

Raadsinformatiebrief¹

Onderwerp	Voortgang planuitwerkingsfase Guisweg april 2025
Portefeuillehouder	G. Slegers
Portefeuille	Bereikbaarheid, Mobiliteit en Parkeren

Aan de leden van de gemeenteraad Zaanstad,

Inleiding

Op 4 juni 2024 bent u via de raadsinformatiebrief 'Projectaanpak Planuitwerking Guisweg' (8562413) geïnformeerd over de te doorlopen stappen en op te leveren producten in de planuitwerkingsfase van het project Guisweg. De planuitwerkingsfase is een essentiële stap om het op 13 maart 2023 door de bestuurlijke partners – Vervoerregio Amsterdam, Ministerie van I&W (en daarmee ook RWS), provincie Noord-Holland, gemeente Zaanstad en ProRail – en op 6 april 2023 door de gemeenteraad van Zaanstad vastgestelde definitief voorkeursalternatief Guisweg (2023/2123) gereed te maken voor realisatie. Via deze raadsinformatiebrief informeren wij u over de voortgang van het project Guisweg in de planuitwerkingsfase tot dusver. Dit is voornamelijk gebaseerd op de bijgevoegde halfjaarlijkse bestuursrapportage over het jaar 2024 (Project Guisweg Bestuursrapportage 2024).

Toelichting

Het project Guisweg is randvoorwaardelijk voor meer treinen op de Zaanlijn en cruciaal voor gebiedsontwikkeling in Zaanstad

Het project Guisweg omvat het opheffen van de spoorwegovergang bij de Guisweg en het realiseren van twee aparte ongelijkvloerse kruisingen met het spoor (onderdoorgangen), één voor de auto en één voor de fietser en voetganger. Daarnaast wordt aansluiting 2 op de A8 opgeheven en wordt aansluiting 3 op de A8 volledig gemaakt. De onderdoorgangen maken het mogelijk dat er meer treinen kunnen rijden op de Zaanlijn, onderdeel van het zogenaamd Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Zonder het project Guisweg is dit niet mogelijk, omdat er dan een overwegveiligheidsprobleem ontstaat.

Het project Guisweg zorgt zodoende voor een veiliger verkeerssituatie, minder verkeer op de N203 ten noorden van Zaandijk, een betere doorstroming (auto's en fietsers staan niet meer te wachten voor de spoorwegovergang) en een betere leefbaarheid in de buurt. Het project Guisweg verbetert de bereikbaarheid van de stad zowel voor de fietser/voetganger, de automobilist als de treinreiziger. Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde om de gewenste gebiedsontwikkeling rondom station Zaandijk Zaanse Schans mogelijk te maken. Het project Guisweg is daarmee ook cruciaal voor de vastgestelde ambities die Zaanstad heeft met MAAK.Zaanstad en de Zaanse Omgevingsvisie.

De eerste bestuursrapportage project Guisweg is gereed

Het voornemen is om vanaf nu – net zoals bij het project AVANT – halfjaarlijks een bestuursrapportage met betrekking tot het project Guisweg op te stellen. In deze rapportage wordt de voortgang van het project beschreven en een doorkijk gegeven naar het vervolg. De eerste bestuursrapportage is nu gereed (zie Bijlage Project Guisweg Bestuursrapportage 2024). De volgende rapportage wordt naar verwachting in het najaar opnieuw met een begeleidende raadsinformatiebrief met u gedeeld.

¹Op deze raadsinformatiebrief volgt geen actie van de Agendacommissie. Wanneer u een onderwerp hieruit wilt bespreken dan kunt u dit doen door een raadsinstrument in te zetten. Bijvoorbeeld een rondvraag (primair gericht aan het college van B&W of een agenda-initiatief (primair gericht aan de collega fracties)). Vermeld altijd in het raadsinstrument: wat u wilt bespreken inclusief een korte concrete toelichting.

Samenwerking vormt de basis van het project Guisweg

In het project Guisweg bundelen zes partijen hun krachten om de regio veiliger en beter bereikbaar te maken: de gemeente Zaanstad, ProRail, de Vervoerregio Amsterdam, Rijkswaterstaat, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincie Noord-Holland. In 2023 hebben deze partners duidelijke afspraken gemaakt over de inhoud van het project Guisweg, de financiering, risico's en de manier waarop er samen beslissingen worden genomen (Bestuursovereenkomst Planuitwerkingsfase Guisweg).

De projectorganisatie Guisweg (zie verder) voert de dagelijkse werkzaamheden voor het project namens alle partijen uit. De projectorganisatie wordt aangestuurd door een onafhankelijke ambtelijk opdrachtgever namens de partners die wordt geleverd vanuit de Vervoerregio Amsterdam. Alle partners hebben actief bijgedragen aan belangrijke mijlpalen, zoals het vaststellen van het definitief voorkeursalternatief (2023) en het vaststellen van het Projectplan Planuitwerking Guisweg (2024).

Er is een deels nieuwe projectorganisatie samengesteld

Voor de uitvoering van het project Guisweg is gekozen voor een projectorganisatie die is ingericht volgens het zogenaamde IPM-model (Integraal projectmanagement). Dit model wordt doorgaans gebruikt voor de aansturing van complexe infrastructurele projecten. Het model maakt het mogelijk om verschillende belangen goed af te wegen en zorgt voor transparantie en efficiëntie.

De projectorganisatie heeft te maken gehad met uitdagingen op het gebied van capaciteit en continuïteit. Een en ander heeft ertoe geleid dat er een deels nieuwe projectorganisatie is samengesteld. De wisselingen in de samenstelling van de projectorganisatie hebben gezorgd voor enige vertraging in de voortgang in de planuitwerkingsfase. Het behalen van de zogenoemde 'mijlpaal 2' in januari 2026 – het vaststellen van het voorlopig ontwerp en nieuwe kostenraming (zie verder) – staat daarmee onder druk. Op dat moment wordt in ieder geval ook een herijking gedaan van de scope, totaalplanning en budget.

Bureau SWECO is gecontracteerd voor de meeste ingenieursdiensten

Een belangrijke stap binnen de planuitwerkingsfase was de in februari 2024 gestarte Europese aanbestedingsprocedure voor het contracteren van een ingenieursbureau als partner binnen het project. Dit bureau heeft in deze fase onder andere als taken: het opstellen van een zogenaamde Klant Eisen Specificatie en een integraal voorlopig ontwerp, het wijzigen van het omgevingsplan en het uitvoeren van alle benodigde onderzoeken, inclusief het inpassen van kabels en leidingen binnen budget. In januari 2025 is de aanbestedingsprocedure afgerond met de gunning van de opdracht aan SWECO. Het door SWECO op te stellen voorlopig ontwerp laat de maakbaarheid en haalbaarheid van het project zien en vormt de basis voor de volgende stappen.

Het project Guisweg staat in verbinding met de omgeving

Het project Guisweg staat niet op zichzelf. Het raakt bewoners, bedrijven en organisaties in de omgeving. Met open communicatie, betrokkenheid en participatie wordt ervoor gezorgd dat het project zoveel mogelijk aansluit bij de behoeften van de omgeving. Het in 2024 vastgestelde Strategisch Omgevingsmanagement Plan vormt de leidraad voor het betrekken van de omgeving bij het project. Hierin zijn vier hoofdlijnen uitgewerkt: stakeholdermanagement, conditionering, participatie en communicatie. Dit plan biedt structuur en duidelijkheid in de samenwerking met alle betrokkenen. Er heeft op 19 september 2024 al een eerste informatiebijeenkomst met bewoners plaatsgevonden over het vervolgproces in 2025. Hier waren ongeveer 110 bezoekers aanwezig. Zie verder de bijgevoegde bestuursrapportage voor een nadere toelichting op het omgevingsmanagement, communicatie en participatie.

Op het gebied van stikstof zijn belangrijke stappen gezet

Voor wat betreft de ADC-toets (Alternatieven, Dwingende reden van groot algemeen belang en Compensatie) zijn belangrijke stappen gezet. De ADC-toets is nodig, omdat het project Guisweg significante stikstofeffecten op Natura 2000 gebieden heeft. Met de ADC-toets wordt o.a. de haalbaarheid van de te nemen stikstofmaatregelen getoetst en kan uiteindelijk een vergunning voor de uitvoering van het project worden aangevraagd. De ADC-toets is namelijk een indieningsvereiste voor de zg. Omgevingsvergunning Natura 2000 activiteit. De goedkeuring van de ADC-toets wordt verleend door het gezag dat verantwoordelijk is voor de vergunningverlening op grond van de Wet natuurbescherming (het Rijk, zie verder).

Op de eerste plaats is de stikstofdepositie als gevolg van het project Guisweg opnieuw berekend met een nieuwe versie van de AERIUS-calculator. De stikstofdepositie komt nu uit op 9,8 mol/ha/jr in de aanlegfase en 7,8 mol/ha/jr in de gebruiksfase. De eerder berekende stikstofdepositie was 16,28 mol/ha/jr. Dit verschil is met name te verklaren doordat bepaalde zogenoemde 'hexagonen' (zeshoekige gebieden), waarop in de eerdere berekening stikstofdepositie werd berekend, in de achtergrondinformatie van de nieuwe versie van de AERIUS-calculator niet meer als overbelast staan gecategoriseerd.

Verder zijn zowel de voortoets als de passende beoordeling opgesteld. In de passende beoordeling is niet alleen gekeken naar stikstofeffecten, maar ook naar andere versturende factoren voor Natura 2000 gebieden, zoals licht, geluid, trilling en verdroging (door bemaling). Geconcludeerd is dat vanuit het project gezien alleen stikstof een significant negatief effect heeft. Van de zeven Natura 2000 gebieden waarop het project stikstofdepositie heeft, is door het ecologisch adviesbureau beoordeeld dat in vier gebieden de stikstofdepositie een significant negatief effect heeft op stikstofgevoelige natuur. De drie Natura 2000 gebieden waar geen significant negatief effect wordt verwacht, zijn duingebieden. In de veenweidegebieden in en om Zaandam heen is de stikstofdepositie echter dusdanig dat deze wel een significant negatief effect heeft. Het negatieve effect is beperkt tot de habitattypen veenmosrietlanden en vochtige heide. Voor deze habitattypen is compensatie vooralsnog de aangewezen manier om toestemming te kunnen krijgen voor het uitvoeren van het project. Op basis van de passende beoordeling is berekend wat de aard en omvang van die compensatie is. De compensatie van veenmosrietlanden komt uit op ca. 4.500 m². De compensatie van vochtige heide komt uit op ca. 200 m².

Samen met een juridisch adviseur zijn verder de eerste contouren van de onderbouwing van de alternatieven en dwingende reden opgesteld. Daarnaast is samen met de ecologisch adviseur en Staatsbosbeheer een start gemaakt met het vinden van de juiste locatie(s) binnen Natura 2000 gebied Polder Westzaan voor het uitvoeren van de compensatie. Enkele locaties lijken geschikt voor herstel van veenmosrietland en vochtige heide door het nemen van inrichtingsmaatregelen en cyclisch beheer. Voor alle Natura 2000 gebieden in deze regio geldt dat de omstandigheden voor nieuwvorming van veenmosrietlanden en vochtige heide niet optimaal zijn. Vooral de waterkwaliteit en -stand zijn daarbij van belang. Hierover wordt al langer gesproken binnen het gebiedsproces Polder Westzaan, waarbij gemeente en provincie samen optrekken.

Tevens zijn gesprekken gevoerd met de bevoegde gezagen op het gebied van stikstof: het ministerie van LNV en de provincie Noord-Holland. Met het ministerie is vooral gesproken over eisen en randvoorwaarden voor vergunningverlening en de ontwikkelingen op landelijk gebied. Vooralsnog is op landelijk niveau geen vergunningstop vastgesteld. De landelijke ontwikkelingen worden wel nauwlettend in de gaten gehouden. Het ministerie van LNV heeft ook al een informele, ambtelijke toets gedaan met betrekking tot de passende beoordeling en berekening van de compensatieopgave. Vooralsnog blijkt daaruit dat de gehanteerde methode om de effecten te beoordelen en de compensatie te berekenen niet op bezwaren stuit. Met de provincie is vooral gesproken over de maatregelen die zij moet nemen voor de instandhouding van veenmosrietlanden en vochtige heide in Polder Westzaan (het

gebiedsproces) en over beleid ten aanzien van stikstof vanuit de provincie. Afgesproken is om nauw contact te houden over de samenhang tussen de opgave van de provincie en die van het project Guisweg. Doel hiervan is om te waarborgen dat de te nemen maatregelen in het kader van het project Guisweg complementair zijn aan de maatregelen die noodzakelijk zijn voor de instandhouding van het bestaande areaal aan veenmosrietlanden en vochtige heide.

Bij al deze ontwikkelingen is ook de omgeving betrokken. Er zijn en worden gezamenlijke en individuele bijeenkomsten georganiseerd met natuurverenigingen die actief zijn in de Zaanstreek via de focusgroep Natuur en Groen om hen mee te nemen in de ontwikkelingen.

Met de contractering van een ingenieursbureau is de ondersteuning van het projectteam op een aantal punten, waaronder stikstof, verder versterkt. De komende periode zal de ADC-toets verder worden uitgewerkt. Hierbij zal o.a. worden bepaald welke compensatiemaatregelen nodig zijn op welke locaties, op welke manier het beheer zal worden uitgevoerd en hoe zal worden gemonitord dat de genomen maatregelen het gewenste effect hebben. Uiteraard worden alle relevante partijen daarbij betrokken, van bevoegde gezagen en andere overheden tot beheerorganisaties en natuurverenigingen. De ADC-toets kan naar verwachting begin 2026 afgerond worden en is nodig voor mijlpaal 2 (het vaststellen van het voorlopig ontwerp en nieuwe kostenraming, zie eerder).

Zie verder het kopje 'Aanpak/uitvoering' in deze raadsinformatiebrief en de bijgevoegde bestuursrapportage voor een nadere toelichting op de planning.

Financiële en Juridische consequenties

Deze raadsinformatiebrief heeft geen financiële en juridische consequenties.

Ter informatie:

Het aanbestedingsresultaat van de ingenieursdiensten kende een aanmerkelijk hoger resultaat dan was voorzien in de raming voor de gehele planuitwerkingsfase. Om de aanbesteding te doen slagen en een nieuwe aanbesteding te voorkomen, wordt uit het onvoorzien voor het totale projectbudget € 2,210 miljoen toegevoegd aan het budget van de planuitwerkingsfase. In de actualisatie 25.1 bij de voorjaarsnota geeft dit voor Zaanstad een verschuiving van € 0,166 miljoen van de reservering naar het krediet. Deze ophoging past overigens nog binnen het oorspronkelijke kredietbesluit van 6 april 2023 toen € 4.092 miljoen als totaalbijdrage voor deze fase werd geraamd. Ook wordt de berekende indexatie van het project jaarlijks bijgesteld op basis van de werkelijke IBOI index (index bruto overheidsinvesteringen) en de voorspelde index. Over 2024 vraagt dit € 0,034 miljoen. Bij mijlpaal 2 (zie eerder) wordt op basis van een voorlopig ontwerp, nieuwe kostenraming, realisatie strategie en planning scherper in beeld gebracht hoe het project Guisweg er voor staat, ook financieel. Voor de realisatiefase van dit project zal op termijn een nieuw kredietvoorstel aan de raad worden voorgelegd.

Geheimhouding op grond van de Gemeentewet

Niet van toepassing.

Aanpak/uitvoering

De komende tijd wordt het definitieve voorkeursalternatief verder uitgewerkt tot een voorlopig ontwerp. Dit ontwerp laat de maakbaarheid en haalbaarheid van het project zien en vormt de basis voor de volgende stappen. Naar verwachting kan begin 2026 het voorlopig ontwerp worden vastgesteld en de totaalplanning worden geactualiseerd (mijlpaal 2). Dan kan er ook een definitief besluit worden genomen over de financiële haalbaarheid en dekking van het project. Vervolgens worden o.a. planologische procedures gestart (vergunningen en wijziging Omgevingsplan aanvragen) en contracten opgesteld en voorbereid voor de realisatiefase. De planuitwerkingsfase loopt volgens de huidige planning tot april 2027 en wordt afgesloten met

een projectbeslissing waarna gestart kan worden met de aanbesteding van de realisatie (mijlpaal 3). Het hele project Guisweg wordt naar verwachting in 2031 opgeleverd.

Wij kunnen ons voorstellen dat deze raadsinformatiebrief bij fracties technische vragen oproept. Indien daar behoefte aan is, kunnen wij een technische sessie organiseren, opdat de vragen plenair in een interactieve sfeer beantwoord kunnen worden.

Betreft

Actieve informatievoorziening

Bijgaande stukken

Bijlage Project Guisweg Bestuursrapportage 2024 9326536

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Zaanstad,

Drs. J. Hamming, burgemeester

Drs. G. Blom, gemeentesecretaris

Transactiebewijs iBabs digitale handtekening