

## **Memo start gebiedsgerichte regionale verkenning spoorkruising Guisweg**

### **Voorgesteld besluit:**

1. In te stemmen met het starten van de gebiedsgerichte verkenning Guisweg in Q1 2018 door de Vervoerregio, in samenwerking met gemeente Zaanstad, Provincie Noord-Holland, het Rijk en ProRail.
2. Kennis te nemen van de voorgestelde scope van de gebiedsgerichte verkenning Guisweg.
3. Kennis te nemen van de voorgestelde werkwijze van de gebiedsgerichte verkenning Guisweg.
4. In te stemmen met het onderbrengen van de verkenning Guisweg onder de paraplu van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn.
5. In te stemmen met de intentie capaciteit beschikbaar te stellen voor de gebiedsgerichte verkenning Guisweg.
6. In te stemmen met dat bij ZEEF 2 van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn er (indien opportuun) een adaptief voorkeursbesluit voor de aansluitingen 2 en 3 op de A8, genomen kan worden.

### **Toelichting**

#### **Aanleiding gebiedsgerichte verkenning**

Als mogelijke maatregel is het volledig maken van afrit 3 en het verwijderen van afrit 2 op de A8, opgenomen in de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn. Doel van die maatregelen is o.a. de doorstroming op de A8 te verbeteren door de versturende afrit 2 te verwijderen en de structuur van het onderliggend wegennet in Zaanstad te verbeteren door afrit 3 volledig te maken. Een ongelijkvloerse kruising van de Zaanlijn met de Guisweg is voordelig voor deze maatregelen. Voordeel is dat deze ook bijdraagt aan het slechten van de ruimtelijke barrière van het spoor door Zaanstad en bijdraagt aan de mogelijkheden tot knooppuntontwikkeling bij station Zaandijk/Zaanse Schans. Ontwikkelaars zien een goede bereikbaarheid immers als randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkeling.

Zaanstad studeert al jaren op een oplossing voor het knelpunt bij de spoorwegovergang bij de Guisweg. Diverse varianten hebben de revue gepasseerd, over en onder het spoor en ook een verdieping van het spoor. Tot voor kort is er nooit een variant naar voren gekomen die inhoudelijk goed is en betaalbaar is. Inmiddels lijkt dat wel het geval. Gewijzigde inzichten in benodigde hellingpercentages maken dat een korte verdiepte ligging van het spoor een inhoudelijk en financieel kansrijke optie is.

Regionale partijen stellen voor een gebiedsgerichte verkenning te starten naar het onderliggend wegennet rondom de A8 tussen knooppunt Zaanstad en afrit 3, met als onderdeel daarvan verschillende varianten voor een ongelijkvloerse kruising van het spoor met de Guisweg. In de verkenning is aandacht voor kansen op gebied van knooppuntontwikkeling en verstedelijking.

Tussen de Albert Heijnweg in Zaanstad en de N246 in Wormerveer (over een afstand van ca. 8 km) is de Guisweg de enige (lokale) verbinding voor het autoverkeer over het spoor en dan ook nog eens gelijkvloers en pal daarnaast een groot kruispunt met de Provincialeweg. Er gaat veel autoverkeer over de Guisweg (ca. 14.000 motorvoertuigen per etmaal) en het betreft een belangrijke en druk bereden regionale en schoolgaande fietsroute. De dichtligtijden van de spoorwegovergang zijn hoog (ca. 19 min per uur) en zullen met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) verder oplopen (ca. 25 min per uur). De negatieve effecten van de spoorwegovergang op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid (gevaarlijke situaties) zullen met PHS alleen maar toenemen. Oplossing van het knelpunt bij de Guisweg vormt tevens een conditie voor ruimtelijke ontwikkeling rondom station Zaandijk Zaanse Schans (knooppuntontwikkeling), met name gericht op woningbouw.

De Guisweg opgave en de kosten ervan zijn van bovenregionaal niveau. Het opheffen van de spoorwegovergang bij de Guisweg is van groot belang voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in Zaanstad en voor het treinverkeer op de Zaanlijn en verder (geen verstoringkans). Ook is het een belangrijke conditie voor ruimtelijke ontwikkeling in Zaanstad, een prominente (woningbouw)opgave voor zowel Zaanstad als de regio.

Er zijn verschillende redenen om het onderliggend wegennet rondom de A8 tussen knooppunt Zaandam en afrit 3 onder de loep te nemen:

- Beter functioneren onderliggend wegennet in en rond Zaandam:

Dankzij de volledige aansluiting 3 krijgt verkeer dat uit Westelijke richting Zaandam binnenkomt er een optie bij. Daardoor kan dat verkeer zich beter verdelen. Dit heeft ook als effect dat er minder omrijdbewegingen worden gemaakt via de Oostkant van Zaandam over de Coenbrug, knooppunt Zaandam en het Bernardplein. Op dit moment is er maar één goede Oost-West verbinding binnen Zaandam.

- Ruimte voor knooppuntontwikkeling en verstedelijking:

Dankzij de ongelijkvloerse kruising komt er rond het station Zaandijk/Zaanse Schans ruimte vrij voor knooppuntontwikkeling en verstedelijking. Die ruimte is hard nodig om de groeiende bevolking in de MRA te huisvesten. Door dit in de buurt van een NS-station te doen is de verwachting dat relatief meer mensen gebruikmaken van het openbaar vervoer. Verstedelijking op deze locatie draagt dus ook bij aan de multimodale doelstelling van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn.

- Beter functioneren hoofdwegennet:

Een ongelijkvloerse kruising van de Guisweg met de Zaanlijn biedt ruimte om de aansluitingen 2 & 3 op de A8 aan te passen. Het knelpunt bij de spoorwegovergang verdwijnt dan waardoor aansluiting 3 zou volledig kunnen worden gemaakt en aansluiting twee zou kunnen worden afgesloten. Daardoor treedt minder verstoring op de A8 op. Daarnaast zou door een volledige aansluiting 3 zorgen voor een betere verdeling van verkeer op het onderliggend wegennet in Zaandam waardoor ook knooppunt Zaandam minder verkeer te verwerken krijgt (deze meerwaarde komt pas echt uit de verf na doortrekking A8-A9).

- Veiligersituatie voor fietsers die het spoor en de Provincialeweg oversteken:

Fietsers die via de Guisweg de Provincialeweg oversteken richting de Zaanse Schans staan nu soms gevaarlijk dichtbij, en soms zelfs op, de sporen te wachten om over te kunnen steken. Een ongelijkvloerse kruising zou die situatie voorkomen.

- Betere kwaliteit en capaciteit looproute station Zaandijk/Zaanse Schans naar de Zaanse Schans:

De looproute van het station Zaandijk/Zaanse Schans naar de Zaanse Schans is op dit moment van onvoldoende kwaliteit om de stijgende bezoekersaantallen te faciliteren. In de regionale verkenning wegennet Zaandijk/Koog aan de Zaan moet een verbeterde verbinding tussen het station en de Zaanse Schans worden uitgewerkt.

De verkenning heeft daarom vijf doelstellingen:

- Ruimte maken voor de woningbouwopgave
- Verbeteren van de bereikbaarheid
- Mogelijk maken van knooppuntontwikkeling
- Bijdragen aan een aantrekkelijke leefomgeving
- Veiligersituatie voor fietsers creëren

### **Scope gebiedsgerichte verkenning Guisweg**

Vanwege de raakvlakken met de CAH is het van belang de scope goed te definiëren. Dit is ook een aandachtspunt voor het plan van aanpak van de verkenning Guisweg.

Onderdeel van de gebiedsgerichte verkenning zijn verschillende varianten voor een ongelijkvloerse kruising van de Guisweg met de Zaanlijn. Het betreft de varianten:

- Verdiepte ligging spoor tussen Zaandijk/Zaanse Schans en Koog aan de Zaan
- Verdiepte ligging spoor inclusief verdiept station Zaandijk/Zaanse Schans
- Verhoogde ligging spoor ter hoogte van Zaandijk/Zaanse Schans
- Fiets tunnel onder het spoor/provinciale weg (nul plus-variant, naar verwachting voor wegverkeer indifferent)

De varianten worden met elkaar vergeleken op verkeerskundig gebied en op de mogelijkheden die gecreëerd worden voor knooppuntontwikkeling en verstedelijking.

Daarnaast is het onderliggend wegennet t/m de aansluitingen onderdeel van de verkenning. De A8 zelf is geen onderdeel van de verkenning.

Ontwerpen en uitgangspunten zoals besproken in de CAH gaan als input over naar die nieuwe verkenning Guisweg. Deze zijn echter niet bindend voor de wijze van uitvoering van de ongelijkvloerse kruising. In de verkenning kunnen meerdere varianten worden onderzocht.

## **Werkwijze**

De Vervoerregio hanteert voor projecten waar zij de trekker van is een werkwijze die in samenwerking met de regionale partners tot stand is gekomen. Deze werkwijze wijkt af van de gangbare werkwijze bij MIRT-verkenningen bij het Rijk, zie kader. De regionale werkwijze wordt ook in de regionale verkenning onderliggend wegennet rondom de A8 tussen knooppunt Zaandam en afrit 3 gevolgd.

### *Kader: werkwijze regionale verkenning*

#### De regionale verkenning

Vanuit de Vervoerregio wordt met een verkenning de fase bedoeld waarin:

- Een analyse van problemen en kansen wordt uitgevoerd;
- De urgentie van de opgave wordt bepaald;
- De oplossingsrichtingen worden geïdentificeerd;
- Zicht op financiering wordt verkregen.

Bij de start van een verkenning, hebben de betrokken partijen de belangrijkste kaders en verwachtingen (doelen, uitgangspunten, definities, afbakening en dergelijke) voor het project vastgelegd. Bovendien zijn de verwachtingen voor het vervolgproces (planning, kosten en financiering) gedeeld en vastgelegd.

#### De regionale planstudie

De verkenning kan leiden tot een besluit om een planstudie te starten. Belangrijk is dat de betrokken partners gezamenlijk de urgentie van het project en de mee te nemen oplossingsrichtingen vaststellen. Verder moeten er voor het starten van de planstudie afspraken worden gemaakt over de bekostiging van het project (zodanig dat er in ieder geval zicht op een sluitende begroting) en over het te doorlopen vervolgproces (wie trekt de planstudie, wanneer wordt deze afgerond, wanneer is de eventuele realisatie voorzien? Etc.)

In de regionale planstudie werken te betrokken partijen aan:

- Vaststellen van een voorkeursoplossing
- Afspraken maken over de dekking van de investeringskosten door de betrokken partijen
- Afspraken maken over de exploitatie, beheer en onderhoud
- Afspraken maken over het vervolgproces

De regionale planstudie komt ongeveer overeen met de eindproducten van een verkenning in het MIRT van het Rijk.

De verkenning start met het verder uitwerken en verbinden van de informatie die, onder andere dankzij de CAH, in het recente verleden beschikbaar is gekomen. Doordat er al veel informatie beschikbaar is kan de verkenning relatief snel worden afgerond. Daarna kan het besluit genomen worden te starten met een planstudie. Echter de keuze voor het gewenste alternatief zal niet plaats kunnen vinden voor dat het VKA-CAH vastgesteld wordt.

De verkenning Guisweg en de MIRT-verkenning Corridorstudie Amsterdam-Hoorn kennen beiden een eigen besluitvorming en planning. Het voorkeursbesluit van de CAH moet daarom voor de onderdelen die afhankelijk zijn van de ongelijkvloerse kruising Guisweg een adaptief, voorwaardelijk besluit bevatten, indien tot deze maatregelen wordt besloten. Dat wil zeggen dat het realiseren van het volledig maken van aansluiting 3 en het afsluiten van aansluiting 2 door de CAH alleen logisch is wanneer een ongelijkvloerse kruising tussen de Guisweg en de Zaanlijn is gerealiseerd.

## **Relatie verkenning Guisweg met de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn**

### Onderbrengen onder paraplu CAH

Oplossingen (Guisweg en afritten) die voortkomen uit de regionale verkenning worden gezien als een verbetering van de bovenregionale bereikbaarheid in het gebied van de corridorstudie. Daarom zal de verkenning Guisweg onder de paraplu van de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn worden meegenomen in de structuurvisie voor CAH. In het BO CAH zal het gesprek worden gevoerd tussen partijen over financiering en procedure van de oplossingen uit de verkenning Guisweg. Daarom is IenW bereid in de verkenning te kijken naar mogelijke medefinanciering van voorkeursoplossing voor de verkenning Guisweg. Bij Zeef 2 van de CAH worden hier verdere (proces)afspraken over gemaakt.

Daarnaast kunnen de regionale verkenningen, waaronder de verkenning Guisweg, onderdeel zijn van de bestuursovereenkomst CAH wanneer deze wordt opgesteld.

Besluitvorming over het realiseren van het volledig maken van afrit 3 en afwaarderen van afrit 2 kan onderdeel zijn van het VKA-CAH. Besluitvorming over de start van een planstudie en de uit te werken oplossingsrichtingen kruising Guisweg vindt plaats binnen de besluitvormingslijn van de verkenning Guisweg. Besluitvorming over de voorkeursvariant voor het ongelijk kruising van de Guisweg met de Zaanlijn vindt plaats binnen de besluitvormingslijn van de planstudie Guisweg.

### Voorkeursbesluit Corridorstudie Amsterdam-Hoorn

- Omdat ten tijde van het VKA-CAH de keuze voor het gewenste voorkeursalternatief voor de spookruising niet gemaakt is, kunnen er dan nog geen afspraken over de financiering van de gewenste oplossing voor de spookruising Guisweg gemaakt worden. Wel wordt er in de verkenning Guisweg naar gestreefd om op hoofdlijnen de varianten inzichtelijk te hebben met een globale kosteninschatting, zodat dit kan worden betrokken bij de (financiële) afweging in zeef 2, daar kan dan een procesafpraak over worden gemaakt.
- Voor het project–MER en het Tracébesluit CAH is het van belang dat gelijktijdig met zeef 2 duidelijkheid moet zijn over het voorkeursalternatief verkenning Guisweg en de financiering hiervan. Als die duidelijkheid er niet is zal voor het voorkeursalternatief verkenning Guisweg een eigen planologische procedure kunnen worden gestart.
- Bij het VKA-CAH wordt er (indien opportuun) een adaptief voorkeursbesluit genomen voor de aansluitingen 2 en 3 op de A8. Deze beslissing heeft een adaptief karakter omdat deze aanpassing van de aansluitingen niet gerealiseerd kunnen worden wanneer een ongelijkvloerse kruising van het spoor en de Guisweg niet realiseerbaar blijkt.

### Relatie Plan-MER CAH met verkenning Guisweg

De aansluitingen 2 en 3 op de A8 zijn ook onderdeel van een (of meerdere) maatregelpakket(ten) voor CAH en dus onderdeel voor de plan-MER CAH. In de verkeersmodellen voor de plan-MER CAH wordt uitgegaan van de huidige situatie (met overweg Guisweg). Dit zal verkeerskundig laten zien dat het aanpakken van de afritten 2 en 3 leidt tot ernstige verkeersknelpunten rondom de spoorovergang Guisweg. De verkenning Guisweg zal laten zien hoe de uitgewerkte varianten bijdragen aan het oplossen van deze verkeersknelpunten. Binnen CAH wordt een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd waarin de effecten van het aanpassen van afritten 2 en 3 in combinatie met een oplossing van de Guisweg worden onderzocht.

### Raakvlakken scope tussen beide projecten

De aansluitingen 2 en 3 op de A8 zijn onderdeel van een (of meerdere) maatregelpakket(ten) voor CAH het aansluitende OVN niet. De verkenning Guisweg studeert op het OVN rondom de Guisweg, op een goede verbinding via het OVN tussen de afrit 3 en de N203 en op de aansluiting van afrit 3 op het OVN.

### Planning CAH

Binnen de Corridorstudie Amsterdam-Hoorn wordt momenteel toegewerkt naar een Zeef 1,5-besluit in februari 2018. Centraal in dit besluit staat de nadere trechtering van maatregelen en samenstelling van combipakketten die in de PlanMER zullen worden meegenomen. De planning is vervolgens gericht op besluitvorming over een definitieve Ontwerp Structuurvisie en PlanMER incl. voorkeursbesluit in de periode Q3-4 2018.

### Omgevingsmanagement en communicatie

In beide projecten wordt de samenhang tussen beide projecten uitgedragen.

**Capaciteit**

Alle partijen wordt gevraagd capaciteit toe te zeggen voor de regionale verkenning. De Vervoerregio Amsterdam wordt gevraagd een projectmanager en directe ondersteuning voor de projectmanager te leveren. Provincie Noord-Holland en gemeente Zaanstad wordt gevraagd capaciteit voor het projectteam te leveren voor zowel verkeerskundige als ruimtelijke aspecten. I&W wordt gevraagd capaciteit te leveren om de belangen te vertegenwoordigen voor het hoofdwegennet en het spoor. Rijkswaterstaat en ProRail wordt gevraagd capaciteit beschikbaar te stellen voor toetsing van de varianten vanuit hun eigen netwerkbeheerders taak.