



Project Guisweg

Bestuurs rapportage 2025



**Project
Guisweg**

Inhoud

Inhoud	3
Voorwoord	5
Organisatie en Samenwerking	6
De uitdaging van Project Guisweg	6
Samen bouwen	8
Partners en verantwoordelijkheden in de Planuitwerkingsfase	9
Projectorganisatie	10
Scope	12
Planning	20
Financiën	22
Contractmanagement	22
Omgevingsmanagement: samen bouwen aan de toekomst	24
Conditionering	26
Vooruitblik: Samen verder bouwen aan de toekomst	29





Voorwoord

Dit is de tweede voortgangsrapportage over het project Guisweg. Deze betreft de eerste drie kwartalen van 2025. Hierin geven de zes samenwerkende partijen een update over de Planuitwerkingsfase waarin het project zich nu bevindt. We laten zien welke stappen wij hebben gezet sinds de vorige rapportage uit december 2024, en we kijken vooruit op de komende periode.

De spoorweg die de Guisweg kruist, is al lange tijd een knelpunt. De overweg is regelmatig dicht, wat leidt tot verstoringen en onveilige situaties. Maar de toekomst is duidelijk: met de ontwikkeling van nieuwe woongebieden bij Westerkoog, Alkmaar en Den Helder zal het spoor steeds vaker worden gebruikt. Met het onherroepelijk vastgestelde Tracébesluit PHS (zogeneten Project Hoogfrequent Spoor) heeft het Rijk een belangrijke stap gezet om vanaf 2031 met een hoogfrequente dienstregeling te kunnen rijden.

Nu is het aan ons om een plan te ontwikkelen dat de bereikbaarheid voor het autoverkeer verbetert, dat veilige routes voor fietsers en voetgangers waarborgt én een hoogfrequent spoorgebruik mogelijk maakt. De afgelopen periode startten wij met het uitwerken van twee alternatieven: het Definitief Voorkeursalternatief (DVA) en Alternatief Guisweg, zie hoofdstuk Scope.

Om tot een realisatiebesluit te komen, is voldoende tijd nodig. In overleg met de projectpartners is een nieuwe planning gemaakt voor de Planuitwerkingsfase. In deze nieuwe planning nemen we naar verwachting in oktober 2026 het Realisatiebesluit.

Gijs Stigter
Projectmanager Guisweg

Organisatie en Samenwerking

De uitdaging van Project Guisweg

Metropoolregio Amsterdam en Noord-Holland Noord zijn twee gebieden die volop in ontwikkeling zijn. Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen nemen hier fors toe. De verkeersdruk neemt nog verder toe door de stedelijke verdichting rondom stations, terwijl de verbinding naar grote steden als Amsterdam en Alkmaar van groot belang blijft. De vraag naar hoogfrequent spoorverkeer groeit. Project Guisweg in Zandijk is hier onderdeel van. Een bijzonder en uitdagend project.

Doelstellingen

Guisweg wordt een dynamische verkeersader die de hele regio ten goede komt, voor alle verkeersdeelnemers. Op lokaal niveau moeten weg-, trein- en fietsverkeer elkaar kunnen kruisen zonder de belemmering van een spoorwegovergang. Op regionaal niveau dienen we die PHS-dienstregeling (Programma Hoogfrequent Spoorvervoer) tussen Alkmaar en Amsterdam mede mogelijk maken. Dit is belangrijk voor het verbinden van de bestaande en de 45.000 nieuwe woningen in het noorden van de provincie. Hiervoor moeten we eerst de kruising van de Guisweg met de spoorlijn Alkmaar-Amsterdam en de Provincialeweg aanpassen. Anders komt de veiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en autoverkeer in gevaar. Dit project is dus meer dan enkel infrastructuurverbetering.



Samen bouwen

In project Guisweg bundelen zes partijen hun krachten. In april 2023 maakten zij duidelijke afspraken over de inhoud, de financiering, risico's en de manier waarop we samen beslissingen nemen. Het projectteam wordt namens alle partijen aangestuurd door een onafhankelijke opdrachtgever vanuit Vervoerregio Amsterdam. Alle partners zijn gelijkwaardig en kiezen altijd voor het beste voor het project, niet voor individuele belangen.

Partners en verantwoordelijkheden in de Planuitwerkingsfase



Dit zijn de betrokken partijen en hun taken tijdens de Planuitwerkingsfase:

Vervoerregio Amsterdam draagt financieel bij aan het project en stelt een Ambtelijk Opdrachtgever aan. Zij organiseren het bestuurlijk overleg en brengen de partijen bij elkaar.

Gemeente Zaanstad draagt financieel bij aan het project en treedt namens alle partijen op als organisator en facilitator van het Projectteam Guisweg. Zij draagt verantwoordelijkheid als gemeentelijke wegbeheerder en leidt het afzonderlijke proces rondom de Gebiedsontwikkeling. Daarnaast is zij verantwoordelijk voor de aanbesteding van diensten die nodig zijn voor de planuitwerking.



De Provincie Noord-Holland draagt financieel bij aan het project voor verbetering van de OV-bereikbaarheid in Noord-Holland Noord.



Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) draagt financieel bij aan het project om (toekomstige) woongebieden in Noord-Holland Noord te kunnen ontsluiten.



Rijkswaterstaat (RWS) is verantwoordelijk voor het beheer van de rijksinfrastructuur.

ProRail beheert de spoorinfrastructuur en ontwikkelt een hoogfrequent spoor. Daarnaast stelt zij personele capaciteit beschikbaar voor spoorgerelateerde werkzaamheden.





Projectorganisatie

Projectorganisatie

Voor de uitvoering van project Guisweg is begin april 2025 een nieuw IPM-team aangetreden (Integraal Project-management). Het IPM-organisatiemodel wordt veel gebruikt om complexe, infrastructurele projecten aan te sturen. Het model stelt ons in staat om verschillende belangen goed af te wegen. Daarnaast zorgt het voor transparantie, zodat alle partners op één lijn blijven en we grip houden op de voortgang. Kortom, het maakt ons team flexibel en slagvaardig.

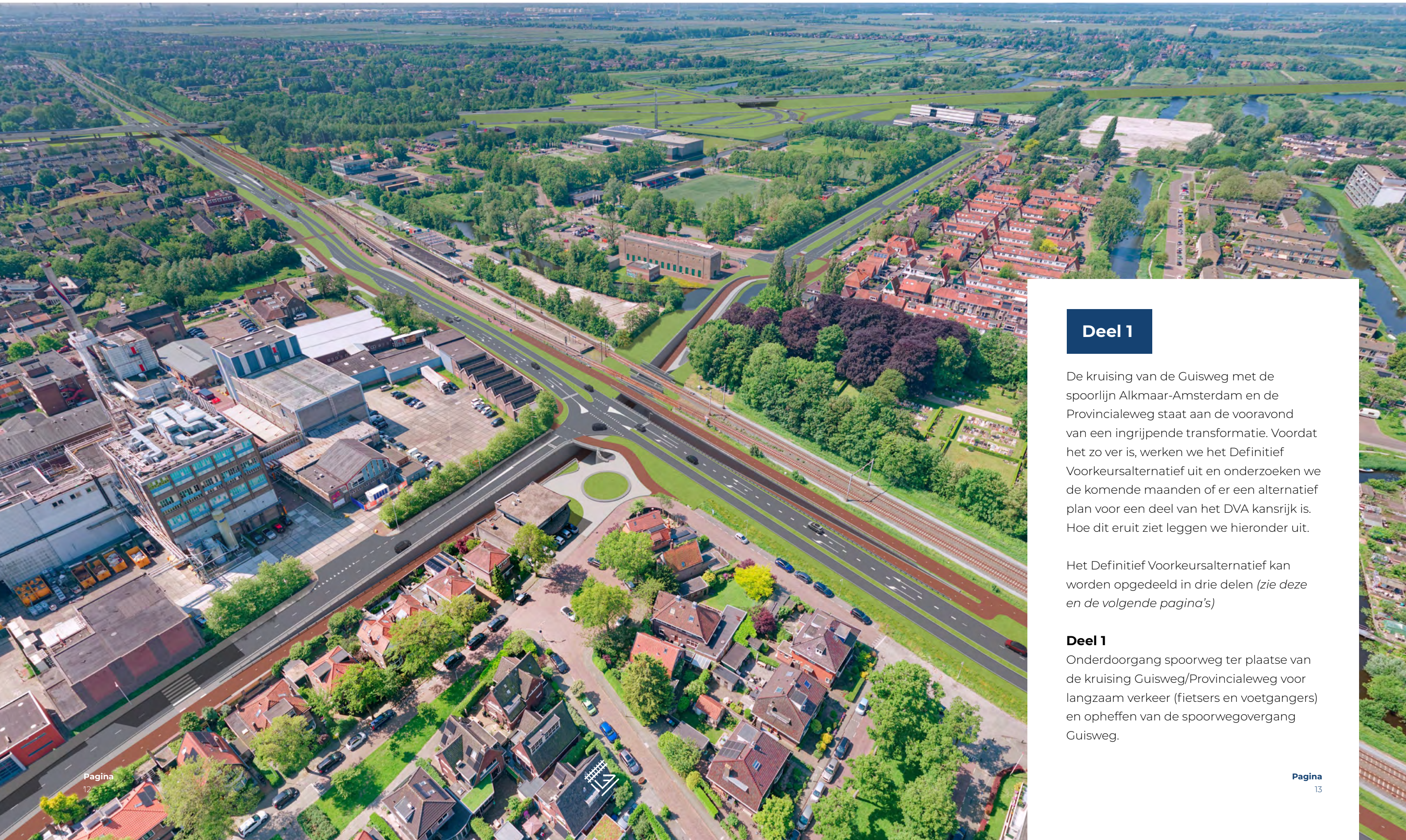
Nieuwe locatie

In mei 2025 nam het team zijn intrek in het Projectbureau Guisweg, naast NS-station Zaanse Schans. Dit is aan de Wezelstraat in Koog aan de Zaan. Deze nieuwe locatie biedt meer ruimte voor samenwerking tussen de projectpartners en het ingenieursbureau (IB). Tijdens de realisatie kan deze ruimte ook fungeren als informatiecentrum. Daarbij is dit voor omwonenden en andere belangstellenden een laagdrempelige plek om vragen te stellen en ideeën te delen. Hiermee vergroten we de zichtbaarheid en toegankelijkheid van het project.

Ingenieursbureau Sweco

Toen we de eerste bestuursrapportage schreven, was de aanbesteding van de ingenieursdiensten net afgerond. Vanaf 2025 is ingenieursbureau Sweco aangehaakt bij ons projectteam. Elke donderdag werken wij intensief samen op het projectbureau.





Deel 1

De kruising van de Guisweg met de spoorlijn Alkmaar-Amsterdam en de Provincialeweg staat aan de vooravond van een ingrijpende transformatie. Voordat het zo ver is, werken we het Definitief Voorkeursalternatief uit en onderzoeken we de komende maanden of er een alternatief plan voor een deel van het DVA kansrijk is. Hoe dit eruit ziet leggen we hieronder uit.

Het Definitief Voorkeursalternatief kan worden opgedeeld in drie delen (*zie deze en de volgende pagina's*)

Deel 1
Onderdoorgang spoorweg ter plaatse van de kruising Guisweg/Provincialeweg voor langzaam verkeer (fietzers en voetgangers) en opheffen van de spoorwegovergang Guisweg.



Deel 2

Aanpassen van de Provincialeweg vanaf de Guisweg tot aan de kruising Verzetstraat, inclusief het aanbrengen van een T-splitsing onder het spoor met een verbindingsweg parallel aan de A8 en opheffing van de bestaande toe- en afrit bij aansluiting 2 voor snelverkeer op de A8.



Deel 3

Volledig maken van aansluiting 3, inclusief toe- en afritten richting Westzaan op de A8.

Delen 1 en 2 zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. In deel 1 kruisen fietsers en voetgangers namelijk het spoor, terwijl in deel 2 dit voor het autoverkeer is geregeld. Daarmee kunnen alle verkeersstromen conflictvrij het spoor passeren.

Alternatief Guisweg



Extra onderzoeken noodzakelijk, een kans dient zich aan: Alternatief Guisweg

Een eerder onderzocht alternatief blijkt, in aangepaste vorm, nu wel kansrijk en haalbaar. Hiervoor is het nodig dat cacaoproducent OFI (voorheen Olam Cocoa) bepaalde gronden verkoopt en haar logistiek anders organiseert.

Dit mogelijke alternatief spitst zich toe op het vervangen van de bovengenoemde delen 1 en 2. Het gaat om een volledig verdiepte kruising ter plaatse van de spoorwegovergang Guisweg voor alle verkeersstromen. Dit noemen we Alternatief Guisweg en bestaat uit de volgende projectonderdelen:

- De bouw van een volledig verdiept kruispunt met doorgang onder het spoor voor gemotoriseerd verkeer ter plaatse van de kruising Guisweg-Provincialeweg;
- Fiets- en voetgangersvoorzieningen op maaiveldniveau (geen conflicten met gemotoriseerd verkeer);
- Doorgang onder het spoor voor fietsers en voetgangers, los van gemotoriseerd verkeer;
- Opheffing van de spoorwegovergang Guisweg.



Alternatief Guisweg is op meerdere aspecten gunstiger dan het eerder vastgestelde DVA Guisweg. Op basis van een eerste verkenning scoort het veel beter op het gebied van stikstof. Daarbij telt het maar één passage met het spoor, voor zowel auto- als langzaam verkeer. Daarom besloot het Bestuurlijk Overleg Guisweg op 6 oktober 2025 om dit alternatief toe te voegen aan de onderzoeksscope.

Naast haalbaarheidsonderzoek voor een volledig verdiepte kruising, is afgelopen oktober besloten om ook een planologische splitsing te onderzoeken. Aanleiding is het mogelijke positieve effect qua stikstof. Bij een splitsing moeten we een aparte vergunning en omgevingsplanwijziging

aanvragen voor onderdeel 3 van de scope (compleet maken aansluiting 3), en een aparte vergunningsaanvraag voor de andere onderdelen.

Om deze procedurele splitsing mogelijk te maken, zal deel 3 van de scope als een apart deelproject van het project Guisweg worden ingericht naast de delen 1 en 2 (of het alternatief Guisweg).

Stap voor stap naar integraal voorlopig ontwerp

Vanuit de huidige Planuitwerkingsfase werken we één van de alternatieven uit tot een integraal voorlopig ontwerp. Waar mogelijk voeren we optimalisaties door. De beslissing over met welk alternatief we dat doen volgt in Q1 2026.



Planning

Het project volgt de volgende hoofdlijnenplanning:

Deze planning kijkt af van de planning uit de vorige bestuursrapportage, die was gebaseerd op het Projectplan uit 2024. In het tweede kwartaal van 2025 hebben we – in overleg met de partners – de hoofdlijnenplanning aangepast voor de huidige Planuitwerkingsfase.

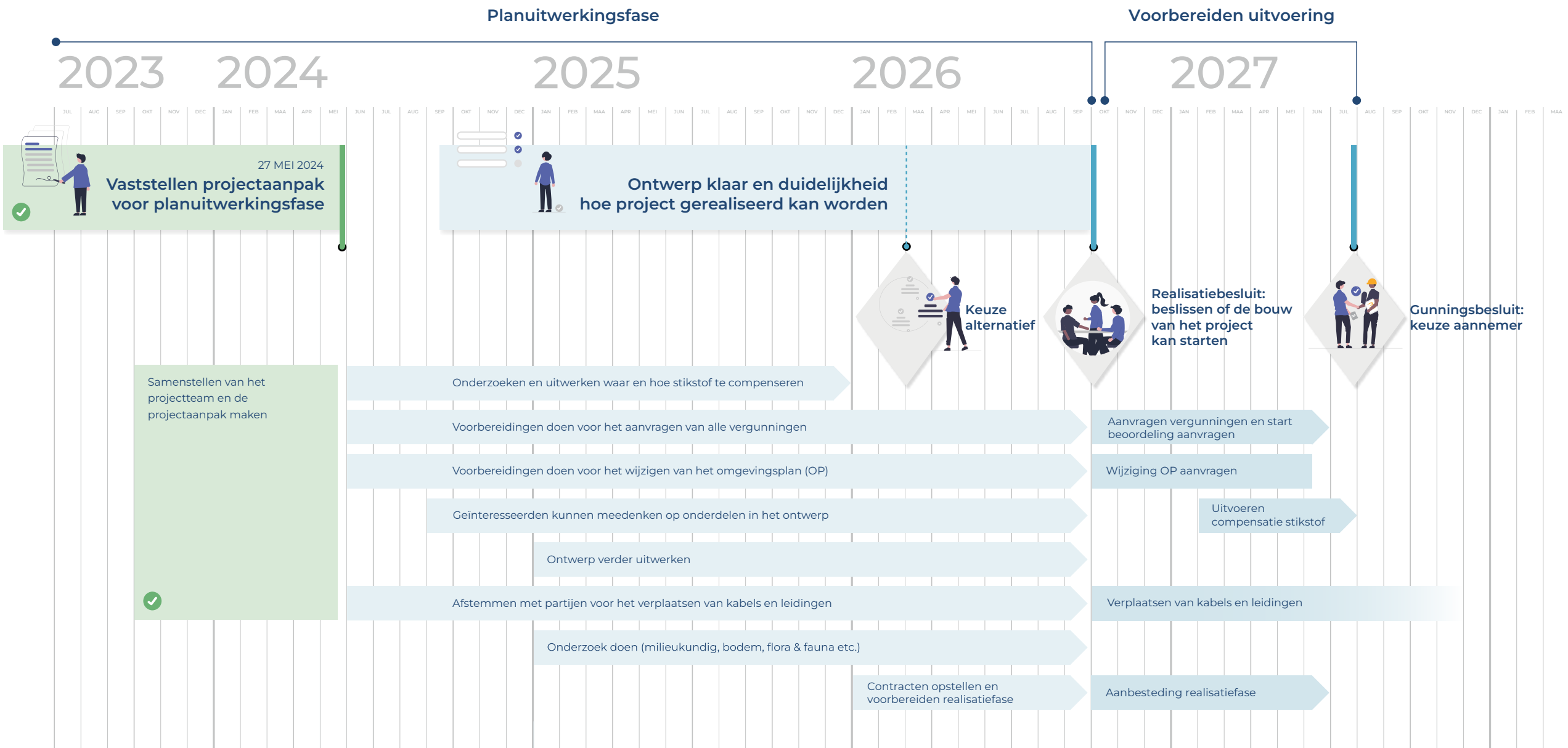
In de nieuwe planning zijn twee mijlpalen uit het Projectplan gecombineerd tot één nieuwe mijlpaal, genaamd ‘Vaststellen integraal Voorlopig Ontwerp en Realisatiebesluit’. Hierdoor creëerden we niet alleen meer onderzoeksruimte, ook voor het mogelijke Alternatief Guisweg. Daarnaast kunnen we eerder starten met het opstellen van het aanbestedingsdossier.

Door deze wijziging zijn we in staat om de PU-fase naar verwachting af te ronden in oktober 2026. In de oude planning was dit april 2027.

Doorkijkje naar de volgende fase: voorbereiden realisatiefase

Na het bereiken van de mijlpaal in oktober 2026 starten we met het voorbereiden van de uitvoering. Zo beginnen we met

de aanbesteding voor de realisatie, vragen we de vergunningen aan en dienen we het verzoek in tot het vaststellen van een omgevingsplanwijziging. Vanaf dit moment starten we ook met het verleggen van de eerste kabels en leidingen. De opleverdatum van het project is in de nieuwe planning ongewijzigd gebleven. Het projectteam blijft mogelijkheden verkennen om te versnellen.



Financiën

Budget

In de Bestuursovereenkomst (BOK) is voor project Guisweg een investeringsbedrag overeengekomen van 182 miljoen euro. Dit is beschikbaar gesteld door de Vervoerregio Amsterdam, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Noord-Holland en de gemeente Zaanstad. Het bedrag dekt alles: van projectmanagement en engineering tot bouwkosten en reserves voor onvoorziene uitgaven. Het budget wordt jaarlijks geïndexeerd.

Contractmanagement

Het projectteam heeft voor de zomer extra tijd gevraagd voor het opstellen van een inkoop- en aanbestedingsstrategie. Deze extra tijd hebben we de afgelopen periode gebruikt voor overleg met alle zes de deelnemende partijen. Ieder kon zijn wensen en belangen benoemen rondom de contracteringsstrategie voor het in de markt zetten van het DVA. Het projectteam werkt de uitkomsten verder uit.



Projectbureau Guisweg

Wezelstraat 24, Koog a/d Zaan



ZNSTD

Pro
G



Vervoerregio
Amsterdam

Ministerie van Infrastructuur
en Water

Medegefinancierd
voor Europa

Omgevingsmanagement

Samen bouwen aan de toekomst

Het project Guisweg heeft directe impact op de leefomgeving van bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Omgevingsmanagement is daarom essentieel. Hiermee creëren we niet alleen draagvlak en vertrouwen, maar ook een effectieve samenwerking met de omgeving. In 2025 lag de nadruk op stakeholderbetrokkenheid en het ophalen van klanteisen als input voor de verdere projectontwikkeling en participatie met de omgeving.

Strategisch Omgevingsmanagement (SOM)

Het Strategisch Omgevingsmanagement Plan (SOM-plan) is in 2024 vastgesteld, maar blijft in ontwikkeling. Dit plan geeft richting aan de manier waarop we de omgeving bij het project betrekken. Vier pijlers vormen het fundament: stakeholdermanagement, conditionering, participatie en communicatie. In 2025 zijn we gestart met het verder concretiseren van deze pijlers. De input uit gesprekken met stakeholders helpt ons hierbij.

Stakeholderbetrokkenheid

In 2025 pakten we door met gerichte gesprekken met bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties in het projectgebied. Deze gesprekken waren gericht op het ophalen van wensen, zorgen en klanteisen. De input gebruiken we om het ontwerp en de uitvoeringsstrategie beter te laten aansluiten op de omgeving. Op basis van deze gesprekken actualiseren we de stakeholdersanalyse.

Communicatie en participatie

Bij een project met grote impact op de omgeving is goede communicatie onmisbaar. In 2025 hebben we gebouwd aan consistentie hierin. We versturen nu maandelijks een nieuwsbrief. Het aantal abonnees is in de eerste negen maanden van 2025 met 33% gegroeid. Daarnaast zijn we actief op verschillende sociale media. Ook is dit jaar de projectwebsite live gegaan. Hier lichten we het project op een begrijpelijke manier toe in woord en beeld. Een belangrijk onderdeel hiervan is de Projectatlas. Op deze interactieve kaart kunnen omwonenden de veranderingen in het projectgebied bekijken. In oktober organiseerden we een open dag voor omwonenden en andere geïnteresseerden op de projectlocatie. In november legden we samen met leden van vrijwilligersorganisatie GroenZaans een mooie plantenzone aan, langs de rand van het projectterrein.



Conditionering

Stap voor stap voorbereid op succes

Op het gebied van conditionering hebben we de afgelopen periode de volgende stappen gezet.

Stikstofaanpak

We zijn gestart met het onderbouwen dat er een dwingende reden van groot openbaar belang is om dit project uit te voeren. Alle alternatieven in de uitvoering zijn doorgerekend en toegelicht. Daarnaast zijn we verdergegaan met het uitwerken van manieren waarop we de natuur willen compenseren die mogelijk verloren gaat door de extra stikstof.

Om tot de beste natuurcompensatie te komen, voerden wij de afgelopen periode ook gesprekken met partijen als het ministerie van LNV (bevoegd gezag) en Staatsbosbeheer (gebiedsbeheerder Polder Westzaan). Verder bleven we overleggen met lokale natuurverenigingen, zowel individueel als in focusgroepen. Bestuurlijke projectorganen als het ABG en MO kregen van ons regelmatig terugkoppeling over de stikstofopgave.

Archeologisch onderzoek

In overleg met de gemeente Zaanstad hebben we afspraken gemaakt over de aandachtslocaties voor archeologie. Dit betreft twee plekken waar ooit molens stonden. Op één van deze locaties wordt op een later moment onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van waardevolle resten in de bodem. Dat gebeurt door proefsleuven

te graven. Dat stond aanvankelijk in 2025 gepland, maar omdat daar bomen gekapt moeten worden is ervoor gekozen om dit uit te stellen.

Ontploffbare oorlogsresten

Er is onderzocht of er niet ontplofte bommen of granaten uit de Tweede Wereldoorlog in de grond zitten. De kans hierop bleek nihil. Dat betekent dat we tijdens de uitvoering alleen rekening hoeven te houden met eventuele toevalsvondsten. Hiervoor maakt de aannemer een werkprotocol.

Bomenkap en flora & fauna

Alle bomen in het plangebied zijn in kaart gebracht. Nu kunnen we zorgvuldig bepalen welke moeten worden gekapt om het project mogelijk te maken. We proberen zo veel mogelijk bomen te sparen, bijvoorbeeld door het ontwerp iets aan te passen of door kabels te verplaatsen. De inventarisatie is al besproken binnen de focusgroep Natuur en Groen.

We willen ook weten wat de impact van het project is op beschermde dieren- en plantensoorten. Aan de hand van een quickscan is een plan opgesteld voor veldonderzoek. De uitvoering duurt tot het einde van 2025. Er wordt onder meer gekeken naar de vliegroutes, nestlocaties en foerageergebieden van vleermuizen en beschermde vogels. Ook zijn camera's geplaatst op het leefgebied van kleine marterachtigen.



Omgevingsplanwijziging, MER en Geluidproductieplafond

We zijn gestart met het opstellen van een Omgevingsplanwijziging en een Milieu Effect Rapportage. Hierover voerden we meerdere keren overleg met het bevoegd gezag. We hebben ook verder gesproken met de gemeente Zaanstad (beoogd coördinerend bestuursorgaan) over de gecoördineerde voorbereidingsprocedure voor de vergunningaanvragen. Ten slotte is gesproken met Rijkswaterstaat over het aanpassen van het Geluidproductieplafond van de A8.

Vooruitblik

Voor komend jaar staan er nog veel onderzoeken op de planning. Denk hierbij aan onderzoeken naar flora en fauna, watercompensatie en milieukundige aspecten. Daarnaast zijn kabels en leidingen een belangrijk aandachtspunt. We inventariseren de bestaande situatie en onderzoeken hoe we nieuwe voorzieningen optimaal in het ontwerp kunnen inpassen.



Vooruitblik

Planuitwerkingsfase

In de Planuitwerkingsfase zijn we hard op weg om tot een Voorlopig Ontwerp te komen dat voldoet aan alle gestelde eisen – maakbaar, haalbaar en betaalbaar binnen de kaders. Begin 2026 hopen we een definitieve keuze te kunnen maken tussen beide alternatieven. De verwachting is bovendien dat we in het najaar van 2026 het Realisatiebesluit kunnen nemen.

Belangrijke momenten en mijlpalen in de Planuitwerkingsfase

Mei 2024:

Vaststelling projectplan en bijstelling planning (afgerond).

Januari 2025:

Gunning IB-diensten PU-fase (afgerond).

Q1 2026:

Besluit tot keuze tussen DVA en Alternatief Guisweg o.b.v. vergelijking tussen beide Alternatieven op maakbaarheid, haalbaarheid en betaalbaarheid.

Oktober 2026:

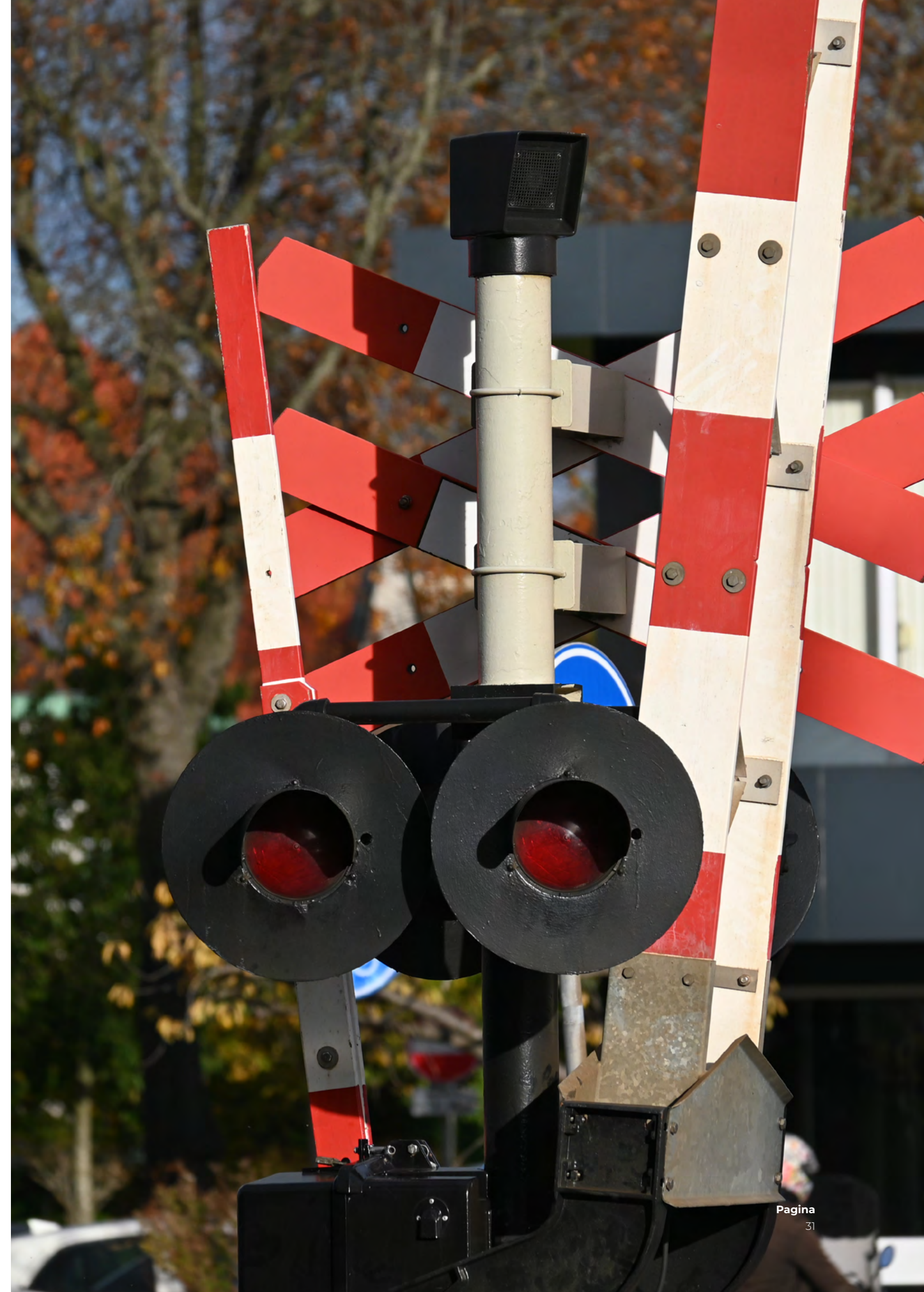
Mijlpaal 2/3: Vaststellen integraal Voorlopig Ontwerp en nemen Realisatiebesluit, inclusief realistische planning en taakstellend budget.

De komende periode richten ons op de volgende acties:

- We werken het Alternatief Guisweg verder uit tot een vergelijkbaar alternatief als het DVA voor de onderdelen 1 en 2. Vervolgens leggen we een keuze tussen beide alternatieven voor aan de projectpartners ter besluitvorming.
- Het gekozen alternatief werken we uit tot een Voorlopig Ontwerp. Dit laat de maakbaarheid en haalbaarheid van het project zien en vormt samen met een realistische planning en taakstellend budget de basis voor het Realisatiebesluit en de start van de volgende fase.
- Ondertussen werken we aan stedelijke en landschappelijke inpassing, aan een spoorontwerp en aan het verleggen kabels en leidingen.
- Ook bereiden we de noodzakelijke onderzoeken, procedures en vergunningen zorgvuldig voor om verder te komen in de haalbaarheidsfase, denk aan de stikstofvergunning. Ondertussen onderzoeken we de effecten van een planologische splitsing om het stikstofrisico van het project beter te beheersen.
- Tijdens deze voorbereidingen versterken wij tevens de communicatie en participatie. Het blijft essentieel om bewoners, bedrijven en organisaties bij het project te betrekken. Met hun input maken we het plan nog beter en sluiten we aan bij de wensen en behoeften van de omgeving.
- Parallel aan de Ontwerpfase bereiden we ons voor op de uitvoering. We bepalen onder meer een duidelijke inkoop- en aanbestedingsstrategie. Onderdeel van de Planuitwerkingsfase is het opstellen van een aanbestedingsdossier.

De Planuitwerkingsfase loopt tot oktober 2026. Daarna starten we formeel met de aanbesteding, de vergunningsaanvraag en het wijzigen van het Omgevingsplan.

In 2031 verwachten we het project klaar te hebben voor het programma hoogfrequent spoor PHS).



Colofon

Deze bestuursrapportage is met zorg samengesteld door het projectteam Guisweg in samenwerking met tekstschrijver Corwin Stam/Stamland.

Heeft u vragen of opmerkingen na het lezen van deze rapportage, mail ons dan naar guisweg@zaanstad.nl



Rijkswaterstaat



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat



Medegefinancierd door de financieringsfaciliteit
voor Europese verbindingen