4			
1.3	Besluitvorming en effectrapportage	5	4.1	Beleid en wet- en regelgeving	21
1.3.1	Planstudie	5	4.2	Referentiesituatie	21
1.3.2	Milieustudie	6	4.2.1	Huidige situatie plangebied	21
1.3.3	Na de planstudie: planuitwerking	7	4.2.2	Autonome ontwikkelingen	23
			4.2.3	Gevoelighedsanalyse	24
			4.3	Effectbeschrijving en effectbeoordeling	24
2	PROBLEMATIEK EN DOELSTELLING PROJECT GUISWEG	8	4.3.1	Inleiding	24
2.1	Voorgeschiedenis	8	4.3.2	Reikwijdte: plangebied versus onderzoeksgebied	24
2.2	Problematiek en kansen	8	4.3.3	Detailniveau en beoordelingskader	25
2.3	Projectdoelen	10	4.3.4	Doelen	25
2.4	Vertrekpunt	11	4.3.5	Milieueffecten	28
2.5	Raakvlakprojecten en -studies	13	4.3.5.1	Leefomgeving	28
			4.3.5.2	Bodem en water en klimaat	29
			4.3.5.3	Cultuurhistorie, landschap, archeologie en natuur	29
			4.3.5.4	Kosten en baten	30
3	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	15	5	PARTICIPATIE	31
3.1	Voorgenomen activiteit	15	5.1	Inleiding	31
3.2	Ladder van verdaas: invloed op het verkeersaanbod	15	5.2	Participatie in de planstudie	31
3.3	Proces alternatieven- en varianten- ontwikkeling	17	5.2.1	Participatie vormen	31
3.3.1	Verkenning: van oplossingsrichtingen naar een kansrijk oplossingsrichting	17	5.2.2	Participatie momenten	31
3.3.2	Planstudie: van kansrijke oplossingsrichting naar alternatieven	19	5.2.3	Social Impact Assessment methode (SIA)	32
3.3.3	Duurzaamheid en klimaat	20	5.3	Reactie op startnotitie	32
			5.4	Nadere informatie	33
				Voetnoten	34

1

INLEIDING

1.1 LEESWIJZER

Voor u ligt de startnotitie voor de planstudie Guisweg. Deze startnotitie vormt de eerste stap in een traject dat leidt tot een voorkeursalternatief. De Vervoerregio Amsterdam (hierna: Vervoerregio) doorloopt deze planstudieprocedure samen met de betrokken partners (zie paragraaf 1.2). De startnotitie gaat in op de achtergrond van de planstudie. Ook geeft de startnotitie aan wat de doelen zijn voor het project, wat de bouwstenen zijn voor de alternatieven en welke milieueffecten worden onder-

zocht. De startnotitie geeft daarmee de kaders voor de onderzoeken tijdens de planstudie, maar heeft geen juridische status.

De Vervoerregio stelt iedereen in de gelegenheid om binnen de aangegeven periode een reactie te geven op deze startnotitie. Meer informatie over reactiemogelijkheden leest u in het vervolg van dit document.

Hoofdstuk 1 is de inleiding en beschrijft de aanleiding, het plangebied en gaat in op het proces van de planstudiefase.

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

1.2 AANLEIDING PROJECT GUISWEG

De kruising van de Guisweg in Zaan-dijk met het spoor en de Provincialeweg is al jaren een knelpunt voor zowel fietsers als autoverkeer. De kruising van de weg met het spoor is onoverzichtelijk en zorgt voor veiligheidsrisico's. Het groot aantal treinen op het traject Amsterdam – Alkmaar zorgt nu al voor lange wachttijden voor fietsers en automobilisten. Het aantal reizigers neemt hier de komende jaren toe, waardoor er nog meer treinen op het traject gaan rijden. Daarnaast is het gebied slecht bereikbaar met de auto vanuit het noorden en westen en is de ruimtelijke kwaliteit rondom het station matig.

De Provincialeweg (N203), de spoorlijn en de Guisweg zorgen voor 'barrières' tussen de wijken in het gebied. In de huidige situatie is het gebied

via twee halve aansluitingen ontsloten op de rijksweg A8. De verbinding van het hoofdwegennet (snelweg) en onderliggend wegennet (provinciale en gemeentelijke wegen) is daarmee onlogisch en inefficiënt. Aansluiting 2 (Zaandijk) van en naar de Provincialeweg (N203) geeft veel overlast voor de omgeving: geluidshinder, verslechterde luchtkwaliteit en verminderde ruimtelijke kwaliteit. Door de korte in- en uitvoegstroken van aansluiting 2 op de A8 vlakbij de Coenbrug en de korte afstand tot aansluiting 3 (Zaandijk-West) is bovendien regelmatig file op de A8. Daarbij komt dat Zaanstad groeit. Dat vraagt om goede bereikbaarheid, voorzieningen en woningbouw om de groei op te vangen – in het bijzonder in gebieden rondom stations. De omgeving van het nabijgelegen station Zaan-dijk Zaanse Schans heeft de potentie om uit te groeien tot een aantrekkelijk gebied om te wonen, reizen en recreëren.

Om deze knelpunten op te lossen is in de periode maart 2018 tot en met maart 2019, op initiatief van de Vervoerregio Amsterdam, verkend wat de mogelijkheden zijn voor de herinrichting van het gebied. De mogelijkheden die schetsmatig zijn verkend, geven een idee van de kansen, haalbaarheid en kosten. In de verkenningsfase zijn nog geen beslissingen genomen over de specifieke inrichting van het gebied of concrete maatregelen. Wel

is duidelijk geworden dat een ongelijkvloerse kruising - waarbij het spoor op maaiveld blijft liggen en er een weg onderdoor loopt – het best én meest haalbaar is om het probleem op te lossen.

De betrokken partijen in deze verkenning zijn de gemeente Zaanstad, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail, Rijkswaterstaat, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam. Deze verkenning is in maart 2019 afgerond. Op de site van de gemeente Zaanstad zaanstad.nl is het eindproduct van de verkenning te lezen en te downloaden. Ruimtelijke ontwikkelingen, die verband houden met de infrastructurele aanpassingen van de planstudie Guisweg, worden niet in deze planstudie meegenomen. De gemeente Zaanstad pakt de woningbouw- en knooppuntontwikkeling op in een ander traject. Natuurlijk worden beide ontwikkelingen zowel inhoudelijk als in de besluitvorming indien nodig aan elkaar gelinkt.

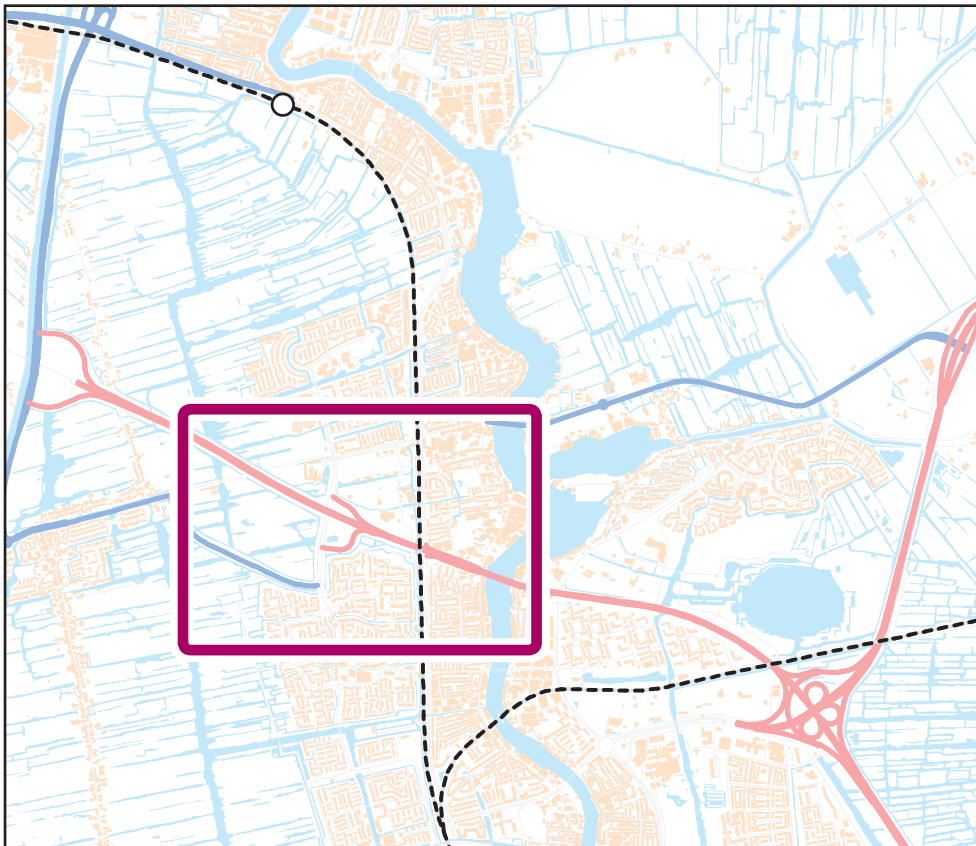
De nu uit te voeren planstudie richt zich op de verkeersafwikkeling op en direct rond de Guisweg, de rijksweg aansluitingen en de Provincialeweg. Het plangebied wordt afgebakend door de Zaan in het oosten, Station Koog aan de Zaan in het zuiden, de Watering in het westen en de Zandijkerssluisloot in het noorden (zie afbeelding 1 voor een indicatie van het gebied).

1.3 BESLUITVORMING EN EFFECTRAPPORTAGE

1.3.1 Planstudie

Het eindproduct van de planstudie is een (definitief) voorkeursalternatief. Het besluit om dit voorkeursalternatief te nemen wordt ondersteund met alle benodigde achtergrondinformatie, zoals in ieder geval een ontwerp, een verkeerskundige analyse, een kostenoverzicht, een effectbeoordeling en een samenwerkingsovereenkomst voor de volgende fase, de planuitwerking. De komende planstudiefase duurt ongeveer twee jaar, tot medio 2021. In deze planstudie wordt geen planologisch juridisch product, in de vorm van een bestemmingsplan, omgevingsplan of –wijziging, of vergunningaanvraag opgesteld. Het resultaat van de planstudie wordt vastgelegd in een voorkeursbesluit met een definitief voorkeursalternatief op basis van een alternatievenstudie. In deze planstudie wordt gesproken over alternatieve oplossingen, of alternatieven. Van een alternatief is sprake als de verschillen in effecten groot zijn. Binnen een alternatief zijn voor enkele onderdelen verschillende oplossingen mogelijk, dit noemen we dan varianten binnen een alternatief. Een definitief voorkeursalternatief heeft geen planologisch juridische status.

De Vervoerregio is namens de partijen de initiatiefnemer voor de planstudie



Afbeelding 1: overzicht plangebied planstudie Guisweg

en werkt hierin nauw samen met de dezelfde partners als tijdens de verkenning: gemeente Zaanstad, ProRail, Rijkswaterstaat, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en provincie Noord-Holland. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) is verantwoordelijk voor de wegen die zij in beheer heeft en de waterhuishouding. Met HHNK wordt tijdens de planstudie afgestemd hoe oplossingen het best passen binnen haar beheerbelangen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Het HHNK is agenda lid van de stuurgroep en neemt deel aan de begeleidingsgroep.

1.3.2 Milieustudie

De samenwerkingspartners in deze planstudie vinden het belangrijk om het milieu volwaardig te betrekken in de besluitvorming. De Wet milieubeheer bepaalt wanneer het verplicht is om voor een plan of project een milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen¹. In de planstudie Guisweg is een volledige m.e.r.-procedure niet wettelijk verplicht, omdat er geen formeel plan of structuurvisie wordt vastgesteld. Ondanks dat, volgen we tijdens de planstudie de inhoudelijke en procesmatige aanpak en vereisten van een m.e.r.-procedure, zodat de benodigde milieu-informatie op de juiste beslismomenten wordt geleverd en de besluitvormingsprocedure gestroomlijnd. Dit omdat het project Guisweg mogelijk veel impact heeft op de omgeving en mogelijk nadelige

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

- De verkeersstromen binnen Zaanstad klappen door het volledig maken van aansluiting 3 op de A8 als het ware deels om van het oosten naar het westen. De impact hiervan moet onderzocht worden voor onder meer geluid en luchtkwaliteit;
- Het wel of niet afsluiten van aansluiting 2 op de A8 heeft consequenties voor de verkeersstromen binnen Zaanstad en heeft daarom effect op onder meer geluid en luchtkwaliteit;
- De effecten van de verdiepte bak voor het autoverkeer, voor de onderdoorgang van de spoorlijn, op onder andere het grondwater en waterhuishouding moet inzichtelijk gemaakt worden;
- De consequenties van het volledig maken van aansluiting 3 op de A8 heeft wellicht ook consequenties op weidevogelleefgebied, goed onderzoeken is een vereiste;
- Er is sprake van mogelijke gebiedsontwikkeling, waaronder woningbouw. De impact van infrastructurele inrichting van het gebied op mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling moet inzichtelijk gemaakt worden.

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

1.3.3 Na de planstudie: planuitwerking

Na het afronden van de planstudiefase (met een besluit over een voorkeursalternatief) volgt de planuitwerkingsfase. In de planuitwerkingsfase wordt een bestemmingsplan² opgesteld en daarbij worden de milieueffecten zo gedetailleerd als nodig in beeld gebracht. Het bevoegd gezag is de partij die uiteindelijk de besluiten neemt

over het treffen van maatregelen. Dit zal in de planuitwerking waarschijnlijk de gemeente Zaanstad zijn met een bestemmingsplanprocedure.

De wijzigingen aan het spoor en aan de Rijksweg zijn waarschijnlijk van dusdanige aard en grootte dat hiervoor geen rijksprocedure gevolgd hoeft te worden, de huidige tracéwetprocedure. Deze wijzigingen worden integraal onderdeel van

de bestemmingsplanprocedure. Rijkswaterstaat, ProRail, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de Provincie Noord-Holland zijn mogelijk wel bevoegd gezag bij het verlenen van vergunningen. In de planuitwerking wordt de m.e.r.-procedure doorlopen, waarbij gestart wordt met een NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau).



Afbeelding 2: overzicht proces Guisweg tot en met realisatie.

2

PROBLEMATIEK EN DOELSTELLING PROJECT GUISWEG

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

2.1 VOORGESCHIEDENIS

De problematiek rondom de Guisweg is al lange tijd onderwerp van studie. Al in 2006 heeft een eerste onderzoek plaatsgevonden naar de knelpunten rondom de spoorwegovergang Guisweg in het kader van het programma Spoorse Doorsnijdingen. Op verschillende momenten in de tijd heeft vervolgens onderzoek plaatsgevonden naar mogelijke oplossingen voor de spoorwegkruising. Hierbij werd in eerste instantie vooral gekeken naar een oplossing voor de kruising van langzaam verkeer en autoverkeer met de spoorweg en Provincialeweg (N203). Later trad een verschuiving op naar een steeds meer integrale afweging. In de verkenning is een overzicht gemaakt van alle relevante onderzoeken van afgelopen jaren.

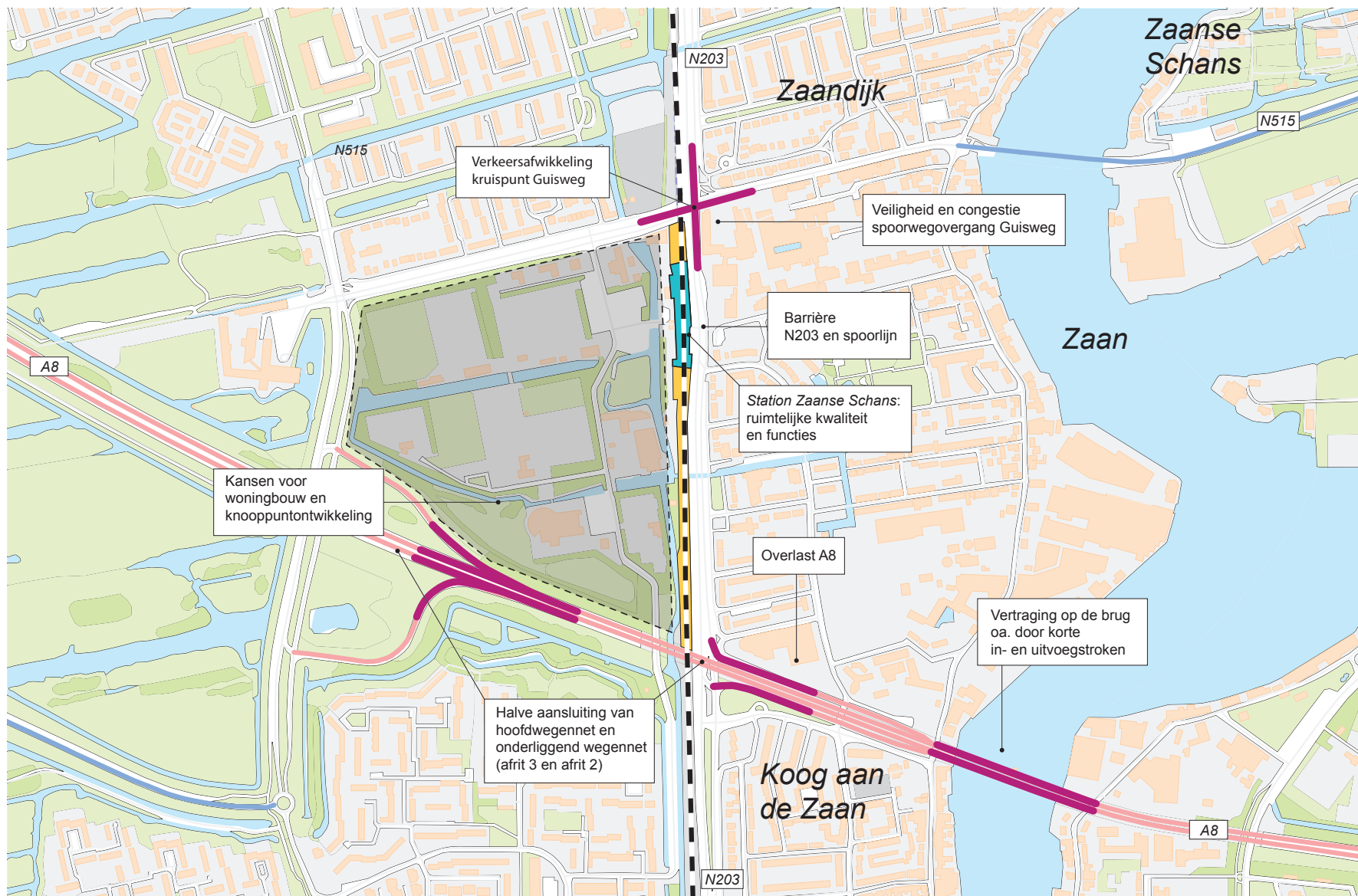
De studies hebben tot op heden niet geleid tot een gedragen integrale oplossing. In de Verkenning Guisweg is een vervolg gegeven aan deze inhoudelijke

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

2.2 PROBLEMATIEK EN KANSEN

In de verkenning Guisweg is een probleemanalyse uitgevoerd, die een beeld geeft van de knelpunten en mogelijke oorzaken daarvan. Er zijn met name knelpunten met betrekking tot de huidige verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de ruimtelijke ontwikkeling. Wanneer de ontwikkelingen doorgaan, ontstaan er kansen voor dit gebied voor woningbouw en knooppuntontwikkeling.

Problemen verkeersveiligheid spoorwegovergang: De spoorwegovergang met de Guisweg vormt al jarenlang een knelpunt voor autoverkeer en fietsers. Het grote aantal treinen dat hier passeert zorgt voor lange wachttijden en daarmee gepaard gaande onveilige verkeerssituaties. Daarnaast zorgt congestie, ten gevolge van het frequente sluiten van de spoorwegovergang, voor overlast in de omgeving.



Afbeelding 3: overzicht van de problematiek en kansen Guisweg.

Problemen verkeersafwikkeling auto-verkeer: In het plangebied zijn twee aansluitingen op de A8: aansluiting 2 (Zaandijk) bij de Provincialeweg en aansluiting 3 (Zaandijk-West) bij de Guisweg. Beide aansluitingen zijn echter alleen van en naar Amsterdam gericht. De verknoping van het hoofdwegennet (snelweg) en onderliggend wegennet is daarmee onlogisch en inefficiënt. Door de korte in- en uitvoegstroken vlakbij de Coenbrug en de korte onderlinge afstand tussen deze twee aansluitingen is er regelmatig file op de A8 en is er sprake van veiligheidsrisico's. Aansluiting 2 op de Provincialeweg geeft bovendien overlast voor de omgeving: geluidshinder, verslechterde luchtkwaliteit en verminderde ruimtelijke kwaliteit.

Problemen invoering PHS: Op de Zaanlijn³ wordt door ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gewerkt aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Daarbij wordt een frequentieverhoging naar zes intercity's tussen Alkmaar en Amsterdam en zes sprinters tussen Amsterdam en Uitgeest mogelijk gemaakt. Om PHS op de Zaanlijn te kunnen realiseren, moeten wel infrastructurele aanpassingen worden gedaan aan de gelijkvloerse spoorwegovergang met de Guisweg. Dat blijkt uit een risicoanalyse overwegveiligheid uit februari 2018, opgesteld in opdracht van ProRail. In een

aanvullende analyse uit juli 2018 wordt ook geconstateerd dat alleen het ongelijkvloers afwikkelen van het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) niet een voldoende veilige situatie oplevert en dat ook voor het autoverkeer een ongelijkvloerse oplossing nodig is. Zie paragraaf 2.5 voor meer informatie over PHS.

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

Kansen invulling plangebied: naast de genoemde problematiek rond de Guisweg liggen er ook kansen in deze omgeving, zeker als de infrastructuur op orde is en de frequentie van de treinen toeneemt. Het gebied ten westen van station Zaandijk Zaanse Schans is nu ingevuld met sportfaciliteiten en ingeklemd tussen infrastructuur. Deze locatie in de buurt van een station biedt moge-

lijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en de gemeente Zaanstad zet hier dan ook op in. Dit gaat om zowel woningbouw als knooppuntontwikkeling rondom het station (zie paragraaf 2.5 voor meer informatie over knooppuntontwikkeling). Het station Zaandijk Zaanse Schans heeft een gunstige ligging ten opzichte van de grote toeristische trekpleister Zaanse Schans. De potentie van het station wordt op dit moment echter niet optimaal benut. De ruimtelijke kwaliteit rondom het station is slecht, het niveau van de voorzieningen is laag en er heerst een gevoel van sociale onveiligheid. Ook zijn er kansen om de waterstructuur te verbeteren door de waterberging te vergroten, natuurlijke oevers te realiseren of de recreatieve functie te versterken.

2.3 PROJECTDOELEN

Op basis van de bovenstaande analyse van problemen en kansen, hebben de samenwerkende partijen de volgende doelen in de planstudie Guisweg:

1. Verbeteren van de veiligheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer, onder andere door de spoorwegovergang Guisweg ongelijkvloers te maken.

2. Verbeteren van de bereikbaarheid voor het autoverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer op zowel lokaal als regionaal niveau.
3. Bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving, waarbij onder andere gekeken wordt naar geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, barrièrewerking, sociale veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en beleving.

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

2.4 VERTREKPUNT

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

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

De Beleidslijn Aansluitingenbeleid geeft het kader aan waar Rijkswaterstaat rekening mee moet houden bij de aanleg van nieuwe aansluitingen op bestaande rijkswegen, danwel het aanpassen van bestaande aansluitingen. Rijkswaterstaat hanteert hierbij de meest recente ontwerprichtlijn autosnelwegen bij de aanpak van aansluiting 2 en 3. Gelet op de onderlinge afstand tussen beide aansluitingen zullen deze in onderlinge samenhang bekeken moeten worden, zowel wat betreft de doorstroming op de A8, als het ontwerp van de aansluitingen.

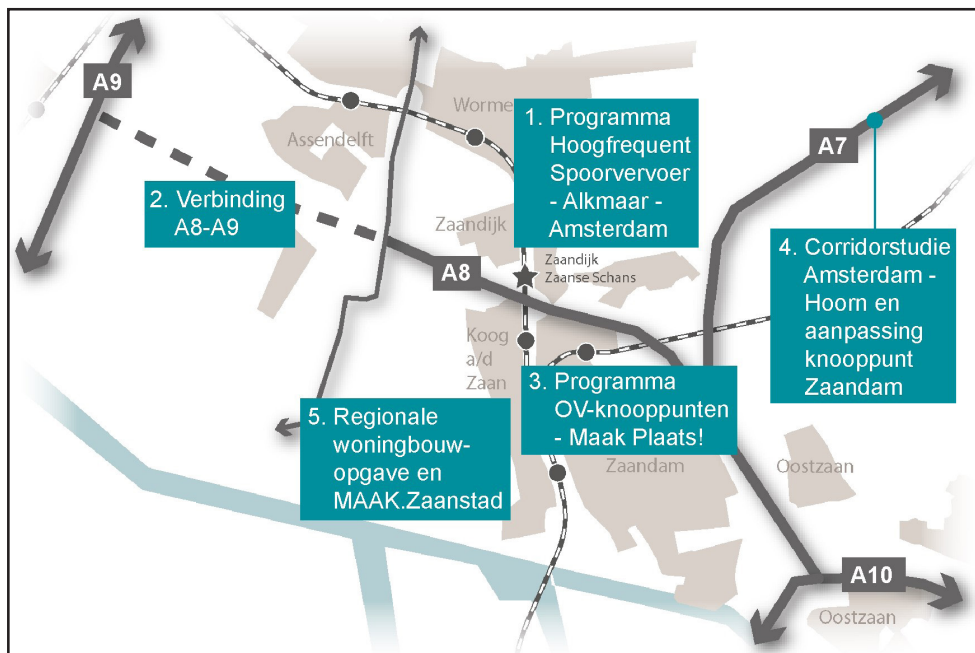
ProRail werkt op de Zaanlijn in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Alkmaar – Amsterdam (vanaf nu PHS), waarbij een frequentieverhoging naar zes intercity's en zes sprinters per spitsuur mogelijk wordt gemaakt. Daarvoor worden op het gehele traject diverse (infrastructurele) maatregelen genomen. Een aanpassing aan de huidige kruising van de Guisweg met het spoor is noodzakelijk om de frequentieverhoging mogelijk te maken. Paragraaf 2.5 bevat een uitgebreidere omschrijving over PHS.

Provincie Noord-Holland: Voor de provincie Noord-Holland ligt het Programma OV-Knooppunten aan de basis om deel te nemen aan het project Guisweg. In het Programma OV-Knooppunten werkt de provincie

samen met gemeenten om de stations, in samenhang met elkaar, te ontwikkelen tot aantrekkelijke plekken met een gevarieerd aanbod van woningen en voorzieningen. De stations langs de Zaanlijn, waaronder station Zaandijk Zaanse schans, zijn één van de speerpunten. De omgeving rondom het station biedt kansen voor woningzoekenden, bedrijven en instellingen die zich in de Metropoolregio Amsterdam willen vestigen.

Vervoerregio Amsterdam: De Vervoerregio is initiatiefnemer van de oorspronkelijke verkenning, en acteert ook tijdens de planstudie als trekker. Belangrijk voor de Vervoerregio in dit project is de structurele verbetering van de bereikbaarheid, de doorstroming en veiligheid van het regionale auto- en fietsverkeer. Daarbij komt dat met de realisatie van het project de onveilige situatie rondom de spoorwegovergang Guisweg wordt opgelost en een hogere frequentie van de treinen op de trein-corridor Alkmaar – Amsterdam (PHS) mogelijk wordt gemaakt.

Een (financiële) bijdrage vanuit de Vervoerregio wordt getoetst aan de hand van het beleidskader Mobiliteit. Naast de directe effecten sluit een aantal projectdoelstellingen aan bij strategische opgaven van het nieuwe beleidskader Mobiliteit. De knooppuntontwikkeling rondom station Zaandijk – Zaanse Schans faciliteert een comfortabele



Afbeelding 4: overzichtskaart raakvlakstudies

overstap en versterkt multimodale verplaatsingen en sluiten daarmee aan bij de beleidsopgave “van modaliteit naar mobiliteit”. De logischer routing voor het autoverkeer (het scheiden van auto- en langzaam verkeer), een sociaal veiliger stationsomgeving en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte, dragen bij aan de opgave van “veilig en prettig van deur tot deur”. De aandacht voor de inpassing van de nieuwe infrastructuur in relatie tot de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het gebied, de kwetsbare waterhuishouding van de Koog en emissies van het verkeer geeft invulling aan de opgave “mobiliteit en omgeving passen bij elkaar”.

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

Daarnaast past de planstudie binnen de doelen van het Zaanse fietsbeleid (Fietsnota Zaanstad, 2007). Het doel van het fietsbeleid is het bevorderen van het fietsgebruik om de omvang van het autoverkeer te reduceren, gezondheid en het milieu te verbeteren en de sociale controle en beleving van de openbare ruimte te verbeteren. Ten slotte gaat de gemeente Zaanstad in de planvorming uit van MAAK.Zaanstad (2016) waarin de visie op ruimtelijke kwaliteit voor de stad is vastgelegd. Meer informatie hierover is te lezen in paragraaf 2.5.

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier:

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

2.5 RAAKVLAKPROJECTEN EN -STUDIES

In de omgeving zijn allerlei ontwikkelingen en studies gaande die een relatie hebben met de planstudie Guisweg (zie ook paragraaf 2.4).

De ondergenoemde raakvlakprojecten geven een beeld van de ontwikkelingen in de regio die de nut en noodzaak om met de Guisweg aan de slag te gaan onderbouwen. Het streven is om een plan te maken dat toekomstvast (robuust) is en aansluit op de ontwikkelingen in de regio.

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

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Op de Zaanlijn wordt door ProRail in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) gewerkt aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), waarbij een frequentieverhoging naar zes intercity's en zes sprinters mogelijk wordt gemaakt. Daarvoor worden op het gehele traject diverse (infrastructurele) maatregelen genomen. Het besluit om

te starten met de tracébesluitprocedure heeft recent plaatsgevonden. Het ontwerp tracébesluit wordt verwacht in het tweede kwartaal van 2020, het vaststellen van het tracébesluit ongeveer een jaar later. De maatregelen vanuit PHS zijn naar verwachting eind 2026 gerealiseerd.

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



Programma OV-knooppunten

– **Maak Plaats!:** Het programma OV-Knooppunten is één van de uitvoeringsprogramma's van de Structuurvisie Noord-Holland 2040, vastgesteld in 2010. Daarin vormen de stations langs de Zaanlijn, waaronder station Zaandijk Zaanse Schans, één van de speerpunten. De omgeving rondom stations biedt goede locaties voor woningzoekenden, bedrijven en instellingen die zich in de Metropoolregio Amsterdam willen vestigen. De provincie werkt samen met de betrokken gemeenten, NS en ProRail om de stations te ontwikkelen tot aantrekkelijke plekken met een gevarieerd aanbod van woningen en voorzieningen. Het programma OV-knooppunten kent vier strategische doelstellingen:

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

Het programma loopt de komende jaren door. Voor de Zaanse knooppunten

is budget gereserveerd. De gemeente Zaanstad moet een plan aanleveren dat door Gedeputeerde Staten van de provincie en de adviescommissie goedgekeurd moet worden voordat het benodigde budget beschikbaar komt. Corridorstudie Amsterdam – Hoorn (CAH) en aanpassing knooppunt Zaandam: Rijk en regio hebben in het Bestuurlijk Overleg CAH van 29 maart 2019 een multimodaal mobiliteitspakket voor het corridorgebied Amsterdam-Hoorn afgesproken. Dit pakket levert een belangrijke bijdrage aan bereikbaarheidsopgaven en de ruimtelijk-economische opgaven in deze corridor. In het mobiliteitspakket wordt de link gelegd tussen verschillende dossiers (wegen, spoor, fiets, woningbouw, etc.) en verschillende projecten (Guisweg, AVANT, Corridorstudie, PHS, etc.). Het project Guisweg maakt onderdeel uit van dit pakket, maar wordt als zelfstandig project aangestuurd en uitgevoerd.

Regionale woningbouwopgave en

MAAK.Zaanstad: De beoogde gebiedsontwikkelingen nabij station Zaandijk Zaanse Schans zijn onder meer vastgelegd in MAAK.Zaanstad, de ontwikkelvisie van de gemeente Zaanstad. MAAK.Zaanstad geeft de visie van de gemeente op de ruimtelijke en economische ontwikkelingen van Zaanstad in de periode tot 2040. Daarnaast maakt het station deel uit van de ambities ten aanzien van knooppuntontwikkeling

langs de Zaanlijn, waar de provincie Noord-Holland en gemeenten langs de Zaanlijn in het kader van Maak Plaats! afspraken over hebben gemaakt. Net als de rest van de metropoolregio, geldt in Zaanstad en Purmerend een forse woningbouwopgave. Uitgangspunt is dat deze woningen binnen bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd en dat er bovendien zoveel mogelijk wordt verdicht rondom OV-knooppunten.

3

VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

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

- De aanleg van een nieuw wegtracé: een ongelijkvloerse veilige spoorwegkruising van spoor en provinciale weg voor autoverkeer;
- De aanleg van een (of twee) langzaam verkeerverbindingen voor fietsers en/of voetgangers onder het spoor en de Provincialeweg;
- Het volledig maken van rijkswegaan-sluiting 3 (Zaandijk-West) door het toevoegen van een op- en afrit van en naar het westen (nu is de aansluiting eenzijdig).

Daarnaast wordt onderzocht:

- Of rijksweg aansluiting 2 (Zaandijk) wel of niet afgesloten kan worden.
- In welke mate door de aanleg van deze nieuwe ontsluitingsstructuur, mogelijkheden ontstaan voor gebieds- en knooppuntontwikkeling.

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

In deze planstudie wordt beargumenteerd waarom het definitieve voorkeursalternatief de optimale oplossing is.

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

3.2 LADDER VAN VERDAAS: INVLOED OP HET VERKEERSAANBOD

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

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

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

Ruimtelijke ordening:

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

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

Prijsbeleid:

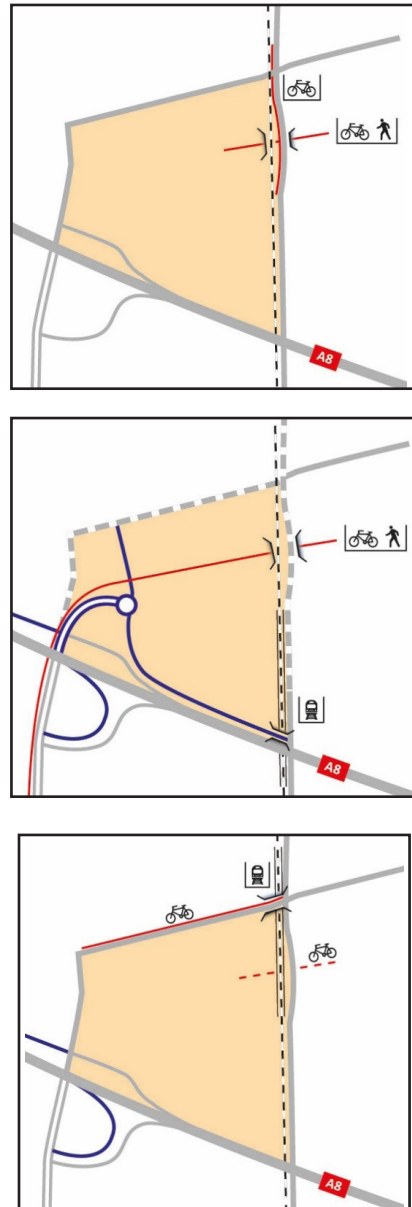
Met prijsbeleid wordt prijsbelasting ingezet om reisgedrag te beïnvloeden. Bijvoorbeeld door reizen in de drukke perioden, zoals de spits, (vooral) voor het autoverkeer duurder te maken, zodat de piekbelasting minder groot wordt en er minder investeringen in de infrastructuur nodig zijn. De inschatting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

de vorm en impact daarvan, nemen we prijsbeleid nu niet mee als één van de te overwegen maatregelen in de planstudie.

Openbaar Vervoer:

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

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



Mobiliteitsmanagement:

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

Benutting of aanpassing bestaande infrastructuur: In de verkenning is ook een nulplus alternatief bestudeerd, namelijk het ongelijkvloers brengen van alleen het langzaam verkeer. Dit kan beschouwd worden als een benutting, omdat we hier met minimale (infrastructurele) maatregelen proberen de problemen op te lossen. Deze oplossing leidt echter niet tot realisatie van de doelen van het project. In de planstudiefase komt dan ook geen nulplusalternatief terug. Andere ideeën om de bestaande infrastructuur aan te passen zijn in eerdere studies uitgebreid verkend. Een overzicht van deze studies is terug te vinden in de eindrapportage verkenning Guisweg. Deze initiatieven hebben niet geleid

tot oplossingen die de problematiek in voldoende mate kunnen oplossen.

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

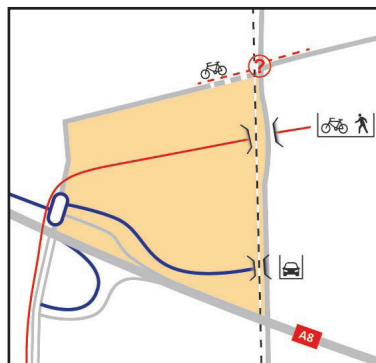
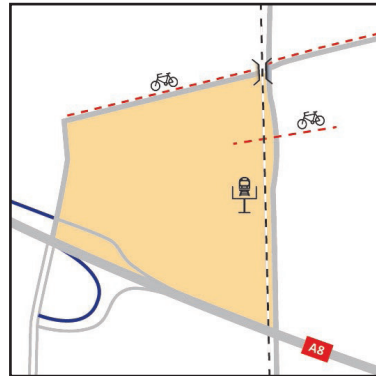
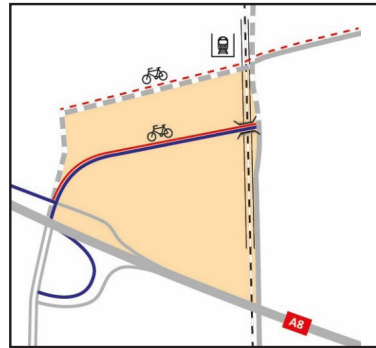
3.3 PROCES ALTERNATIEVEN- EN VARIANTEN-ONTWIKKELING

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

3.3.1 Verkenning: van oplossingsrichtingen naar een kansrijk oplossingsrichting

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

Afbeelding 6: oplossingsrichtingen: 2B, 3 en 4



- Oplossingsrichting 0+: Eén ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) ten zuiden van station Zaandijk Zaanse schans en behoud van de autokruising Guisweg;
- Oplossingsrichting 1: Open treinbak tussen stations Koog a/d Zaan en Zaandijk Zaanse Schans, auto- en langzaamverkeer kruist het spoor iets ten noorden van de A8;
- Oplossingsrichting 2A en 2B: Open treinbak inclusief verdiept station Zaandijk – Zaanse Schans t.h.v. de Guisweg, auto- en langzaamverkeer blijft op maaiveld ter hoogte van de Guisweg en een variant met een zuidelijkere ligging van de verbindingsweg;
- Oplossingsrichting 3: Spoor op +1 niveau (viaduct) en autoverkeer kruist onderdoor via de huidige ligging van de Guisweg;
- Oplossingsrichting 4: Spoor maaiveld, zuidelijkere ligging van verbindingsweg en autotunnel met verdiepte T-aansluiting op de Provincialeweg.

In de verkenning is onderzocht per oplossingsrichting of deze:

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

Uit het onderzoek in de verkenning van

de oplossingsrichtingen is het volgende gebleken:

- Oplossingsrichting 0+ is onhaalbaar vanwege het beperkte oplossend vermogen voor veiligheid, de lastige inpassing en de beperkte doorstroming van het autoverkeer. Tevens past het niet in de introductie van PHS waarbij ongelijkvloers kruisen het uitgangspunt is;
- De oplossingsrichtingen met een verdiept of verhoogd spoor, zoals geschetst in oplossingsrichtingen 1, 2 en 3 leiden tot zeer hoge kosten. Oplossing 3, een viaductoplossing, leidt vanwege inpassing en effecten op zicht tot maatschappelijke onrust, welke niet op zal wegen tegen de beperkte vermindering van de barrière-werking ten opzichte van een oplossingsrichting met spoor op maaiveld (oplossingsrichting 4);
- De oplossingsrichtingen met een verdiept spoor, oplossingsrichting 1 en 2 zijn problematisch voor de waterstructuur: afwatering Oud-Koog en recreatievaart;
- Een oplossing voor een autokruising over het bestaande spoor heen is niet verder onderzocht en wordt niet verder in deze planstudiefase meegenomen, gezien de impact van de lange en hoge hellingbanen om de bovenleiding van het spoor veilig conform de richtlijnen te kruisen;
- Oplossingsrichting 4 (spoor op maaiveld) met een open bak voor autoverkeer en minimaal één onge-



Afbeelding 7: overzicht bouwstenen planstudie

lijkvloerse verbinding voor langzaam verkeer rond het station Zandijk is de enige oplossingsrichting die voldoende oplossend vermogen biedt voor de projectdoelstelling en tevens financieel haalbaar is.

- In de effectbeoordeling van de verkenning zijn bij de verschillende alternatieven geen showstoppers geconstateerd waardoor hierdoor alternatieven zijn afgefallen.
- In alle oplossingen is knooppuntontwikkeling en het realiseren van ongeveer 1200 woningen mogelijk, waarmee dit dus geen onderscheidend element is in de oplossingsrichtingen. In de planstudiefase worden de gebiedsontwikkeling en infrastructuur als twee parallelle vervolprocessen ingericht. Gemeente Zaanstad trekt de uitwerking van de gebieds- en woningbouwontwikkeling en Vervoerregio Amsterdam trekt de planstudie voor de infrastructuur.

De verkenning heeft daarmee geleid tot één redelijkerwijs in beschouwing te nemen oplossingsrichting voor het knelpunt Guisweg, namelijk: het ongelijkvloers kruisen van de spoorlijn en Provincialeweg met een auto- en langzaam verkeerstunnel (oplossingsrichting 4). In de planstudie wordt deze oplossingsrichting en de onderscheidende bouwstenen onderzocht. Daarmee ontstaan er meerdere alternatieven met andere invulling van deze bouwstenen, waarvan de milieueffecten beoordeeld gaan worden.

3.3.2 Planstudie: van kansrijke oplossingsrichting naar alternatieven

De basis voor de planstudie is oplossingsrichting 4 uit de Verkenning Guisweg, met het spoor en de Provincialeweg op maaiveld (niveau 0) en een ongelijkvloerse kruising op niveau -1 voor auto's en langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Dit biedt de beste en meest haalbare oplossingsrichting voor nadere uitwerking en vormt de basis voor de planstudie. Binnen deze oplossingsrichting is een aantal bouwstenen te onderscheiden:

1. De exacte (zuidelijke) ligging van de verbindingsweg. Uitgangspunt is wel dat het zwembad blijft bestaan op de huidige locatie;
2. Vormgeving van de volledige rijkswegaansluiting 3. Voor de afrit vanaf Amsterdam en de oprit naar het westen zijn nog verschillende mogelijkheden uit te werken conform de ontwerprijlijnen van Rijkswaterstaat;
3. Vormgeving van de kruisingen van de aangepaste rijkswegaansluiting 3 op het lokale wegennet;
4. Exacte locatie en vormgeving van de aansluiting van een verdiepte T-aansluiting op de Provincialeweg;
5. Het kruisen en de ligging van de waterverbinding Oud Koog. De mogelijkheden hiervoor zijn afhankelijk van de keuze van de ligging van het wegtracé;
6. De verwerkingscapaciteit van de kruispunten Verzetsstraat en Guis-



weg-Provincialeweg. De vormgeving hiervan wordt onder meer bepaald uit de verkeerskundige onderzoeken en de keuze van de ligging van het tracé van de nieuwe verbindingsweg;

7. De locatie(s) van de langzaam verkeer tunnel(s) en fietsstructuur;
8. Het wel of niet behouden van rijkswegaansluiting 2;
9. De verwerkingscapaciteit van de kruispunten op grotere afstand van de Guisweg waarvan het verkeersmodelonderzoek aangeeft dat deze aangepast moeten worden.

Gebaseerd op de uitkomsten van de verkenning is de conclusie dat binnen oplossingsrichting 4 waarschijnlijk twee alternatieven zijn te onderscheiden, die wezenlijk van elkaar verschillen met betrekking tot de verkeersstromen en de milieueffecten. Een belangrijk verschil zal zitten in het wel of niet afsluiten van aansluiting 2. Andere varianten hebben waarschijnlijk minder impact op bijvoorbeeld de omgeving, het water, de langzaam verkeersstructuur en de ruimtelijke kwaliteit. Binnen de alternatieven zullen diverse varianten een plek vinden, zodat in het ontwerpproces, samen met de omgeving, logische keuzes gemaakt worden. Het is gezien de problematiek voor dit vraagstuk niet mogelijk een nulplusalternatief te be-

noemen, een oplossing met minimale ingrepen aan de infrastructuur.

3.3.3 Duurzaamheid en klimaat

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

4

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

4.1 BELEID EN WET- EN REGELEGEVING

De planstudie volgt de systematiek van een reguliere m.e.r.-procedure, waarin beschreven wordt met welk beleid en welke wet- en regelgeving rekening wordt gehouden. Dit wordt ook opgenomen in de effectrapportage. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar beleid en wet- en regelgeving op rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau. Het beleid van het Hoogheemraadschap wordt ook bekeken. In paragraaf 2.4. is een eerste aanzet gegeven van de relevante beleidsstukken. Pas in de planuitwerkingsfase zal een officiële m.e.r.-procedure gevolgd worden die start met een NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau).

4.2 REFERENTIESITUATIE

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

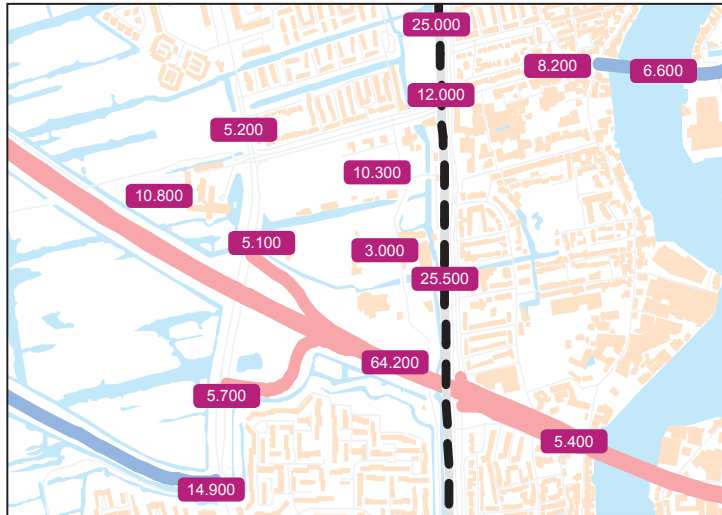
Daarnaast zijn er 'zachte plannen', wvoor een ontwerp-besluiten op korte termijn is te verwachten. Dit

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

4.2.1 Huidige situatie plangebied Infrastructuur

De Guisweg is een belangrijke verkeersontsluiting voor Zaandijk en omgeving. Het is één van de weinige spoorwegkruisingen voor auto- en langzaam verkeer voor de spoorlijn Amsterdam – Alkmaar. De volgende kruising van het spoor aan de zuidkant is bij de Albert Heijnweg. In het noorden is er voorbij Rooswijk een klein fietstunneltje met trappen en kan pas bij Assendelft het spoor weer met de auto gekruist worden. De kruising Guisweg – Provincialeweg wordt met verkeerslichten geregeld en is op momenten van de dag erg druk. Aan de oostkant sluit de Guisweg (N515) uiteindelijk aan op de A7 (S153).

Afbeelding 8: globale indicatie van de verkeersintensiteiten op de hoofdwegenstructuur per etmaal in 2 richtingen 2018



In de huidige situatie is het gebied via twee halve aansluitingen ontsloten op de rijksweg A8. De verbinding van het hoofdwegenet (snelweg) en onderliggend wegennet (provinciale en gemeentelijke wegen) is daarmee onlogisch en inefficiënt. Aansluiting 2 (Zaandijk) van en naar de Provincialeweg (N203) geeft veel overlast voor de omgeving: geluidshinder, verslechterde luchtkwaliteit en verminderde ruimtelijke kwaliteit. Door de korte in- en uitvoegstroken van aansluiting 2 op de A8 vlakbij de Coenbrug en de korte afstand tot aansluiting 3 (Zaandijk-West) is bovendien regelmatig file op de A8. Afbeelding 8 geeft een globale indicatie van de verkeersintensiteiten op de hoofdwegenstructuur in het onderzoeksgebied.

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

Voorzieningen, faciliteiten en bedrijven
In het plangebied bevinden zich de voorzieningen zoals weergegeven in afbeelding 9.

Woongebieden

Het plangebied wordt omsloten door een aantal wijken. Rooswijk aan de noordzijde, Oud Koog aan de oostzijde en Westerkoog ten zuiden van de A8.

Grond en oppervlaktewater

In afbeelding 10 is het watersysteem in en rondom het plangebied weergegeven. Het water maakt deel uit van een groot peilgebied, dat langs de Provincialeweg in noordelijke, westelijke en zuidelijke richting kan afwateren. De polder waarin het plangebied zich bevindt heet Westzaan en heeft nu een streefpeil van NAP – 1.04 meter. Verderop, in noordelijke (Wormerveer) en zuidelijke richting, staan gemalen die het water uitpompen op de Zaan. Het deelgebied Oud Koog, ten oosten van het plangebied, watert in de huidige situatie af via een brug onder de weg en het spoor door naar de noord-zuid-watertgang ten westen van het spoor. Dit deelgebied bevat relatief weinig oppervlaktewater. In de huidige situatie is dat geen probleem, omdat er een goede verbinding is met het overige peilgebied. Er is in de huidige situatie recreatief vaarverkeer van en naar het Guisveld mogelijk. De sportterreinen liggen in de bestaande situatie in een particuliere peilafwijking met een



Afbeelding 9: huidige voorzieningen in plangebied

lager streefpeil dan het polderpeil. Bij functieverandering van deze terreinen en de aanleg van nieuwe infrastructuur dient zorgvuldig naar het gewenste waterpeil gekeken te worden.

Grondwatersysteem

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

Bodemkwaliteit, verontreinigingen, bodemdaling en zetting

Op de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Zaanstad is het plangebied aangeduid als AW-2000 (achtergrond-waarde-grond). Dit betekent dat er geen sprake is van belasting door lokale verontreinigingsbronnen.

Archeologie

De archeologische waarden worden via het Archeologische Informatie Systeem (ARCHIS) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in beeld gebracht. Er is binnen het plange-

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

Aardkundige monumenten

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

Natura 2000-gebieden

Het plangebied bevindt zich niet binnen de grenzen van een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, 'Polder Westzaan' grenst

aan zowel de A8 als aan de Guisweg ten zuiden van de A8. Tevens zijn de Natura 2000-gebieden 'Wormer- en Jisperveld & Klaverpolder' en 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' ten oosten van het plangebied gelegen op een afstand van respectievelijk 1,2 en 3 kilometer. Afbeelding 11 geeft de globale ligging van het plangebied t.o.v. Natura-2000 gebieden.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het meest nabijgelegen NNN-gebied grenst aan de westzijde van de Guisweg. Dit NNN-gebied valt binnen het Natura 2000-gebied 'Polder Westzaan'. De provinciale ecologische hoofdstructuur (Natuurnetwerk Nederland) is donkergroen aangegeven in afbeelding 12.

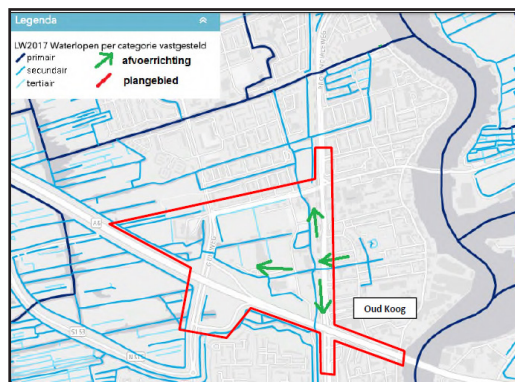
Weidevogelleefgebied

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

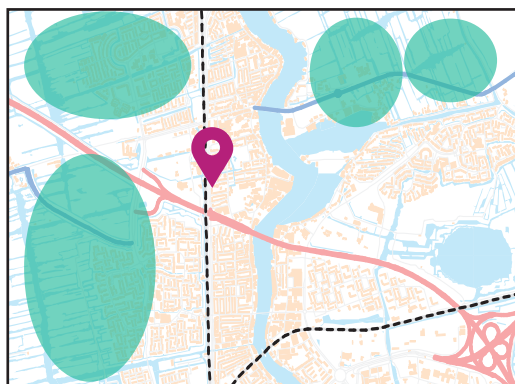
4.2.2 Autonome ontwikkelingen

In de milieueffectstudie wordt rekening gehouden met autonome ontwikkelingen. Dit zijn de ontwikkelingen die ook plaatsvinden, als het project Guisweg niet doorgaat. Een ontwikkeling wordt

Afbeelding 10:
Watersysteem en afvoerrichting in en
rondom het plangebied



Afbeelding 11:
globale ligging van het plangebied (roze
pijl) t.o.v. Natura 2000 (groen) gebieden.



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



gezien als autonoom als het ontwerp-besluit is gepubliceerd. Het bepalen van milieueffecten in de planstudie wordt gedaan ten opzichte van autonome ontwikkelingen, dus ten opzichte van de situatie over 10 jaar op basis van plannen waarvan de procedure gestart is (ontwerp-besluit) of reeds vastgesteld zijn. Een inventarisatie van deze autonome ontwikkelingen gebeurt aan het begin van de planstudie.

4.2.3 Gevoeligheidsanalyse

Er zijn ook ontwikkelingen waarover nog geen ontwerp-besluit is gepubliceerd, maar waarvan we in redelijkheid de komende jaren een besluit kunnen verwachten. Bij de bepaling van de milieueffecten in planstudie Guisweg gelden deze ontwikkelingen niet als autonome ontwikkeling. Vanzelfsprekend wordt bij het maken van schetsen en ontwerpen wel rekening gehouden met deze ontwikkelingen. Dat doen we door gevoeligheidsanalyses uit te voeren. In deze analyses brengen we in beeld wat de milieueffecten zouden zijn indien deze projecten zouden zijn gerealiseerd.

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

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

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

4.3 EFFECTBESCHRIJVING EN EFFECTBEOORDELING

4.3.1 Inleiding

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

4.3.2 Reikwijdte: plangebied versus onderzoeksgebied

De geografische reikwijdte van de milieueffectstudie wordt gevormd door het plangebied zoals eerder aangegeven in deze notitie. De effecten van alternatieven reiken voor een aantal aspecten verder dan de grenzen van het plangebied. In de onderzoeken wordt daarom, indien noodzakelijk, een groter onderzoeksgebied aangehouden. De omvang van het onderzoeksgebied kan per milieuaspect verschillen en wordt

toegelicht in de milieueffectstudie. Er wordt gekeken naar waar effecten verwacht worden, als gevolg van de maatregelen binnen dit project.

4.3.3 Detailniveau en beoordelingskader

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de beoordelingscriteria. Hierin is een tweedeling gemaakt in criteria die horen bij de doelen en die de mate van doelbereik bepalen, en criteria die inzicht geven in de milieueffecten. Onder de tabel volgt een toelichting per criterium. Het detailniveau van de verschillende uit te voeren onderzoeken is in overleg met de partners bepaald. De onderzoeken worden kwalitatief uitgevoerd en kwantitatief waar dit nodig is. Dit laatste zal met name nodig zijn voor de onderzoeken op het gebied van luchtkwaliteit en geluid. Er is gekozen om vooraf geen weging mee te geven aan de criteria. Het rapport van de milieueffectstudie geeft zonder mening of beoordeling de uitkomsten weer. Het is aan de bestuurders van de verschillende partijen om hun standpunten op basis van de uitkomsten te bepalen. De effectbeoordeling gaat uit van een 5 puntschaal met plussen en minnen om zodoende voldoende onderscheid inzichtelijk te maken.

4.3.4 Doelen

Om de toekomstvastheid van de alternatieven te toetsen worden de doelen

getoetst voor de volgende planjaren: 2025 na realisatie van het project en een doorkijk naar 2030.

Doel: verbeteren bereikbaarheid

Voor het kiezen van een voorkeursalternatief is het van belang te weten hoe het verkeerssysteem in het onderzoeksgebied zich in de verschillende mogelijke toekomsten ontwikkeld. Het voorkeursalternatief moet robuust en toekomstvast zijn. Daarom wordt een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten, zowel op het hoofdwegennet (doorstroming A8) en als op het onderliggende wegennet binnen de gemeente Zaanstad. De uitkomsten van dit verkeersonderzoek zijn input voor o.a. de onderzoeken naar geluid, luchtkwaliteit, veiligheid en barrierewerking. Tevens komen hier de gegevens uit die nodig zijn om de omvang en vormgeving van de kruispunten in het onderzoeksgebied te bepalen. In het verkeersonderzoek wordt gebruik gemaakt van verkeersmodelberekeningen. Hiervoor zijn meerdere modellen beschikbaar.

Voor de planstudie Guisweg worden de volgende verkeersmodellen gebruikt:

- Het NRM (Nederlands Regionaal Model) voor effecten op het rijkswegennet en routekeuze op het regionaal wegennet,
- Het Zaaans verkeersmodel voor de routekeuzes binnen de gemeente Zaanstad,
- Een dynamisch verkeersmodel om

reistijdwinsten binnen de gemeente Zaanstad in beeld te brengen,

- Een model dat kruispuntconfiguraties kan uitrekenen om inzicht te krijgen in de vormgeving van de kruispunten, die in het invloedsgebied liggen van de gewijzigde verkeersstromen.

Bij de start van de milieueffectstudie wordt in detail naar het plangebied gekeken en bepaald welke ruimtelijk-economische ontwikkelingen wel en niet worden meegenomen in het model en hoe we omgaan met toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. Deze zijn niet anders als nu als basis wordt genomen bij de verschillende genoemde verkeersmodellen. De verkeerstudie geeft inzicht in de maximale bandbreedte waarbinnen mogelijke verkeerseffecten van de alternatieven zich afspelen. Daarbij wordt uitgegaan van de zogenaamde WLO-scenario's⁵: 'Global Economy' (GE) als hoog groeiscenario en 'Regional Communities (RC) als laag groeiscenario.

HOOFDASPECT	Criteria	Indicatoren	WIJZE VAN BEOORDELEN
DOELEN:			
VERBETEREN BEREIKBAARHEID	Auto	Verliestijd of voertuigverliesuren	Kwantitatief
		Doorstroming weginfrastructuur HWN	Kwantitatief
		Doorstroming weginfrastructuur OWN	Kwantitatief
		Bereikbaarheid arbeidsplaatsen en voorzieningen	Kwalitatief
	Openbaar vervoer	Kwaliteit overstapfunctie	Kwalitatief
	Langzaam verkeer	Reistijd en comfort	Kwantitatief
VEILIGER VERKEERSSITUATIE	Verkeersveiligheid	Auto	Kwalitatief
		Spoor / OV	Kwalitatief
		Fietsers / Voetgangers	Kwalitatief
AANTREKKELIJKE LEEFOMGEVING	Barrières	Weg	Kwalitatief
		Spoor	Kwalitatief
		Langzaam verkeer	Kwalitatief
	Sociale veiligheid	Omgeving	Kwalitatief
		Routes	Kwalitatief
	Kwaliteit (omgeving) station	Voorzieningen	Kwalitatief
		Fietsenstallingen	Kwalitatief

Tabel 1: overzicht aspecten en beoordelingscriteria

HOOFDASPECT	Criteria	Indicatoren	WIJZE VAN BEOORDELEN
MILIEUASPECTEN			
LEEFOMGEVING	Geluid weg en spoor	Verandering in geluidsbelasting door weg en spoor	Kwantitatief
	Trillingen	Aantal gehinderden	Streefwaarde / grenswaarde
	Luchtkwaliteit	Wijziging maximaal trillingsniveau	Kwantitatief
	Externe veiligheid	Verandering van de luchtkwaliteit; berekenen van de concentraties van schadelijke stoffen van bijvoorbeeld CO2, NO2, PM2.5, PM10 en O3.	Kwantitatief
	Gezondheid	Verandering van risicocontouren en personendichtheden: op basis van de risicokaart / plaatsgebonden risico en groepsrisico	GES of MGR
Bodem, water en klimaat	Water	Volgens een landelijk geaccepteerde methode in overleg met GG en GD. Effecten op de volksgezondheid als gevolg van geluid, trillingen, luchtkwaliteiten externe veiligheid	Kwalitatief en kwantitatief
		Grond en oppervlakte water (compensatie)	Kwalitatief
	Bodem	(Grond-) watersysteem	Kwalitatief
	Klimaat	Bodemkwaliteit; verontreinigingen, bodemdaling, zetting	Kwalitatief
Cultuurhistorie, landschap, archeologie en natuur	Landschap	Gevolgen klimaatverandering	Kwalitatief
	Cultuurhistorie	Landschappelijke waarden	Kwalitatief
		Cultuurhistorische waarden	Kwalitatief
	Archeologie	Historische structuren	Kwalitatief
		Archeologische waarden	Kwalitatief
	Natuur	Aardkundige monumenten	Kwantitatief t.a.v. stikstofdepositie
		Natura 2000 gebieden	Kwalitatief
		Natuurnetwerk Nederland (NNN)	Kwalitatief
		Weidevogelleefgebied	Kwalitatief - bureauonderzoek
		(Beschermd) soorten	

Tabel 1: overzicht aspecten en beoordelingscriteria

- Voor de effecten voor de autobereikbaarheid gebruiken we de indicatoren: reistijd (verliestijd of voertuigverliesuren), de doorstroming van het verkeer op de weginfrastructuur en de bereikbaarheid van de arbeidsplaatsen en voorzieningen.
- Voor het Openbaar Vervoer wordt de kwaliteit van de overstapfunctie als effect beoordeeld.
- Het effect op de reistijd en het comfort voor het langzaam verkeer zal kwalitatief beschreven worden.

Doel: veiliger verkeerssituatie
Ook een veilige verkeerssituatie rondom de spoorwegovergang is een belangrijk doel van dit project. De verkeersveiligheid voor het autoverkeer richt zich op de A8, de spoorwegovergang Guisweg en , waar relevant, enkele andere kruispunten die vanwege de veranderende verkeersstromen aanpassingen behoeven. De verkeersveiligheid rond het spoor voor het langzaam verkeer wordt ook beschreven. Het effect op de veiligheid voor het openbaar vervoer, de trein, zal kwalitatief worden beschreven.

Doel: aantrekkelijke leefomgeving
Het derde doel van het project Guisweg is het realiseren van een aantrekkelijke leefomgeving.

De effecten van de alternatieven worden op de volgende criteria in beeld gebracht: de barrière van weg en

spoor, de sociale veiligheid van de omgeving en de routes, het behoud van historische structuren en de kwaliteit van het station en omgeving door een check te doen op de voorzieningen. Deze criteria worden kwalitatief beoordeeld.

4.3.5 Milieueffecten

4.3.5.1 Leefomgeving

Geluidhinder weg en spoor

Bestaande en nieuwe geluidsgevoelige objecten mogen geen extra hinder ondervinden van geluid afkomstig door weg of spoor door het voornemen. De nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst op hun geluidseffecten voor geluidgevoelsgevoelige bestemmingen. De verandering in geluidsbelasting door weg en spoor zal in beeld gebracht worden voor de alternatieven, evenals het aantal geluidgehinderden. Een aparte paragraaf zal gewijd worden aan trillingen. De wijze van beoordelen is kwantitatief via de uitgangspunten van de wet- en regelgeving.

Luchtkwaliteit

Een verplaatsing van de Guisweg en het aanpassen van de rijkswegaansluitingen heeft effect op de lokale luchtkwaliteit, zowel langs de nieuwe verbinding als langs bestaande routes. Daarom wordt voor de planstudie een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek sluit aan bij de eisen zoals aangegeven in de Wet Milieu-

beheer. De verandering van de luchtkwaliteit wordt berekend door inzicht te geven in de concentraties van schadelijke stoffen zoals CO₂, NO₂, PM 2.5, PM 10 en O₃. De uitkomsten zullen kwantitatief gepresenteerd kunnen worden.

Externe veiligheid

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

Gezondheid

Een wijziging van de verkeersstromen binnen het onderzoeksgebied kan lokaal tot een verslechtering of verbetering van de gezondheid leiden. Een verminderde luchtkwaliteit door de aanwezigheid van verhoogde concentraties van fijn stof kan onder meer leiden tot meer klachten aan de luchtwegen, longfunctievermindering en toename van hart- en vaatziekten, terwijl een toename van de geluidsbelasting aanleiding kan geven tot hinder en slaapverstoring. Om de gezondheidseffecten van een verplaatsing van de Guisweg, de aanpassingen aan de rijkswegaansluitingen en een verdieping van de Provincialeweg en eventuele verschillen tussen de alternatieven

/ varianten inzichtelijk te maken, wordt er een gezondheidsonderzoek uitgevoerd. De methode is op dit moment nog niet bekend maar zal een landelijke geaccepteerde methode (zoals GES of MGR) zijn die in overleg met GG en GD bepaald wordt.

4.3.5.2 Bodem en water en klimaat Grond en oppervlaktewater

Het effect van de alternatieven op het watersysteem, oppervlaktewater en grondwater, zal in beeld gebracht worden. Dit wordt kwalitatief beschreven. Watercompensatie wordt kwantitatief in beeld gebracht. Een waterneutrale inrichting dient vanuit de wettelijke watertoets het uitgangspunt te zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Bodemkwaliteit / verontreinigingen / bodemdaling en zetting

Op de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Zaanstad is het plangebied aangeduid als AW-2000 (achtergrondwaarde-grond). Dit betekent dat er geen sprake is van belasting door lokale verontreinigingsbronnen. Het effect van de alternatieven op zetting, bodemdaling en andere aspecten zullen kwalitatief in beeld worden gebracht. Daarnaast maken we inzichtelijk wat de consequenties van de alternatieven voor mogelijke realisatie van woningbouw en knooppuntontwikkeling is.

Klimaat

Klimaat is een belangrijk thema. In het detailleren van de alternatieven wordt ingezet op klimaat adaptief en natuur inclusief ontwerpen volgens de in november 2018 vastgestelde Omgevingsvisie van de Provincie Noord-Holland, het beleid van de gemeente Zaanstad en de strategische opgaven van de Vervoerregio. Ook klimaatdoelen, duurzaamheid (o.a. bouwmaterialen, bouwmethode, energieopwekking) en biodiversiteit zijn aandachtspunten bij de uitwerking. In de effectbeoordeling wordt inzichtelijk gemaakt hoe het plan de gevolgen van klimaatverandering kan versterken (bijvoorbeeld door de afname van waterberging door toename verharding) of juist de kwaliteit van de gebiedsontwikkeling en de klimaatbestendigheid kan vergroten door het toevoegen van water en groen. Naast wateroverlast zijn watertekort, droogte (met als gevolg maaiveld daling) en hittestress ook onderwerpen die aandacht verdienen.

4.3.5.3 Cultuurhistorie, landschap, archeologie en natuur

Landschap

Voor het landschap worden de landschappelijke waarden in beeld gebracht en de effecten van de alternatieven op het landschap beoordeeld. Dit zal kwalitatief beschreven worden.

Cultuurhistorie

De cultuurhistorische waarden en de historische structuren worden in beeld gebracht. De effecten van de alternatieven op deze thema's worden beschreven en beoordeeld.

Archeologie

De archeologische waarden worden via het Archeologische Informatie Systeem (ARCHIS) van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed in beeld gebracht. Er is binnen het plangebied aan de Guisweg al één keer eerder een archeologisch onderzoek uitgevoerd, in 2013. Het plangebied werd vrijgegeven voor wat betreft archeologie tot een diepte van 0,75 m – mv.2. De bruikbaarheid van deze gegevens wordt beoordeeld in de planstudie. Daarnaast worden de effecten van de alternatieven op archeologie in beeld gebracht.

Aardkundige monumenten

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

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

Natuur

Natura 2000-gebieden

Het plangebied bevindt zich niet binnen de grenzen van een Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, 'Polder Westzaan' grenst aan zowel de A8 als aan de Guisweg ten zuiden van de A8. Tevens zijn de Natura 2000-gebieden 'Wormer- en Jisperveld & Klaverpolder' en 'Ilperveld, Varkensland, Oostzanerveld & Twiske' ten oosten van het plangebied gelegen op een afstand van respectievelijk 1,2 en 3 kilometer. In de milieueffectstudie worden de effecten van de alternatieven op de genoemde Natura 2000-gebieden in beeld gebracht. Naar verwachting betreft dit alleen de indirecte effecten door stikstofdepositie.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

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

Weidevogelleefgebied

Binnen het plangebied, ter plaatse

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

Beschermde soorten

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

4.3.5.4 Kosten en baten

Er wordt geen volledige MKBA rapportage opgesteld. Wel wordt een overzicht gegeven van de kosten en de baten. De kosten van het project zullen inzichtelijk gemaakt worden via de ramingen van de investeringen. De baten van dit project worden inhoudelijk inzichtelijk gemaakt, zoals reistijdwinsten en de toegenomen veiligheid, maar worden, daar waar mogelijk, ook financieel in beeld gebracht. Door de effectbeoordeling van de milieuaspecten en de beoordeling van de doelen wordt, zonder dat dit zo benoemd wordt, een groot deel van de maatschappelijke consequenties in beeld gebracht. Onderdelen die normaal ook in een MKBA inzichtelijk gemaakt worden.



5

PARTICIPATIE

5.1 INLEIDING

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

5.2 PARTICIPATIE IN DE PLANSTUDIE

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

5.2.1 Participatie vormen

- Op de website guisweg.zaanstad.nl staat alle informatie over het project. Hier staan ook de resultaten uit de

verkenning. De website wordt regelmatig bijgewerkt met nieuwe rapporten, nieuwsberichten, of aankondigingen voor participatie. Ook via de site van de Vervoerregio is deze informatie te raadplegen via vervoerregio.nl/guisweg.

- Tijdens de planstudie vinden geregeld informatiebijeenkomsten plaats. Deze informatiebijeenkomsten gebruiken we om de omgeving bij te praten over de stand van zaken of mee te laten denken over de oplossing. Bij specifieke onderdelen zullen we de omgeving vragen te reageren, bijvoorbeeld op het ontwerp of andere specifieke vraagstukken.
- Er zal intensief samengewerkt worden met focusgroepen, die bestaan uit een representatieve afspiegeling van de mensen uit de omgeving. Leden van focusgroepen denken mee over mogelijke oplossingen en bijbehorende effecten. Voor meer informatie over of aanmelden voor focusgroepen neemt u contact op via guisweg@vervoerregio.nl.
- Naast het consulteren van de omgeving tijdens de ontwerpfase zijn er twee momenten waarop we de omgeving vragen te reageren. De eerste mogelijkheid is tijdens de start van de planstudie op de startnotitie planstudie Guisweg (zie paragraaf 5.3). Het tweede moment volgt aan het eind van deze planstudie, wanneer de onderzoeken, waaronder de milieueffectstudie, zijn afgerond. De

omgeving kan dan reageren op het ontwerp van het voorkeursalternatief.

5.2.2 Participatie momenten

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

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

5.2.3 Social Impact Assessment methode (SIA)

Tijdens de planstudie Guisweg maken we gebruik van de Social Impact Assessment Methode (SIA). De Social Impact Assessment (SIA) methode is een systematische methode, die erop is gericht om maatschappelijk draagvlak te verwerven en te behouden bij risicovolle projecten. De SIA methode is een analyse van verschillende criteria, die een idee geeft van de sociale en economische gevolgen van grotere, complexe projecten. Met behulp van de SIA worden deze gevolgen geanalyseerd, gemonitord en gematigd, om uiteindelijk te komen tot betere uitkomsten voor de stakeholders in de directe omgeving. Via de SIA worden samen met belanghebbenden eerst de risico's en effecten vastgesteld, en daarna de bijbehorende maatregelen. De SIA methode is democratisch doordat een zo veel mogelijk representatieve afspiegeling van de omgeving wordt geconsulteerd. Daarnaast zorgt het voor dejuridisering doordat het gezamenlijk identificeren, classificeren en mitigeren van risico's conflicten voorkomt. De SIA methode en bijbehorende stappen zijn een onderdeel van de gehele stakeholdersparticipatie tijdens de planstudie.

Parallel aan het uitvoeren van participatie volgens de SIA methode ten behoeve van het project, voeren we een evaluatie van de methode uit. Deze

evaluatie gebruiken we om te bepalen of de SIA methode als standaardmethode gehanteerd kan worden in vergelijkbare participatietrajecten.

5.3 REACTIE OP STARTNOTITIE

De procedure van de planstudie start met het openstellen van een startnotitie – het voor u liggende document – waarop de omgeving geconsulteerd wordt. In de startnotitie is onder andere omschreven welke oplossingsrichtingen worden onderzocht, wat de bouwstenen zijn, welke milieuaspecten relevant zijn en tot welk detailniveau de milieuaspecten onderzocht moeten worden. Na de reactieperiode verwerken we reacties in een definitieve startnotitie. De definitieve startnotitie beschrijft dan ook de kaders voor het onderzoek tijdens planstudie.

De startnotitie ligt zes weken ter inzage, van 3 juni 9.00 uur t/m 14 juli 24.00 uur. U bent uitgenodigd te reageren. In uw reactie kunt u aangeven wat uw mening is over bijvoorbeeld het voorgestelde onderzoek, de onderzoeksmethodiek of de elementen uit de effectstudie. De startnotitie wordt ook voor advisering voorgelegd aan de onafhankelijk Commissie voor de milieueffectrapportage.

Voor het indienen van een reactie op deze startnotitie kunt u het formulier gebruiken op de website:

guisweg.zaanstad.nl. U kunt uw reactie ook per mail indienen. U kunt uw mail sturen aan Elisa Hulsebosch via guisweg@vervoerregio.nl onder vermelding van 'reactie startnotitie planstudie Guisweg'.



Schriftelijke reacties kunnen gericht worden aan:

Vervoerregio Amsterdam
t.a.v. Elisa Hulsebosch
o.v.v. reactie startnotitie planstudie
Guisweg
projectcode 300303
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

In alle gevallen moet uw reactie voorzien zijn van naam, adres en woonplaats.

Mondeling een reactie indienen is niet mogelijk.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Naar aanleiding van uw reactie ontvangt u van ons een ontvangstbevestiging. Uw reactie wordt meegenomen bij de bestuurlijke besluitvorming over de definitieve startnotitie. Op basis van de ingediende reacties, het advies van de betrokken bestuursorganen en het advies van de wettelijke adviseurs, wordt door de Vervoerregio een reactienota vastgesteld.

De besluitvorming over de definitieve startnotitie vindt plaats in het Bestuurlijk Overleg Guisweg, waarin alle betrokken partners vertegenwoordigd zijn. U krijgt naar aanleiding van de besluitvorming een terugkoppeling, waarin wij u laten weten of uw reactie wel of niet is overgenomen en wat de argumentatie daarbij is geweest. Deze terugkoppeling kunt u in het najaar van

2019 verwachten. De reacties worden geanonimiseerd en genummerd gepubliceerd. Iedereen die een reactie heeft ingestuurd krijgt persoonlijk bericht onder welk nummer ze hun eigen reactie kunnen vinden.

Uw reactie is belangrijk, zodat we komen tot een onderzoek – en uiteindelijk oplossing – wat zo goed mogelijk past binnen de omgeving.

5.4 NADERE INFORMATIE

Voor meer informatie over de planstudie, meedenken of de startnotitie, kunt u contact opnemen met het projectteam Guisweg, via Guisweg@vervoerregio.nl. Ook op de website van de gemeente Zaanstad guisweg.zaanstad.nl kunt u meer informatie vinden. Medio juni 2019 wordt in de buurt een inloopavond georganiseerd waar u vragen kunt stellen over het indienen van zienswijzen.

Voetnoten

1. De procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang bij plannen en besluiten een volwaardige plaats te geven. De procedure is geborgd in de Wet milieubeheer. Er kunnen meerdere redenen zijn om een m.e.r.-procedure te volgen. Besluiten over het al dan niet verplicht doorlopen van een m.e.r.-procedure zijn opgenomen Besluit milieueffectrapportage. Een planstudie, zoals door de Vervoerregio getrokken gaat worden, is in de MIRT systematiek te vergelijken met zeef 2 in een MIRT-verkenning. Een MIRT-verkenning bestaat uit 2 delen, zeef 1 en zeef 2. Wij beschouwen de afgeronde verkenning met alle inhoudelijke rapporten van de snelkookpanfase als zeef 1 en de planstudie als zeef 2.
2. Zodra de Omgevingswet van kracht is, naar verwachting per 1 januari 2021, heet dit een omgevingsplan.
3. Met Zaanlijn wordt bedoeld het deeltraject Amsterdam – Uitgeest van de spoorlijn Amsterdam – Den Helder.
4. MILIEU-GEZONDHEIDSRISICO (MGR) is een scoringsinstrument dat risico's van diverse lokale omgevingsfactoren voor milieu en gezondheid in dezelfde eenheid kan uitdrukken. MGR-indicator laat een cumulatieve gezondheidsbelasting zien in 1 waarde of kaartbeeld. Voor meer informatie: <https://www.rivm.nl/milieugezondheidsrisico-s>
5. Welvaart en Leefomgeving (2006) van Centraal Planbureau, Milieu- en natuurplanbureau en ruimtelijke planbureau

Informatie:

guisweg.zaanstad.nl

guisweg@vervoerregio.nl