

Verkenning Guisweg

Eindrapport

14 maart 2019



Rijkswaterstaat



Vervoerregio
Amsterdam

ProRail

INHOUD

COLOFON

Datum	14 maart 2019
Opgesteld door	Erik van der Kooij / Wouter van Iperen
Projectleider	Chris Engelsman / Peter van Halteren
Versie	Definitief

Inhoud	3
Samenvatting	5
1 Inleiding	7
1.1 Leeswijzer	7
2 Tijdslijn voorgeschiedenis	8
3 Afbakening verkenning	10
3.1 Plangebied en onderzoeksgebied	10
3.2 Probleemanalyse	10
3.3 Kansen	11
4 Gerelateerde ontwikkelingen	12
4.1 Programma Hoogfrequent Spoorvervoer	12
4.2 Verbinding A8-A9	12
4.3 Programma OV-knooppunten – Maak Plaats!	12
4.4 Corridorstudie Amsterdam – Hoorn en aanpassing knooppunt Zaandam	13
4.5 Regionale woningbouwopgave en MAAK.Zaanstad	13
5 Opgaven en belangen	14
5.1 Opgaven	14
5.2 Belangen	17
6 Doelstellingen	18
7 Oplossingsrichtingen	19
7.1 Onderzochte oplossingsrichtingen	19
7.2 Uitkomsten snelkookpan	19
8 Conclusies en vervolg	28
Bijlage A: Rapportage Snelkookpan	29

SAMENVATTING

In 2018 zijn voor het project Guisweg grote stappen gezet. Op initiatief van de Vervoerregio Amsterdam hebben vijf partijen gezamenlijk de handschoen opgepakt om tot een integrale verkenning te komen voor het gebied Guisweg. Daarbij gaat het om een aantal samenhangende vraagstukken die om actie vragen. Zo noodzaakt de komst van een hoogfrequente spoorverbinding tussen Amsterdam en Alkmaar om het opheffen van de gelijkvloerse spoor kruisingen. Is er behoefte om de, deels halve, aansluitingen op de A8 te reorganiseren. En zijn er kansen voor gebiedsontwikkeling (wonen en werken) in het gebied met daarbij een versterkte OV-knoop, station Zaanse Schans.

Tot slot is sprake van samenhang van dit project met de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (CAH), waar de Guisweg onderdeel van uitmaakt.

Project Guisweg kent een lange voorgeschiedenis waaruit kon worden geput in de verkenning. Daaruit zijn ook de belangrijkste opgaven voor het gebied te destilleren ten aanzien van (1) gebiedsontwikkeling, (2) spoor en overweg, (3) infrastructuur (auto en fiets) en (4) omgevingsaspecten.

Vervolgens is de gezamenlijke doelstelling voor het project geformuleerd met vijf punten:

1. Faciliteren van de woningbouwopgave en knooppuntontwikkeling;
2. Verbeteren van de bereikbaarheid;
3. Mogelijk maken van frequentieverhoging van de treinen op de Zaanlijn;
4. Bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving;
5. Veiliger verkeerssituatie voor voetgangers, fietsers en autoverkeer creëren.

In de verkenning is in een 'snelkookpan', naast een Nulplus-variant vier oplossingsrichtingen voor de Guisweg meegenomen:

- Oplossingsrichting Nulplus: ongelijkvloerse kruising langzaam verkeer;
- Oplossingsrichting 1: Open bak tussen stations Koog a/d Zaan en Zaanse Schans;
- Oplossingsrichting 2: Open bak inclusief verdiept station Zaanse Schans t.h.v. de Guisweg;

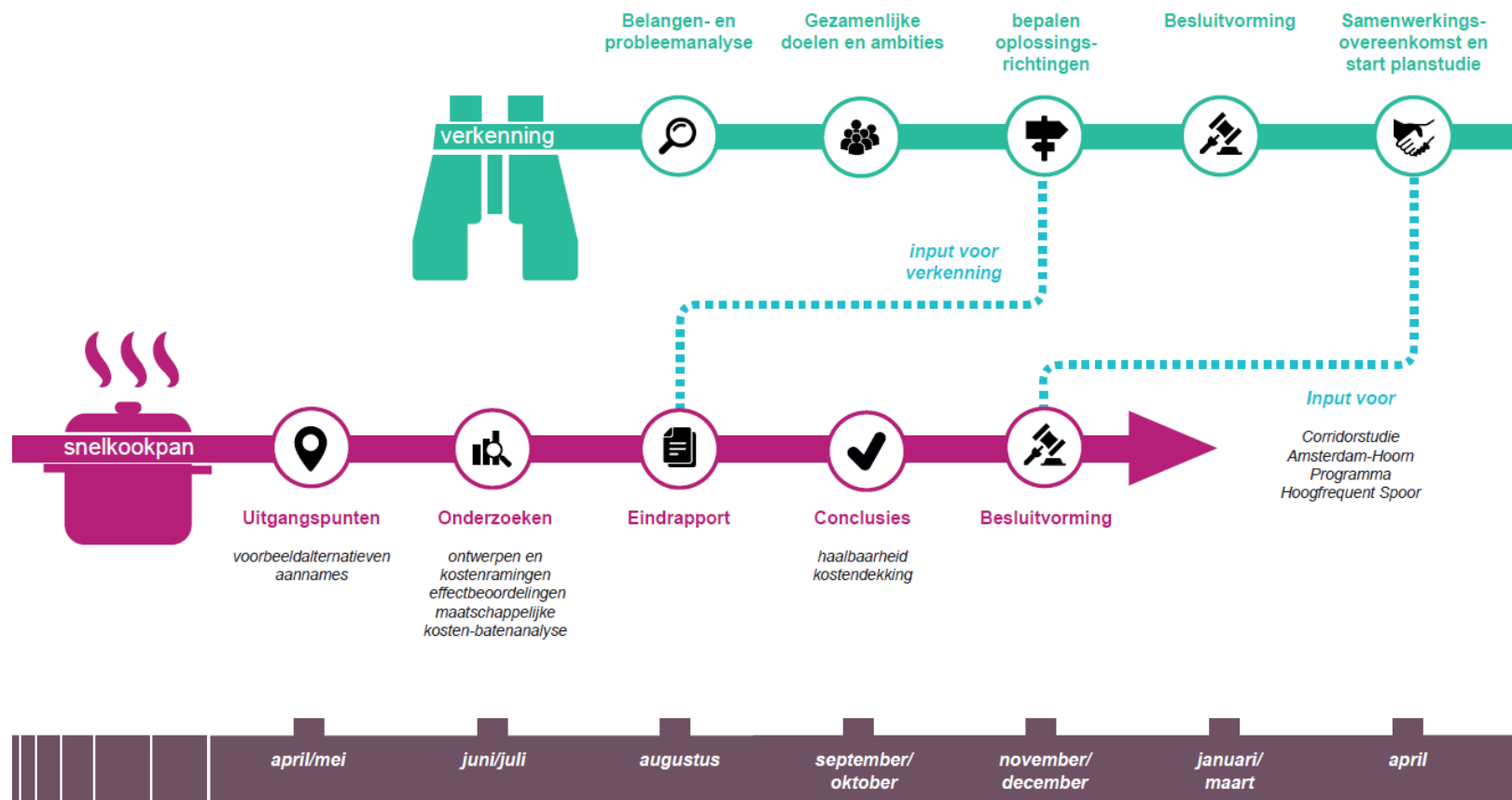
- Oplossingsrichting 3: Spoor op +1 niveau (viaduct) en
- Oplossingsrichting 4: Spoor op maaiveld, autotunnel met verdiepte T-aansluiting op de Provincialeweg.

Inhoudelijk levert de verkenning voor de oplossingsrichtingen het volgende resultaat op:

- De oplossingsrichting Nulplus wordt als niet haalbaar beschouwd vanwege te beperkt oplossend vermogen rondom veiligheid en doorstroming;
- De oplossingsrichtingen met een verdiept of verhoogd spoor leiden tot zeer hoge kosten, die niet lijken op te wegen tegen de beperkte aanvullende vermindering van de barrièrewerking ten opzichte van een oplossingsrichting met spoor op maaiveld;
- De oplossingsrichtingen met een verdiept spoor zijn problematisch voor de waterstructuur (afwatering Oud-Koog en recreatievaart) en
- Oplossingsrichting 4 biedt de beste en meest haalbare oplossingsrichting voor nadere uitwerking.

De Verkenning sluit af met een aantal conclusies, waarvan de essentie is:

- De verkenning geeft voldoende inhoudelijke zekerheden dat het project naar een volgende fase (planstudie) kan promoveren en dat oplossingsrichting 4 (spoor op maaiveld) de enige (nader uit te werken) oplossingsrichting is die financieel kansrijk is en voldoende oplossend vermogen biedt voor de projectdoelstelling.
- Dat het mogelijk is met een budget van ongeveer €130 miljoen de geschetste oplossing te realiseren.
- In de volgende fase de gebiedsontwikkeling en infrastructuur als twee parallelle vervolgprocessen kunnen worden ingericht: Zaanstad trekt de uitwerking van de gebiedsontwikkeling en Vervoerregio Amsterdam de planstudie voor de infrastructuur.
- Dat de vijf partijen in het project bereid zijn tot samenwerking waarbij ze de belangen van eenieder over en weer erkennen en respecteren.
- Dat partijen er naar streven dat de besluitvorming over resultaten van vervolgfasen voor gebiedsontwikkeling en infrastructuur worden afgestemd zodat partijen daarmee zekerheid krijgen dat - waar aan de orde - de planuitwerking voor de infrastructuur en voor de gebiedsontwikkeling op elkaar zijn afgestemd en elkaar waar mogelijk versterken.



1 INLEIDING

In het recente verleden zijn al veel onderzoeken uitgevoerd naar de situatie rondom de spoorwegovergang Guisweg. Dit heeft echt nog niet geleid tot een integrale gezamenlijke oplossing. De Vervoerregio heeft daarom het initiatief genomen om samen met vijf partners deze opgave op te pakken en is hiervoor een verkenning gestart om te komen tot een integrale oplossing om de problematiek in het gebied Guisweg op te lossen of te verbeteren.

Twee sporen

De Verkenning Guisweg valt onder de paraplu van de (MIRT-Verkenning) Corridorstudie Amsterdam Hoorn, maar wordt uitgewerkt in een apart proces met een eigen overlegstructuur en stuurgroep. Er is gekozen voor een aanpak met twee sporen: de Snelkookpan verkenning Guisweg en de Samenwerking verkenning Guisweg.

De *snelkookpan* is onder hoge tijdsdruk doorlopen, vanwege de urgentie om snel duidelijkheid te krijgen over de reikwijdte van mogelijke oplossingsrichtingen, kosten en de kostenverdeling tussen de partijen. Deze urgentie komt voort uit de benodigde voortgang in:

- Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het oplossen van het veiligheidsknelpunt op de spoorwegovergang Guisweg is een randvoorwaarde voor realisatie van PHS op de corridor Amsterdam-Alkmaar.
- De Corridorstudie Amsterdam-Hoorn (CAH), waar de Guisweg onderdeel van uitmaakt en waar begin 2019 besluitvorming aan de orde is over het voorkeursalternatief.

Dit spoor richt zich daarom vooral op de inhoudelijke studies rondom oplossingsrichtingen. De resultaten hiervan zijn vooral in hoofdstuk 4 (oplossingsrichtingen beschreven).

In het spoor *Samenwerking Guisweg* is vanuit de belangen van partijen gekeken naar de samenwerking tussen de betrokken overheden. In verschillende bijeenkomsten met de betrokkenen is gekeken naar de opgaven in het gebied en de belangen die partijen daarbij hebben. Vervolgens is een vertaling gemaakt naar de doelstellingen die daarbij passen en is de basis gelegd voor hoe de samenwerking er in de planstudie uit kan zien.

1.1 LEESWIJZER

Dit rapport volgt een gebruikelijke opbouw voor een eindrapport van een Verkenning. Dit betekent dat de resultaten van de beide sporen zoveel mogelijk zijn gecombineerd in dit rapport. Voor de Snelkookpan is echter al eerder een aparte rapportage opgesteld, deze is opgenomen in bijlage A. De uitkomsten zijn in dit eindrapport dan ook mee op hoofdlijnen opgenomen.

Daarbij is van belang dat het spoor *Samenwerking* grotendeels na de *Snelkookpan* is uitgevoerd. Niet alle uitkomsten van het spoor *Samenwerking* komen dus terug in de uitkomsten van de Snelkookpan, terwijl die uitkomsten wel de laatste stap zijn in deze rapportage (hoofdstuk oplossingsrichtingen).

Dit rapport geeft eerst een terugblik op onderzoeken die eerder zijn uitgevoerd naar de Guisweg. Vervolgens is in hoofdstuk 3 (afbakening) een situatieschets opgenomen waarin de problematiek rondom de Guisweg duidelijk wordt. In hoofdstuk 5 worden een aantal relevante ontwikkelingen in de omgeving van het project omschreven. Daarna worden in hoofdstuk 5 de belangrijkste opgaven in het gebied beschreven en belangen die de betrokken partijen daarbij hebben, gevolgd door de doelstellingen die daaruit voortkomen in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 zijn de uitkomsten van de *Snelkookpan* beschreven en worden de onderzochte oplossingsrichtingen toegelicht. Tot slot worden in hoofdstuk 7 de conclusies beschreven.

2 TIJDLIJN VOORGESCHIEDENIS





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

In de tijdlijn hiernaast zijn diverse relevante publicaties opgenomen rondom de Guisweg. Het geeft indruk van de uitgevoerde onderzoeken, maar het vormt geen uitputtend overzicht van alle onderzoeken.

Snelkookpan

De beschreven studies hebben tot op heden niet geleid tot een gedragen integrale oplossing. In de *Snelkookpan* 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. In het hoofdstuk Oplossingsrichtingen zijn de uitkomsten van de snelkookpan beschreven.

3 AFBAKENING VERKENNING

De verkenning Guisweg is gestart om een oplossing te bieden voor verschillende problemen en invulling te geven aan verschillende kansen die er spelen in het gebied rondom de spoorwegovergang van de Guisweg. Bij de start van de verkenning zijn deze problemen en kansen beschreven en gedurende het proces zijn ze nader aangevuld en aangescherpt. In dit hoofdstuk worden deze zaken nader beschreven, naast de ruimtelijke afbakening van de Verkenning en de relevante raakvlakprojecten.

3.1 PLANGEBIED EN ONDERZOEKSGBIED

Het plangebied van de verkenning Guisweg wordt aan vier zijden afgebakend (zie ook de afbeelding hieronder):

- De Zaan in het oosten
- Station Koog aan de Zaan in het zuiden
- De Watering in het westen
- De Zandijkersluissloot in het noorden



Het onderzoeksgebied is groter dan het plangebied. Het onderzoeksgebied kent geen precieze afbakening. Het gaat om een gebied waar zich relevante verkeersknelpunten voordoen, die te maken hebben met de Guisweg. Er wordt gekeken naar waar er significante effecten verwacht worden, als gevolg van de maatregelen binnen dit project. Per onderzoeksthema (natuur & milieu, verkeer, cultuurhistorie, bodem & water, etc.) kan de afbakening van het onderzoeksgebied ook verschillen. Gedurende de verkenning is het onderzoeksgebied per onderzoeksthema vastgesteld.

3.2 PROBLEMANALYSE

De verkenning is gestart om de volgende problemen op te lossen of in ieder geval te verbeteren.

- Het gebied ten westen van station Zandijk Zaanse Schans is nu eenzijdig ingevuld met sportfaciliteiten en ingeklemd tussen infrastructuur. Deze locatie in de buurt van een station biedt juist mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen en de gemeente Zaanstad zet hier dan ook op in. Dit gaat om zowel woningbouw als knooppuntontwikkeling rondom het station.
- Het station heeft een gunstige ligging ten opzichte van 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, er heerst een gevoel van sociale onveiligheid. Ook kan de barrière van het spoor en de Provincialeweg verbeterd worden (verbeteren oversteekbaarheid).
- 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.
- Er zijn twee aansluitingen op de A8 (aansluiting 3 bij de Guisweg en aansluiting 2 bij de Provincialeweg). Beide aansluitingen zijn echter alleen van Amsterdam af of juist naar Amsterdam toe gericht. De verknoping van het hoofdwegennet en onderliggend wegennet is daarmee onlogisch en inefficiënt. De aansluiting vanaf de Provincialeweg geeft veel overlast (geluidshinder, verslechterde luchtkwaliteit en verminderde ruimtelijke kwaliteit) voor de omgeving. Door de korte in- en uitvoegstroken vlakbij de Coenbrug is er regelmatig congestie op de A8 en is er sprake van een onveilige situatie.

- De Guisweg (2x2 rijstroken) ten westen van de spoorlijn vormt een barrière voor met name het langzaam verkeer tussen de wijk Rooswijk en station Zaandijk Zaanse Schans.
- De N203/Provincialeweg (2x2 rijstroken) is een barrière voor met name het langzaam verkeer tussen de (oude) wijken rond de Zaan en nieuw westelijk Zaanstad (inclusief stations).

3.3 KANSEN

Er liggen (gezien de probleemanalyse) kansen om binnen het gebied invulling te geven aan de volgende beleidsdoelstellingen:

- Er liggen kansen op het terrein van ruimtelijke ontwikkelingen, de knooppuntontwikkeling en het toerisme. Hiervoor is een functiewijziging van een volledig sportterrein naar een woongebied met station, hotel, enkele sportaccommodaties en wellicht een P+R noodzakelijk;
- Daarnaast verbeteren de bereikbaarheid van Zaanstad, Zaanse Schans en de regio door aanpassingen aan de A8 en de lokale wegen zoals Guisweg en Provincialeweg;
- De frequentieverhoging op het spoor bij de introductie van PHS is door het ongelijkvloers maken van de kruising Guisweg realiseerbaar;
- Door deze maatregelen ontstaat een aantrekkelijke leefomgeving rond de Guisweg, Provincialeweg en A8 (geluid, lucht, sociale veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en beleving).

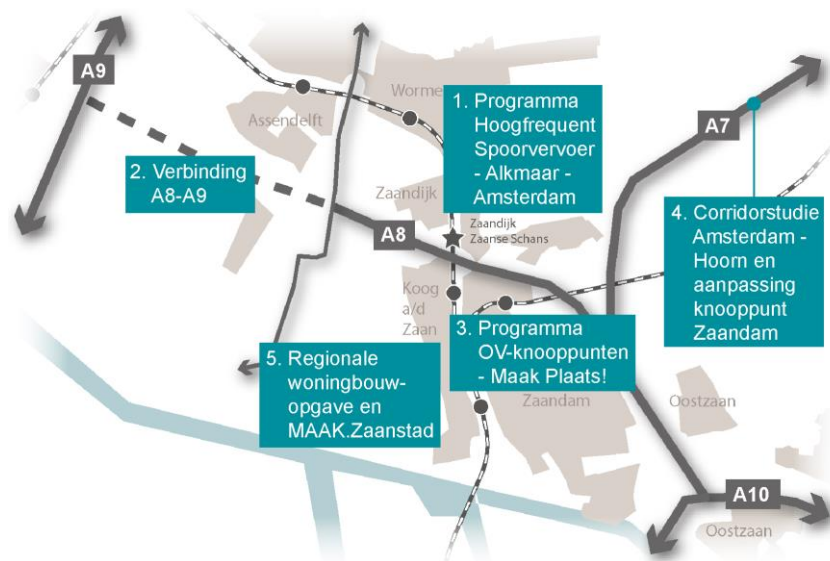
Bij het uitwerken van de oplossingsrichtingen is geprobeerd zo goed mogelijk invulling te geven aan deze kansen.

4 GERELATEERDE ONTWIKKELINGEN

In de omgeving zijn verschillende projecten en ontwikkelingen gaande die een relatie hebben met de verkenning Guisweg:

1. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer – Alkmaar - Amsterdam (vanaf nu PHS)
2. Verbinding A8-A9
3. Programma OV-knooppunten – Maak Plaats!
4. Corridorstudie Amsterdam – Hoorn en aanpassing knooppunt Zaandam
5. Regionale woningbouwopgave en MAAK.Zaanstad

Deze ontwikkelingen zijn hieronder nader toegelicht.



4.1 PROGRAMMA HOOGFREQUENT SPOORVERVOER

Op de Zaanlijn wordt door ProRail in opdracht van het ministerie van I&W gewerkt aan PHS, waarbij een frequentieverhoging naar bijvoorbeeld zes intercity's en zes sprinters mogelijk wordt gemaakt. Daarvoor worden op het gehele traject diverse (infrastructurele) maatregelen genomen. Begin 2019 is daarvoor het traject voor een Ontwerp Tracé Besluit gestart. Conform

de huidige planning is het mogelijk om in 2027 meer treinen te laten rijden. Deze startdatum is wel afhankelijk van de grootschalige aanpassingen aan de sporenlay-out van Amsterdam Centraal in combinatie met de werkzaamheden aan Zuidasdok in Amsterdam, die invloed hebben op het kunnen starten met PHS.

De spoorwegovergang Guisweg valt op dit moment niet binnen de (financiële) scope van PHS. Om PHS op de Zaanlijn te kunnen realiseren, moet echter wel een oplossing worden gevonden voor de onveiligheid op de spoorwegovergang. Dat wordt geconstateerd in een rapport van Arcadis (februari 2018), dat is opgesteld in opdracht van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT).

In een aanvullende analyse van Arcadis (juli 2018) wordt ook geconstateerd, dat alleen het ongelijkvloers afwikkelen van het langzaam verkeer niet een voldoende veilige situatie oplevert en dat ook voor het autoverkeer een ongelijkvloerse oplossing nodig is.

4.2 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 ten gevolge van de eventuele realisatie van de Verbinding A8-A9 de verkeersdruk op de A8 ter hoogte van Zaandijk toeneemt. De beoogde maatregelen van de verkenning Guisweg, waarmee de doorstroming op en leefbaarheid rondom A8 bij Zaandijk worden verbeterd, kunnen ten gevolge van de realisatie van de Verbinding A8-A9 dus urgenter worden.

4.3 PROGRAMMA OV-KNOOPPUNTEN – MAAK PLAATS!

Het programma OV-Knooppunten is een 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, een van de speerpunten. De omgeving rondom de stations biedt prima 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, in samenhang met elkaar, 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.

4.4 CORRIDORSTUDIE AMSTERDAM – HOORN EN AANPASSING KNOOPPUNT ZAANDAM

Rijk en regio hebben in het BO-MIRT van 22 november 2018 een multimodaal mobiliteitspakket voor het corridorgebied Amsterdam-Hoorn afgesproken. Dit pakket levert een belangrijke bijdrage aan de ruimtelijk-economische opgaven en bereikbaarheidsopgaven 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.).

Er is voor gekozen om hierover een pakketafpraak te maken, vanwege de sterke inhoudelijk samenhang tussen de verschillende maatregelen en omdat in de individuele maatregelen onvoldoende zicht was op bestuurlijke overeenstemming. Het geheel blijkt meer dan de som der delen. De pakketafpraak geeft invulling aan de gezamenlijke ambities ten aanzien van ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid, terwijl de specifieke belangen van de betrokken partners goed zijn geborgd.

Het project Guisweg maakt onderdeel uit van dit pakket, evenals diverse maatregelen voor een betere doorstroming op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet, diverse fietsmaatregelen en het versnellen van belangrijke woningbouwopgaven. Voor de verkenning Guisweg is de pakketafpraak van groot belang, aangezien het project veel verschillende doelen, belangen en afhankelijkheden kent, die deels buiten het projectgebied vallen (PHS, knooppunt Zaandam).

4.5 REGIONALE WONINGBOUWOPGAVE EN MAAK.ZAANSTAD

De beoogde gebiedsontwikkelingen nabij station Zandijk Zaanse Schans zijn onder meer vastgelegd in MAAK.Zaanstad, de ontwikkelvisie van de gemeente Zaanstad. Het station maakt 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. Dat geldt in mindere mate ook voor Hoorn. Uitgangspunt is dat deze woningen binnen bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd en dat er bovendien zoveel mogelijk wordt verdicht rondom OV-knooppunten. Dit zijn voor de gemeenten geen eenvoudige opgaven en daar is intensieve ondersteuning van Rijk en regio bij nodig, zowel als het gaat om een goede bereikbaarheid te garanderen als het wegnemen van belemmeringen.

Op 4 juni 2018 hebben Rijk en regio in het strategisch BO-MIRT onder voorzitterschap van het ministerie van BZK een aantal gebieden naar voren geschoven, waar de woningbouwproductie gestimuleerd wordt door bereikbaarheidsknelpunten weg te nemen. Het gaat om Kogerveld en Achtersluispolder in Zaanstad en Purmerend Centrum. Voor het BO-MIRT in het najaar van 2018 moeten partijen hier concrete afspraken over hebben gemaakt. De Guisweg staat hier niet bij.

MAAK.Zaanstad geeft de visie van de gemeente op de ruimtelijke en economische ontwikkelingen van Zaanstad in de periode tot 2040. Het document heeft tot doel met een investerings- en uitvoeringsagenda ervoor te zorgen dat Zaanstad ook op de lange termijn een sociaal duurzame stad is, waar mensen zich thuis voelen en met plezier wonen en werken. De visie is vastgesteld door de gemeenteraad.

5 OPGAVEN EN BELANGEN

In het traject *Samenwerking Guisweg* zijn de opgaven opgehaald die er spelen in het gebied rondom de Guisweg en het station Zaandijk – Zaanse Schans. De onderwerpen uit de probleemanalyse komen hier logischerwijs in terug, maar er komen ook bredere opgaven aan de orde die een rol spelen in het project. Hieronder is een overzicht van de opgaven opgenomen (in een lijst en op kaartbeeld) die uit de verkenning naar voren komen.

Voor de verschillende opgaven is in de *Samenwerking Guisweg* verkend welke belangen de betrokken partijen per opgave hebben. In paragraaf 5.1 zijn per opgave de grootste belangen benoemd, in paragraaf 5.2 zijn enkele algemene observaties ten aanzien van de belangen beschreven.

5.1 OPGAVEN

De opgaven worden steeds kort toegelicht. Daarbij is op hoofdlijnen aangegeven welke belangen er spelen rondom deze opgave en hoe deze opgave een plek krijgt in de nadere uitwerking van de verkenning.

Gebiedsontwikkeling

Knooppuntontwikkeling Zaandijk: vanuit het programma OV-knooppunten is er de wens om te komen tot knooppuntontwikkeling rondom station Zaandijk – Zaanse Schans. De knooppuntontwikkeling is maakt onderdeel uit van de verkenning. Belangen die hierbij spelen hebben onder andere betrekking op:

- verdichting rondom het station: het verhogen van de dichtheid van woningen en functies rondom het station om OV-gebruik aan te moedigen.
- versnellen woningbouw: het versneld realiseren van de regionale woningbouwopgave.
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied.
- voldoende en goede sportvoorzieningen: zorgen voor voldoende voorzieningen op een goede locatie als vervanging van de bestaande voorzieningen in het gebied.
- vergroten van het aandeel bezoekers dat per trein naar de Zaanse Schans reist.

Kwaliteit stationsvoorzieningen en -omgeving: om de potentie van het bestaande station beter te kunnen benutten is het van belang om de kwaliteit van de stationsvoorzieningen en de stationsomgeving te verbeteren. Deze kwaliteitsslag maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling en de verkenning. Belangen die hierbij spelen hebben bijvoorbeeld betrekking op:

- verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte
- verbeteren van de sociale veiligheid stationsomgeving

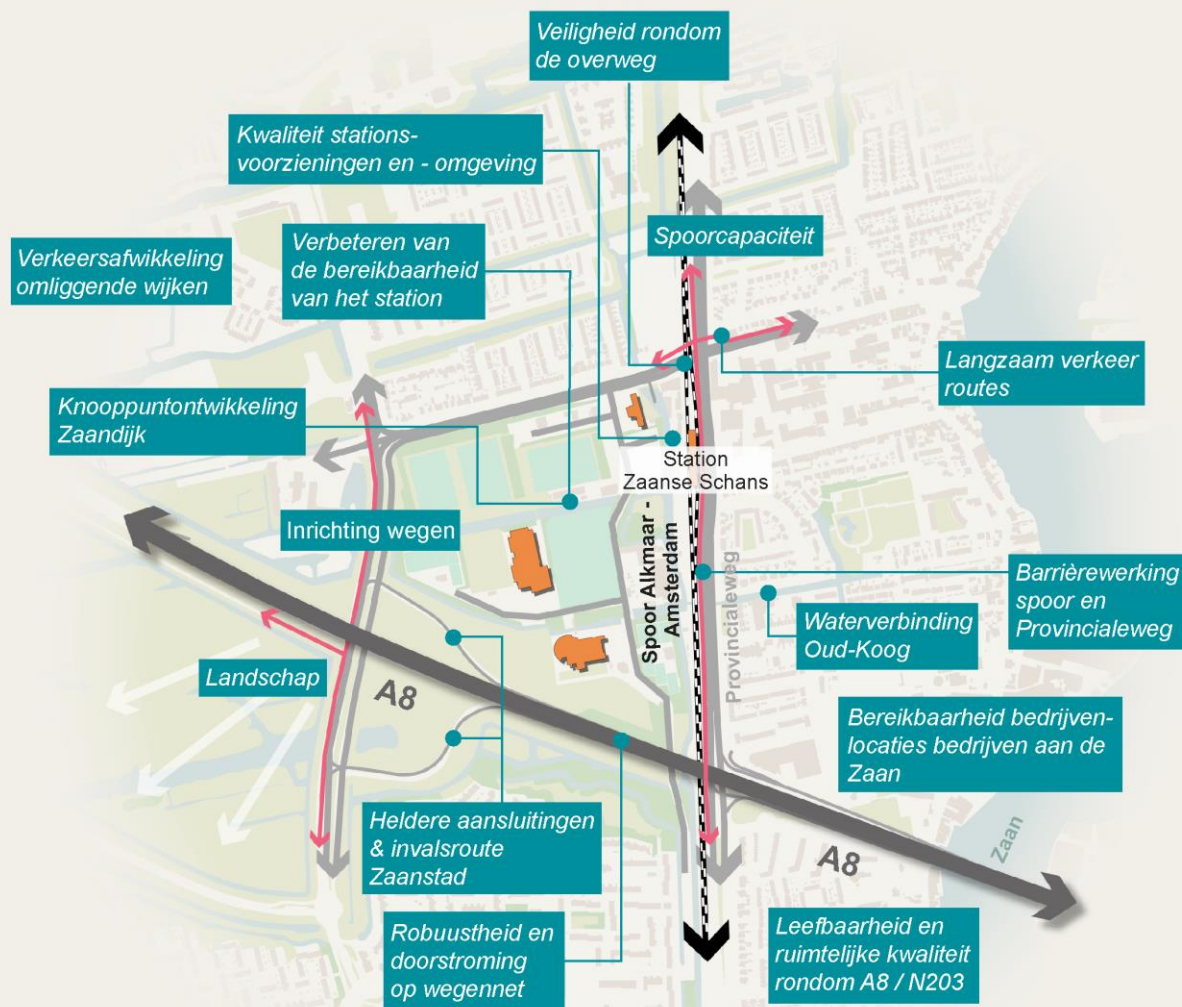
Spoor en overweg

Veiligheid rondom de overweg: de verkeersveiligheid rondom de overweg is een belangrijke opgave in het gebied en een belangrijke aanleiding voor de verkenning. De huidige vormgeving van het kruispunt, in combinatie met de spoorwegovergang zorgt voor veel onveilige situaties. Het verbeteren van de verkeersveiligheid maakt onderdeel uit van de verkenning. Belangen die hierbij spelen zijn bijvoorbeeld:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers
- het opheffen van de onveiligheid op de overweg om realisatie van PHS mogelijk te maken.

Spoorcapaciteit: het vergroten van de spoorcapaciteit op de lijn Amsterdam – Alkmaar is van belang voor het verbeteren van de (inter)regionale OV-verbindingen. Binnen PHS is dan ook het doel om te komen tot een frequentieverhoging. Het mogelijk maken van deze frequentieverhoging is onderdeel van de verkenning. Belangen die daarbij spelen zijn bijvoorbeeld:

- Verbeteren van het OV en het wegnemen van het capaciteitsknelpunt
- Trekken van meer reizigers door een beter spoorproduct.



Infrastructuur (auto en fiets)

Verbeteren van de bereikbaarheid van het station: de bereikbaarheid van het station laat in de huidige situatie te wensen over. Om gebruik van het OV te bevorderen en ketengebruik te versterken is het zaak om de bereikbaarheid te verbeteren. Belangen die daarbij spelen zijn:

- verbeteren van de bereikbaarheid voor langzaam verkeer
- verbeteren van de bereikbaarheid met de auto, mogelijk in combinatie met P+R.

Heldere aansluitingen & invalroute Zaanstad: de huidige aansluitingen op het hoofdwegenet zijn inefficiënt en onduidelijk (zie ook onder probleemanalyse). Het verbeteren hiervan is onderdeel van de verkenning. Belangen die spelen zijn bijvoorbeeld:

- Verbeteren van de bereikbaarheid
- Realiseren van een logische routing
- Verbeteren van de reistijd naar Zaanstad.

Robuustheid en doorstroming wegnnet: de gekozen oplossing dient een robuuste bijdrage te leveren aan de doorstroming op het wegnnet en een verbetering te zijn ten opzichte van de huidige situatie. De verkenning moet hier invulling aan geven. Belangen die hierbij spelen zijn bijvoorbeeld:

- Verbeteren van de doorstroming van het verkeer
- Ontlasten van knooppunt Zaandam

Inrichting wegen: het zorgen voor een juiste inrichting van wegen is als opgave aangedragen. Vanuit de verkenning vormt dit uitgangspunt bij het ontwerp van de gekozen oplossing. Belangen die hierbij spelen zijn:

- Inrichting volgens duurzaam veilig
- Juiste materiaalkeuze (volgens richtlijnen)
- Waterrobuustheid van de wegen

Bereikbaarheid bedrijvenlocaties bedrijven aan de Zaan: de gekozen oplossing mag er niet voor zorgen dat de bedrijvenlocaties aan de Zaan onbereikbaar worden. Dit is een uitgangspunt voor (het ontwerp van) de gekozen oplossing. Het belang hierbij is dat de bereikbaarheid van de bedrijven gegarandeerd moet worden.

Verkeersafwikkeling in omliggende wijken: de gekozen oplossing mag niet leiden tot overlast in de omliggende wijken door omrijdend verkeer of nieuwe knelpunten. Dit is een uitgangspunt voor (het ontwerp van) de gekozen oplossing. Het belang hierbij is dat de oplossing niet tot nieuwe problemen elders mag leiden.

Langzaam verkeerroutes: het verbeteren van de routes voor langzaam verkeer door het gebied. Dit wordt vooral gezien als een kans binnen het plangebied, waar de verkenning een bijdrage aan kan leveren. Belangen die hierbij spelen zijn bijvoorbeeld:

- Het verbeteren van de langzaam verkeerroute van het station naar de Zaanse Schans om bezoekers aan te moedigen met het OV te komen
- Behouden en waar mogelijk verbeteren van de doorgaande fietsroutes
- Waar mogelijk versterken van de historische (lint-)structuur en/of deze combineren met de langzaam verkeersroutes.

Omgevingsaspecten / overig

Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit rondom de A8 en N203: de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit laten op locaties binnen het plangebied te wensen over. De gekozen oplossing kan een bijdrage leveren, bijvoorbeeld als het gaat om het verminderen van geluid, CO₂, trillingen spoor. De wettelijke normen voor deze aspecten vormen randvoorwaarden voor de verkenning. Daarnaast kunnen de aspecten als afwegingscriteria worden gehanteerd voor de oplossingen bij nadere uitwerking. Belangen die hierbij zijn benoemd zijn bijvoorbeeld:

- De milieueffectrapportage (MER) moet voldoen aan de wettelijke normen
- Verminderen autoverkeer door Koog
- Geluid en luchtkwaliteit verbeteren

Barrièrewerking spoor en Provincialeweg: het spoor en de Provincialeweg vormen een grote barrière in de stedelijk structuur van Zaanstad. Het zoveel mogelijk verminderen van deze barrièrewerking is onderdeel van de verkenning. Belangen die hierbij spelen zijn:

- Het versterken van de stedelijke structuren door opheffen van de barrière
- Het behouden van historische oost-westverbindingen

Waterverbinding Oud-Koog: de bestaande waterverbinding van Oud-Koog is om twee redenen van belang. In de eerste plaats gaat het om de afwatering van Oud-Koog. Daarnaast betreft het een recreatieve vaarverbinding voor de bewoners van Oud-Koog. Behoud van een goede afwatering vormt een randvoorwaarde voor de gekozen oplossing. Behoud van een recreatieve vaarverbinding is zeer wenselijk, maar geen harde randvoorwaarde. Belangen die hierbij spelen zijn:

- Garanderen van de afwatering van Oud-Koog
- Behoud van de vaarverbinding

Landschap: het plangebied ligt tegen waardevol en beschermd veenweide en weidevogel gebied. Het openhouden van dit landschap is belangrijk bij het uitwerken van oplossingen binnen de verkenning. De wetgeving op dit gebied vormt een harde randvoorwaarde voor oplossingen binnen de verkenning. Daarnaast kan dit aspect als afwegingscriterium worden gehanteerd voor de oplossingen bij nadere uitwerking. Belangen die hierbij benoemd zijn:

- Openhouden van het landschap
- In stand houden van nat veenweide gebied.

5.2 BELANGEN

In de *Samenwerking Guisweg* is met de betrokken partijen verkend welke belangen er spelen rondom de diverse opgaven. In een werksessie zijn partijen met elkaar in gesprek gegaan om inzicht te krijgen in de belangen van de anderen.

In algemene zin vallen de volgende zaken op:

1. De belangen zijn divers: er zijn veel verschillende opgaven. Niet iedere partij heeft een belang bij iedere opgave. Er zijn zelfs opgaven waar maar 1 of 2 van de betrokken partijen een belang bij hebben benoemd. Gemeente Zaanstad heeft van alle partijen bij de meeste opgaven een belang.
2. Er zijn geen tegenstrijdige belangen: de eerste verkenning laat geen tegenstrijdige belangen zien voor een specifieke opgave, waar de ene partij iets heel anders wil dan de andere partij.
3. Partijen erkennen elkaars belangen: uit de gesprekken blijkt dat partijen elkaars belangen erkennen en respecteren. Soms heeft een betrokkenen zelf geen belang bij

een opgave, maar er is begrip dat de belangen van anderen op dat vlak wel een rol plaats hebben in het project.

Het feit dat partijen elkaars belangen erkennen en respecteren vormt een belangrijk basis voor de samenwerking in het vervolg van het project. Daarbij moet opgemerkt worden dat er in deze fase geen prioritering of weging van belangen heeft plaatsgevonden. Op enig moment in de verdere uitwerking zullen hier waarschijnlijk keuzes in moeten worden gemaakt (bijvoorbeeld als niet alle wensen binnen het gestelde budget gerealiseerd kunnen worden).

6 DOELSTELLINGEN

Op basis van de opgaven in hoofdstuk 5, aangevuld met de probleemanalyse uit hoofdstuk 2, zijn de doelstellingen vanuit de Verkenning (wat willen we bereiken, waar moet de verkenning aan bijdragen) geformuleerd.

Doelstelling verkenning

Op basis hiervan is gezamenlijk met de betrokken partijen vastgesteld dat de doelstelling uit het plan van aanpak van de verkenning (d.d. 26 juni 2018) nog steeds van toepassing is voor de verkenning.

Deze luidt als volgt:

1. Faciliteren van de woningbouwopgave en knooppuntontwikkeling
(overstapvoorzieningen, horeca, detailhandel, bereikbaarheid van het station voor langzaam verkeer, beleving etc.);
2. Verbeteren van de bereikbaarheid:
 - a. Van het plangebied en de Zaanse Schans in het bijzonder;
 - b. Van Zaanstad in het algemeen;
 - c. Voor doorgaand verkeer op het hoofdwegennet (A7/A8);
 - d. Door langzaam verkeer mogelijk te maken;
3. Mogelijk maken van frequentieverhoging van de treinen op de Zaanlijn, door een oplossing te bieden voor de onveilige situatie op de spoorwegovergang Guisweg;
4. Bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving (geluid, lucht, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, ruimtelijke kwaliteit, beleving);
5. Veiliger verkeerssituatie voor voetgangers, fietsers en autoverkeer creëren.

7 OPLOSSINGSRICHTINGEN

7.1 ONDERZOCHE OPLOSSINGSRICHTINGEN

In de *Snelkookpan Guisweg* is onder hoge tijdsdruk gewerkt aan mogelijke oplossingsrichtingen, om daarmee inzicht te krijgen in de reikwijdte van oplossingen, de kosten en de kostenverdeling tussen de partijen. Deze urgentie kwam voort uit de benodigde voortgang in PHS en de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. In dit hoofdstuk zijn de uitkomsten op hoofdlijnen beschreven. De volledige rapportage van de *Snelkookpan Guisweg* is opgenomen in bijlage A. In het detailniveau (schetsontwerp) en de uitgangspunten is zoveel mogelijk aangesloten bij het niveau dat in de CAH is gehanteerd.

Oplossingsrichtingen

Binnen de snelkookpan zijn de volgende oplossingsrichtingen onderzocht die een breed spectrum van mogelijkheden vormen (zie ook volgende pagina's). Per oplossingsrichting is ook de samenhang met de gebiedsontwikkeling verkend.

- Oplossingsrichting Nulplus: ongelijkvloerse kruising langzaam verkeer;
- Oplossingsrichting 1: Open bak tussen stations Koog a/d Zaan en Zaandijk Zaanse Schans;
- Oplossingsrichting 2: Open bak inclusief verdiept station Zaandijk – Zaanse Schans t.h.v. de Guisweg; met twee varianten voor de autostructuur:
 - variant 2a, autoverbinding via bestaande Guisweg;
 - variant 2b, autoverbinding via nieuwe autoroute aan zuidzijde station;
- Oplossingsrichting 3: Spoor op +1 niveau (viaduct);
- Oplossingsrichting 4: Spoor op maaiveld, autotunnel met verdiepte T-aansluiting op de Provincialeweg.

Samenhang met de gebiedsontwikkeling

Voor vijf benoemde varianten (allen behalve 0+) is een eerste verkenning uitgevoerd naar de samenhang van de gebiedsontwikkeling. Er is daartoe per variant een vlekkenplan uitgewerkt dat een eerste inzicht geeft in een mogelijke inrichting van het gebied. De vlekkenplannen zijn opgenomen in de afbeeldingen van de oplossingsrichtingen op de volgende pagina's.

De uitgangspunten zijn daarbij steeds zoveel mogelijk gelijk gehouden als het gaat om bijvoorbeeld bouwhoogten en dichtheden. Daarnaast zijn een aantal objecten benoemd die

in alle varianten behouden moeten blijven in het gebied. Het gaat om: de begraafplaats langs het spoor, het politiebureau, zwembad Zaangolf, de topsporthal en de elektriciteitsgebouwen (mogelijk te verplaatsen).

Bij het maken van de vlekkenplannen is uitgegaan van een bouwhoogte van 3 tot 6 lagen, met hoogte-accenten nabij het station. In de verkaveling zijn de oost-weststructuren steeds dominant en is aangesloten op de bestaande waterstructuur en de naastgelegen wijk Rooswijk. In alle varianten is daarmee een aantal van meer dan 1100 woningen realiseerbaar in het gebied, met daarnaast een hotelblok van 300 kamers en een blok met 200 shortstay woningen. Daarbij is voor de woningbouw een verdeling aangehouden van 25-30% sociaal en 70-75% marktsegment.

Op de volgende pagina is een overzicht opgenomen van de te realiseren woningaantallen en oppervlakten per variant. In varianten 1 en 4 blijken de meeste woningen realiseerbaar. Dit komt doordat de verbindingsweg vanaf aansluiting 3 naar de Provincialeweg in deze varianten niet door de gebiedsontwikkeling gaat, maar waardoor er geen barrière in het gebied is. Wel blijft in deze varianten het spoor op maaiveld liggen, waardoor de barrière van het spoor blijft bestaan. Het is dan ook van belang om goede verbindingen voor het langzaam verkeer te realiseren. Voor alle varianten geldt overigens dat het realiseren van goede verbindingen met Oud-Koog een aandachtspunt is.

7.2 UITKOMSTEN SNELKOOKPAN

Uit de snelkookpan zijn op hoofdlijnen de volgende conclusies te trekken ten aanzien van de verschillende onderzochte oplossingsrichtingen.

Niet onderscheidende aspecten

In de inhoudelijke uitkomsten van de snelkookpan is een onderscheid gemaakt in niet onderscheidende aspecten en onderscheidende uitkomsten per oplossingsrichting.

- Verkeer: alle oplossingsrichtingen (behalve 0+) omvatten dezelfde aanpassingen van de op- en afritten van de A8. Dit leidt tot meer verkeer over de Guisweg. In alle oplossingen kunnen de kruispunten, met de nodige aanpassingen, dit extra verkeer verwerken.
- Knooppuntontwikkeling: in alle oplossingen waar ruimtelijk programma is opgenomen (allen behalve 0+) is de beoogde gebiedsontwikkeling mogelijk en het gewenste aantal van ongeveer 1.200 woningen haalbaar.

Overzicht woonprogramma vlekkenplan variant 1

Totaal aantal woningen (st.)	1.278
Totaal oppervlakte (m2)	132.510
Gemiddelde oppervlakte per woning (m2)	104
won/ha	122
fsi	0,98

Overzicht woonprogramma vlekkenplan variant 2A

Totaal aantal woningen (st.)	1.120
Totaal oppervlakte (m2)	114.865
Gemiddelde oppervlakte per woning (m2)	103
won/ha	97
fsi	0,79

Overzicht woonprogramma vlekkenplan variant 2B

Totaal aantal woningen (st.)	1.108
Totaal oppervlakte (m2)	115.070
Gemiddelde oppervlakte per woning (m2)	104
won/ha	109
fsi	0,87

Overzicht woonprogramma vlekkenplan variant 3

Totaal aantal woningen (st.)	1.120
Totaal oppervlakte (m2)	114.865
Gemiddelde oppervlakte per woning (m2)	103
won/ha	97
fsi	0,79

Overzicht woonprogramma vlekkenplan variant 4

Totaal aantal woningen (st.)	1.190
Totaal oppervlakte (m2)	121.585
Gemiddelde oppervlakte per woning (m2)	102
won/ha	114
fsi	0,90

- Business case: de businesscase van de gebiedsontwikkeling laat voor alle oplossingsrichtingen een positief saldo zien. Dit is beperkt onderscheidend. Gemeente Zaanstad heeft in een second opinion aangegeven minder opbrengsten uit de grondexploitatie te zien dan het adviesbureau. Het saldo lijkt echter nog altijd positief.
- Omgeving: op de externe effecten geluid, natuur, bodem, cultuurhistorie, archeologie is tussen de oplossingsrichtingen wel enig onderscheid, maar deze effecten vallen binnen de wettelijke kaders/richtlijnen of zijn met mitigerende maatregelen op te lossen.

	Nulplus	1. Spoor Verdiept	2a. Station verdiept	2b. Station Verdiept	3. Station verhoogd	4. Weg verdiept
Bereikbaarheids-effecten	-	+	+	+	+	+
Geluid	0	-	-	-	-	-
Lucht	0	0	0	0	0	0
Natuur	*	--	--	--	--	--
Externe Veiligheid	*	0/-	0	0/-	0	0/-
Bodem	*	0	0	0	0	0
Water	*	--	--	--	0/-	-
Cultuurhistorie	*	0	0	0	0	0
Archeologie	*	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Ruimtelijke kwaliteit	*	+	+	+	+	+
Mogelijkheden gebiedsontwikkeling	0	+	+	+	+	+
Kosten	€ 59 mln	€ 257 mln	€ 352 mln	€ 367 mln	€ 332 mln	€ 130 mln

Tabel: vergelijking varianten op verschillende onderzochte aspecten.

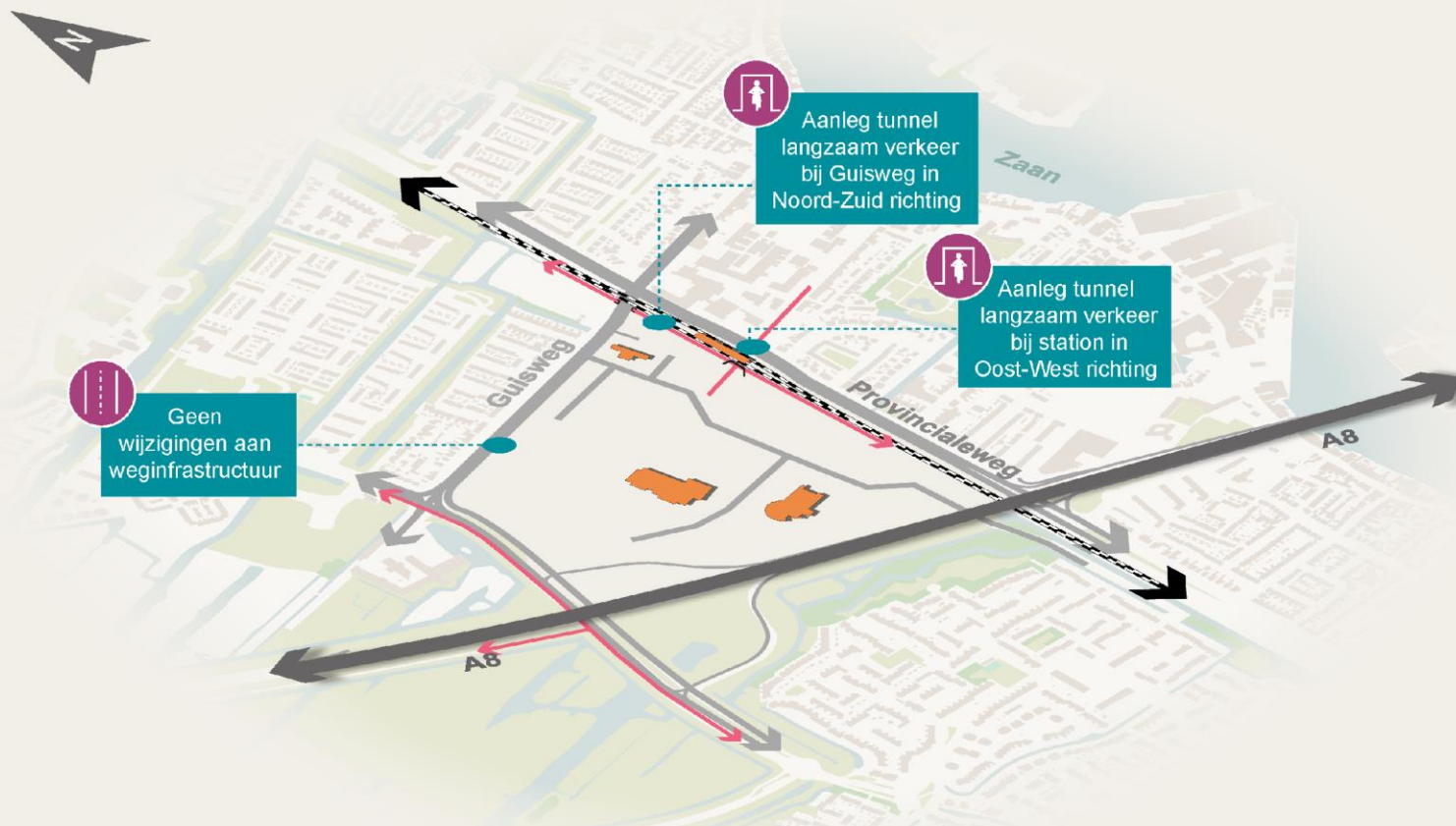
* Diverse externe effecten zijn voor de nulplus-oplossing niet onderzocht nadat was gebleken dat deze onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft.

Conclusies oplossingsrichtingen

- De oplossingsrichting Nulplus wordt als niet haalbaar beschouwd vanwege te beperkt oplossend vermogen rondom veiligheid en doorstroming;
- De oplossingsrichtingen met een verdiept of verhoogd spoor leiden tot zeer hoge kosten, die niet lijken op te wegen tegen de beperkte aanvullende vermindering van de barrièrewerking ten opzichte van een oplossingsrichting met spoor op maaiveld;
- De oplossingsrichtingen met een verdiept spoor zijn problematisch voor de waterstructuur (afwatering Oud-Koog en recreatievaart);
- Oplossingsrichting 4 biedt de beste en meest haalbare oplossingsrichting voor nadere uitwerking.

Op de volgende pagina's is per oplossingsrichting een visualisatie opgenomen, inclusief een beschrijving van de conclusies uit de snelkookpan. De weergegeven verkaveling in de verschillende oplossingen is indicatief. Alle ramingen zijn inclusief BTW. Een deel van de investeringskosten is echter btw-compensabel waardoor de feitelijke investeringskosten lager zullen zijn, enkel de onderdelen die in beheer en onderhoud van het Rijk komen worden berekend met btw.

OPLOSSINGSRICHTING 0+



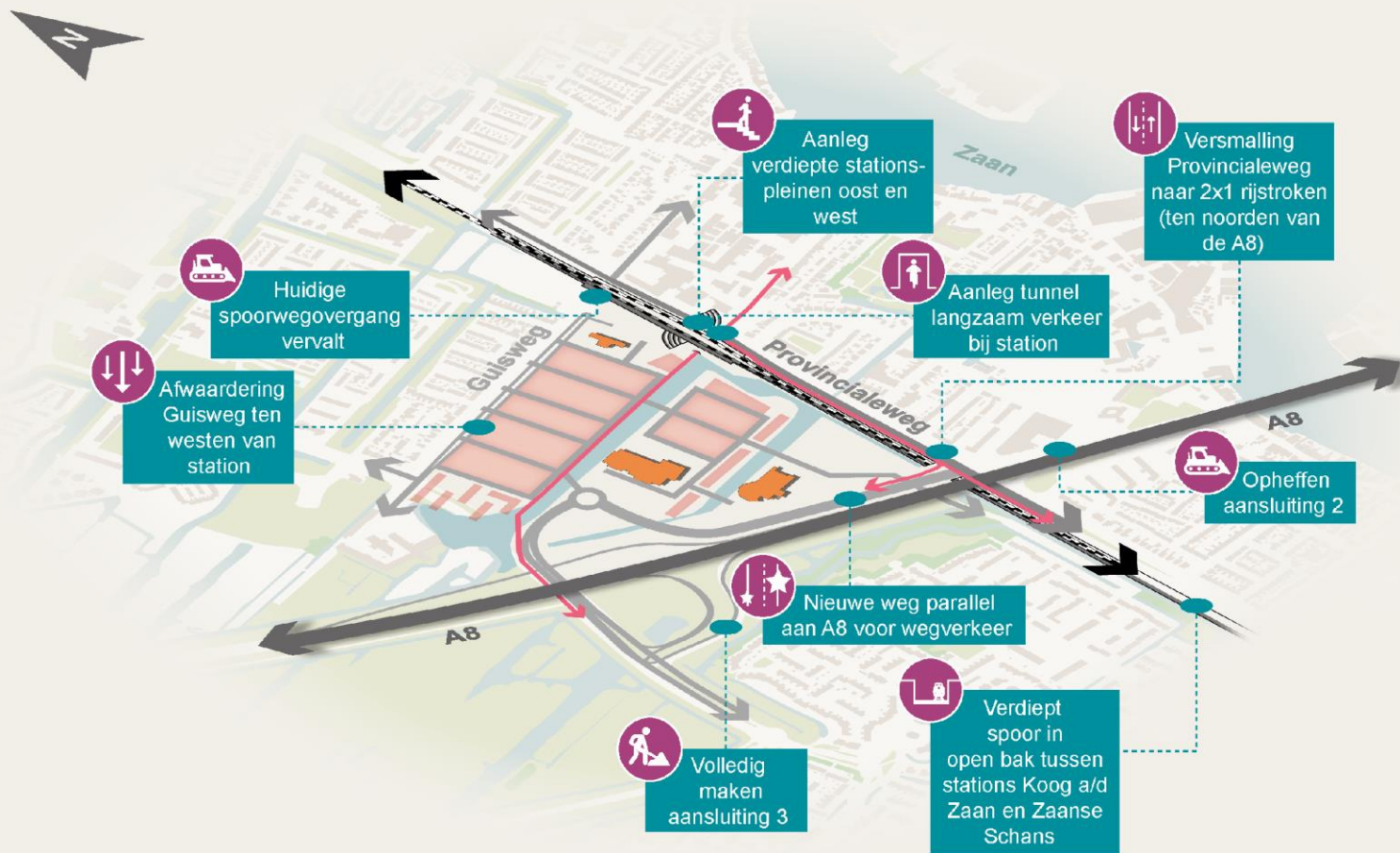
Conclusies:

- Afwijking op kruispunt Guisweg- Provincialeweg voor autoverkeer is onvoldoende;
- Illegaal oversteken spoorweg blijft mogelijk voor langzaam verkeer;
- Deze oplossing biedt geen ruimte voor gebieds- en knooppuntontwikkeling;
- Eis ProRail: ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer én autoverkeer met spoor; daar voldoet deze oplossing niet aan
- Gemiddeld: € 59 miljoen

Deze oplossingsrichting is niet haalbaar, vanwege onvoldoende oplossend vermogen.

Fietstunnel oost-west ter hoogte van station en fietstunnel noord-zuid bij Guisweg, met verdiept gelegen verbinding tussen beide tunnels

OPLOSSINGSRICHTING 1

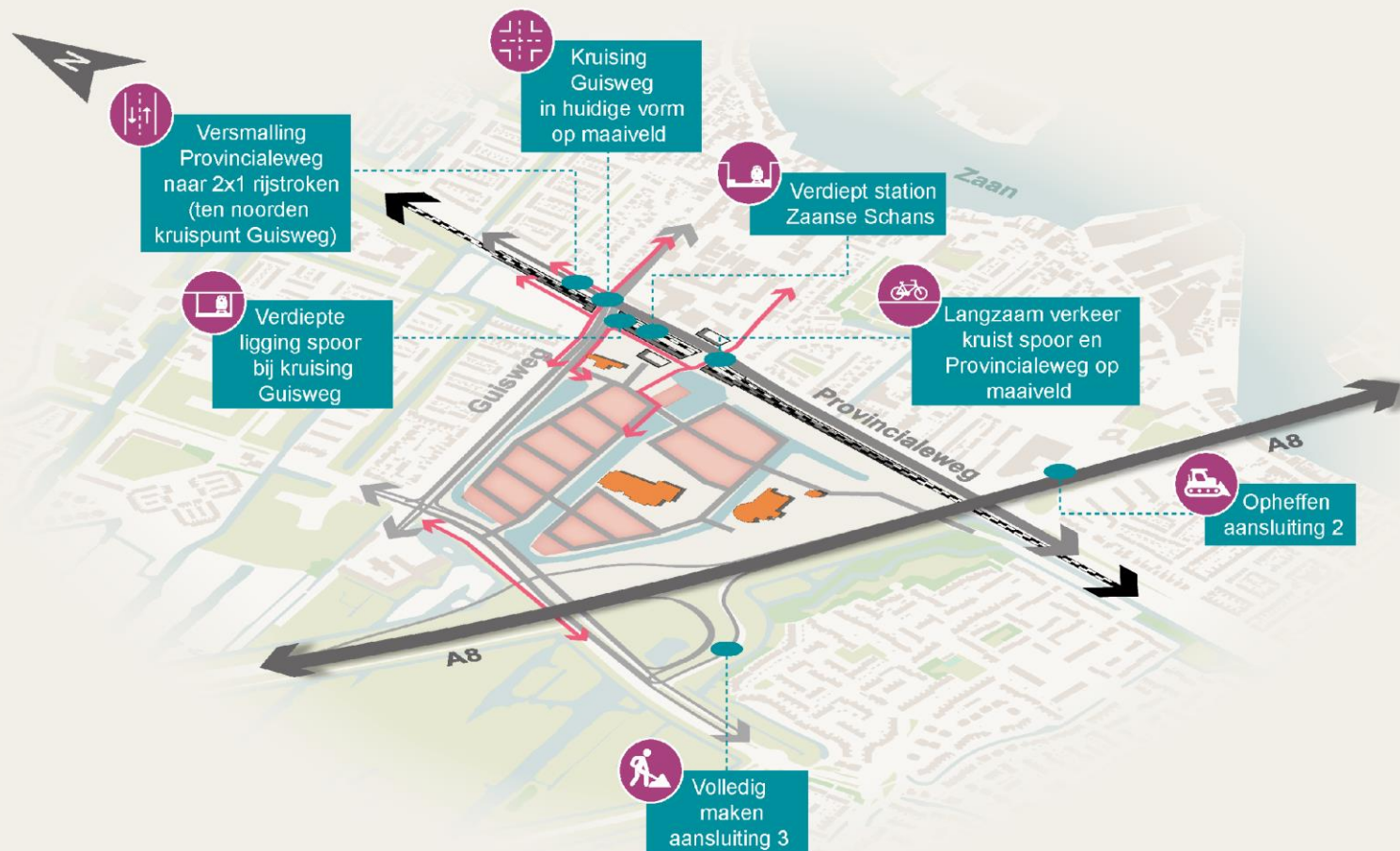


Conclusies:

- Betere aansluiting nieuwe woningbouwlocatie en de stationsomgeving op de bestaande wijken door verdiept spoor en afwaardering Guisweg en noordelijk deel Provincialeweg (ten noorden van A8) naar 2x1;
- Door de parallelweg te bundelen met de A8 is het volledige ruimtelijk vlak beschikbaar voor ontwikkeling;
- Het effect 'externe veiligheid', groepsrisico, scoort slechter dan de oplossingsrichtingen 2A en 3 vanwege de bevoorrading van het LPG-tankstation door de nieuwe wijk.
- Bouwfasering van verdiepte spoorligging is ingewikkeld. Tijdelijke maatregelen hebben een groot aandeel in de kosten van deze oplossingsrichting.
- Gemiddeld: € 257 miljoen

De oplossingsrichting komt ten dele tegemoet aan de doelen, maar is kostbaar en lastig realiseerbaar.

OPLOSSINGSRICHTING 2 – Variant A



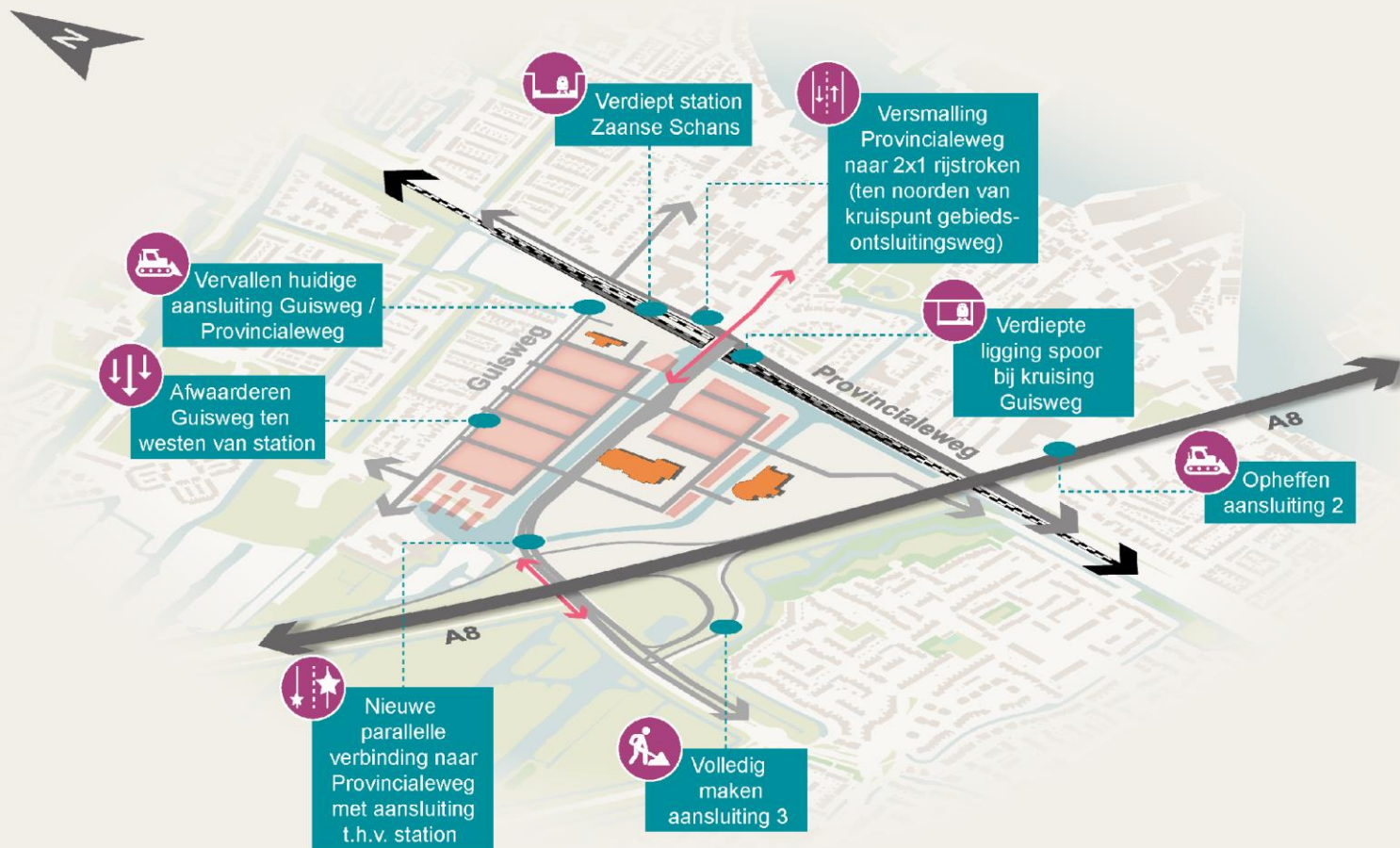
Verdiept spoor tussen de stations Koog aan de Zaan – Zaandijk Zaanse Schans

Conclusies:

- Auto-ontsluiting over bestaande route Guisweg;
- Dat de bouwlocatie geen integraal onderdeel van de omgeving kan worden, gezien de barrièrewerking van de Guisweg;
- Minder barrièrewerking spoor;
- Dure, lange bouwfasering voor het bouwen van de open tunnelbak noodzakelijk;
- Route voor langzaam verkeer bij Guisweg blijft wenselijk voor gemeente;
- Gemiddeld: € 352 miljoen

De oplossingsrichting komt ten dele tegemoet aan de doelen, maar is kostbaar en lastig realiseerbaar.

OPLOSSINGSRICHTING 2 – Variant B



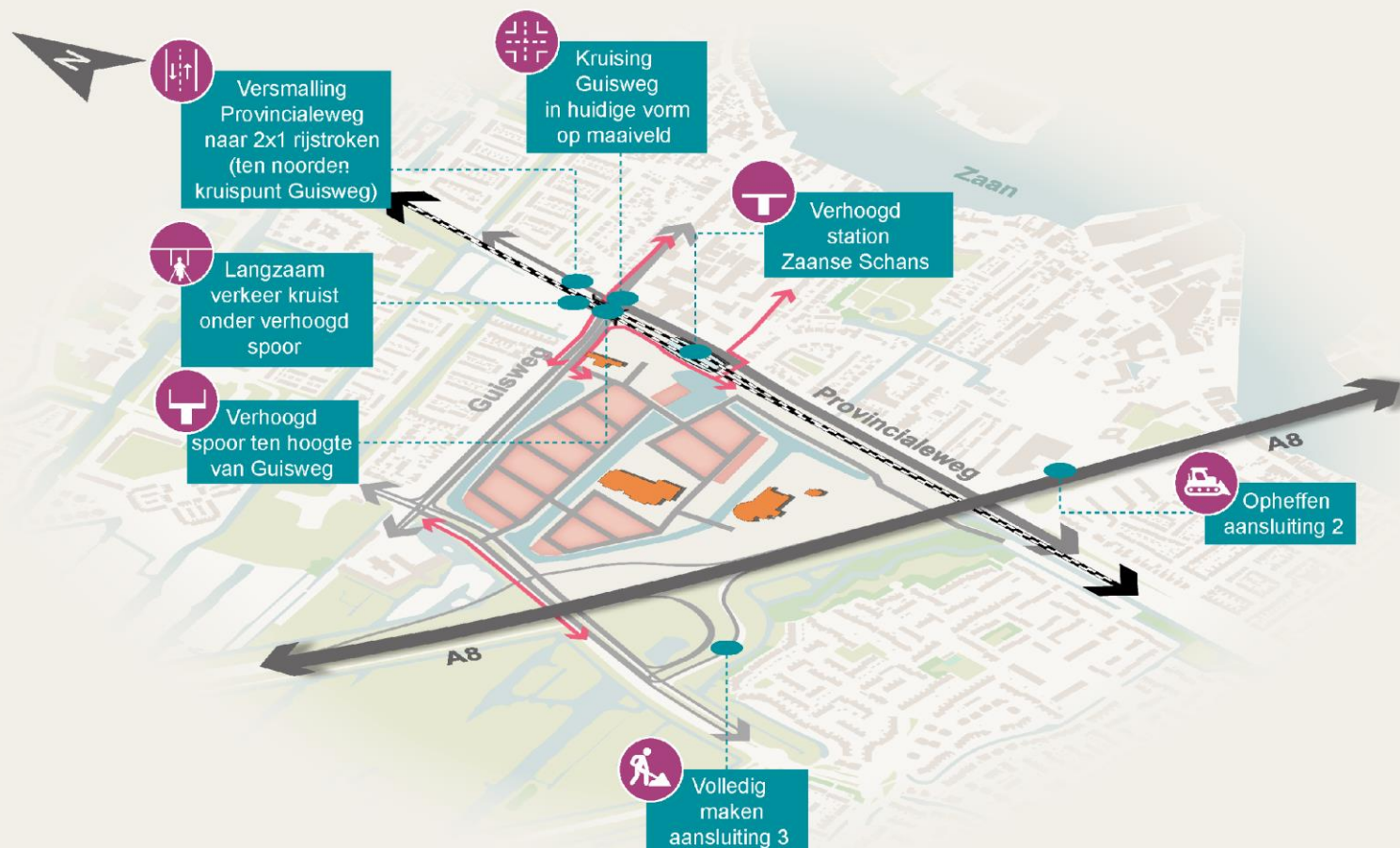
Verdiept spoor tussen de stations Koog aan de Zaan – Zaandijk Zaanse Schans

Conclusies:

- Auto-ontsluiting via nieuwe route door gebiedsontwikkeling;
- Minder barrièrewerking spoor;
- Barrièrewerking Provincialeweg blijft, wel minder door afwaarderen Provincialeweg naar 2x1 rijstroken ten noorden van de nieuwe aansluiting;
- Dure, lange bouwfasering voor het bouwen van de open tunnelbak noodzakelijk;
- Gemiddeld: € 367 miljoen

De oplossingsrichting komt ten dele tegenmoet aan de doelen, is kostbaar en lastig realiseerbaar.

OPLOSSINGSRICHTING 3



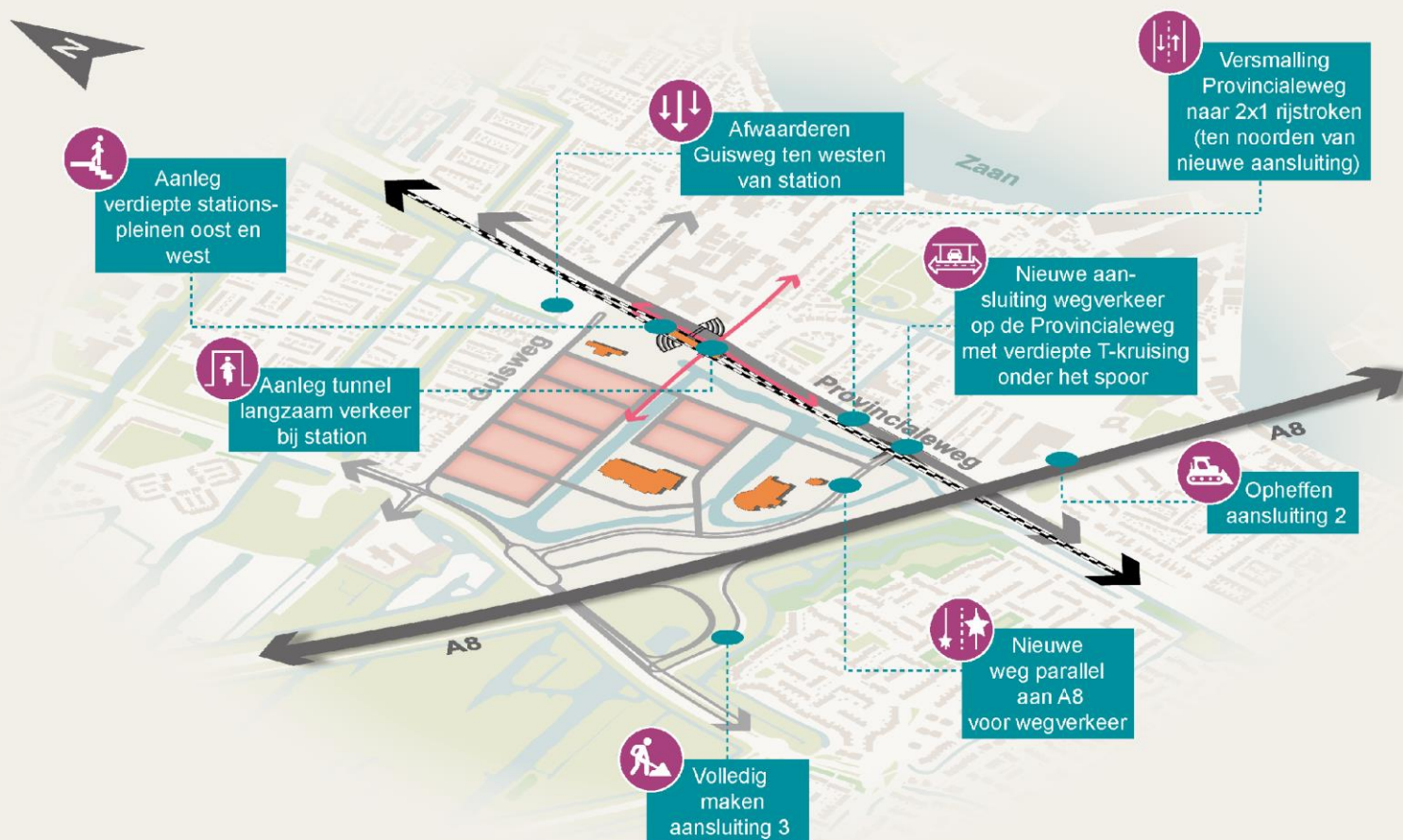
Verhoogd spoor inclusief verhoogd station Zandijk – Zaanse Schans

Conclusies:

- Verschillende beelden over toegevoegde ruimtelijke kwaliteit als gevolg verhoogd spoor;
- Naar verwachting veel weerstand uit omgeving;
- Voordeel: geen ingewikkelde oplossing voor waterstructuur nodig;
- Barrièrewerking Provincialeweg blijft, wel minder door afwaarderen Provincialeweg naar 2x1 rijstroken;
- Handhaven bestaande wegenstructuur maakt gebiedsontwikkeling minder aantrekkelijk;
- Gemiddeld: € 332 miljoen

De oplossingsrichting komt ten dele tegenmoet aan de doelen en is kostbaar.

OPLOSSINGSRICHTING 4



Spoor op maaiveld en ongelijkvloers kruisen met behulp van autotunnel

Conclusies:

- Minder impact op waterstructuur dan spoortunnel;
- Afwaardering Guisweg en Provincialeweg naar 2x1 rijstroken zorgt voor iets minder barrièrewerking van spoor en weg;
- Door de parallelweg te bundelen met de A8 is het volledige vlak beschikbaar voor ontwikkeling
- Groot kostenvoordeel ten opzichte van overige volledig ongelijkvloerse varianten.
- Gemiddeld: € 130 miljoen

De oplossingsrichting komt ten dele tegemoet aan de doelen, is goed voor de gebiedsontwikkeling en is minder kostbaar dan andere oplossingen. Maar het spoor op maaiveld blijft als barrière behouden.

8 CONCLUSIES EN VERVOLG

Parallel aan de Verkenning Guisweg zijn vanuit de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn met de betrokken partijen afspraken gemaakt over een Multimodaal Mobiliteitspakket voor de regio. Hierin zijn financiële kaders vastgelegd voor het project Guisweg.

Uit de trajecten van de *Snelkookpan Guisweg*, *Samenwerking Guisweg* en het Multimodaal Mobiliteitspakket zijn verschillende conclusies te trekken voor de Verkenning Guisweg. Het gaat daarbij zowel om inhoudelijke conclusies als conclusies over het vervolgproces

Inhoudelijk conclusies

De partijen concluderen:

- Dat de onderzoeken uit de *Snelkookpan* voldoende zekerheden geven over de mogelijke oplossingen dat het project naar een volgende fase kan promoveren.
- Dat oplossingsrichting 4 uit de *Snelkookpan*, waarbij het spoor op maaiveld blijft liggen, de enige oplossingsrichting is die financieel haalbaar is en voldoende oplossend vermogen biedt ten aanzien van de geschetste doelstelling.
- Dat binnen oplossingsrichting 4 nog varianten en optimalisaties mogelijk zijn in de vervolgfasen in het proces. En dat de scopebeschrijving zo moet worden gekozen dat alleen harde uitgangspunten worden vastgelegd (bijv. spoorligging op maaiveld) en verder zoveel mogelijk ruimte voor nadere optimalisatie moet worden gelaten.
- Het mogelijk is om de geschetste oplossing te realiseren binnen een budget van ongeveer €130 miljoen.

Inrichting vervolgproces na verkenning

Partijen concluderen:

- Dat voor de volgende fase voor de gebiedsontwikkeling en infrastructuur twee parallelle vervolgprocessen kunnen worden ingericht. Reden daarvoor is dat de plannen voor de aanpassingen van de infrastructuur verder zijn dan die voor de gebiedsontwikkeling en dat voor de infrastructuur belangrijk is dat de voortgang daarvan aansluit bij de termijnen die gehanteerd worden voor het Project Hoogfrequent Spoorvervoer, namelijk een start van de PHS dienstregeling in 2027 of 2028 en daarmee niet afhankelijk is van de voortgang in de gebiedsontwikkeling.

- Dat Zaanstad het proces inricht voor de gebiedsontwikkeling en trekker is van dat proces.
- Dat de samenwerkende partijen in de verkenning het proces inrichten voor de planstudie infrastructuur, waarbij de Vervoerregio Amsterdam een trekkende rol vervult.
- Dat beide projectorganisaties hun inhoudelijke werkzaamheden afstemmen zodanig dat sprake is van synergievoordelen en beide elkaar versterken.

Samenwerking vervolgproces

Partijen concluderen:

- Dat zij voldoende bereid zijn tot samenwerking waarbij ze de belangen van eenieder over en weer erkennen en respecteren.
- Dat er een gezamenlijk gedragen projectdoelstelling is geformuleerd en zij zich gezamenlijk zullen inspannen om deze doelstelling in te vullen door verdere uitwerking en realisatie van het project.

Besluitvorming vervolgproces

Partijen streven er naar dat besluitvorming over resultaten van vervolgfasen voor gebiedsontwikkeling en infrastructuur wordt afgestemd zodanig dat de stuurgroep deze integraal kan beoordelen. Daarmee krijgen partijen de gewenste zekerheid dat - waar aan de orde - de planuitwerking voor de infrastructuur en voor de gebiedsontwikkeling op elkaar zijn afgestemd en elkaar waar mogelijk versterken.

BIJLAGE A: RAPPORTAGE SNELKOOKPAN

Zie apart document.