

Bijlage IV. Notitie aanpak Planstudiefase B

Vanwege de omvang en complexiteit van de planstudie is gekozen voor een gefaseerde aanpak met een fase A en vervolgens een fase B. Planstudiefase B staat in het teken van de diverse onderzoeken die nodig zijn om eerdere verwachtingen van betrokken experts te staven of bij te sturen. In deze fase wordt een milieueffectrapportage (MER) opgesteld en doorlopen, waarmee ook de participatie start. Planstudiefase B vormt de laatste fase van de planstudie en wordt afgerond met een projectbeslissing waarin de definitieve voorkeursoplossing wordt vastgesteld.

In deze notitie wordt beknopt ingegaan op een aantal belangrijke onderwerpen met betrekking tot de aanpak van planstudiefase B. De notitie is bedoeld ter beeldvorming en schetst de richting die we met fase B inslaan. Het definitieve Plan van aanpak Fase B (inclusief verwerking van reacties vanuit het BBO, raden, enzovoort) en de Bestuursovereenkomst 1.0 zullen in het BBO van het eerste kwartaal van 2026 ter vaststelling aan de bestuurders van project HOV ZaanIJ worden voorgelegd. De volgende onderwerpen komen in dit document aan bod:

Inhoud

1. Het Plan van Aanpak voor Fase B van de planstudie (Scope, Resultaten, Planning en Kosten)
2. De Bestuursovereenkomst
3. Herijking vervoerwaardestudie
4. Communicatie- en Participatieplan

1. Plan van Aanpak fase B planstudie

In september 2024 werd het Plan van aanpak Fase A vastgesteld en startte planstudiefase A. In fase A is een eerste inpassingstoets uitgevoerd door Royal Haskoning DHV. Dit heeft een hoop inzichten opgeleverd in knelpunten en voor de planning en kosten en geleid tot een aantal vragen en nieuwe onderzoeksrichtingen die samen een goede basis vormen voor fase B. In samenwerking met de projectpartners en op basis van het advies van Royal HaskoningDHV is er een eerste aanzet op inhoud voor het *Plan van aanpak Fase B* opgesteld. Naar verwachting zal het definitieve projectplan in combinatie met de BOK 1.0 in het eerste kwartaal van 2026 aan de bestuurders van HOV ZaanIJ worden voorgelegd. Hieronder wordt het plan op hoofdlijnen toegelicht.

Scope

Als scope van planstudie fase B wordt onderstaande kaart aangehouden. Er zijn vooralsnog geen activiteiten voorzien om alternatieve tracés of verlengingen van het voorlopige voorkeurstracé te onderzoeken (zie afbeelding 1.). Als uit onderzoek in fase B blijkt dat de inpassing op dermate grote knelpunten stuit kan worden heroverwogen of het voorlopig voorkeurstracé beter kan worden losgelaten. Tot die tijd wordt dit voorkeurstracé aangehouden als uitgangspunt.



Afbeelding 1. Het voorlopige voorkeurstracé met station Kogerveld en metrostation Noorderpark als eindhaltes.

Resultaten

De onderzoeken in planstudiefase B resulteren in projectbeslissing waarin het schetsontwerp (SO) van de definitieve voorkeursoplossing wordt vastgesteld. Voor dit resultaat zijn er een aantal tussen- en eindproducten nodig. Ter onderbouwing van dit resultaat worden er gedurende planstudiefase B een aantal tussen- en eindproducten opgesteld:

a. MER

Een milieueffectrapport(MER) heeft als doel om de milieubelangen bij plannen en projecten met mogelijk nadelige milieugevolgen een volwaardige plek te geven in de besluitvorming. Voor HOV ZaanIJ geldt dat de MER-procedure gekoppeld is aan een planologisch besluit. Dit kan via een projectbesluit door Gedeputeerde Staten of een wijzigingsbesluit voor het wijzigen van de omgevingsplannen van de gemeenten Amsterdam en Zaanstad. In fase B moet jurisprudentie uitsluitsel over de juiste keuze voor project HOV ZaanIJ geven. Onderdeel van de MER procedure zijn deze producten:

i. Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)

De NRD markeert de start van de formele MER-procedure en wordt ter inzage gelegd, zodat bewoners, belangenorganisaties en overheden hun zienswijze kunnen geven. In deze notitie wordt toegelicht wat het doel en de noodzaak van het project zijn, welke alternatieven worden onderzocht en binnen welk gebied dit gebeurt. Ook wordt onderbouwd waarom in eerdere fasen bepaalde keuzes zijn gemaakt, zoals de selectie van de metrobus als voorkeursmodaliteit.

Hoewel het nog geen besluitdocument is, markeert de NRD het begin van de formele participatie en afstemming met de omgeving. Ook vormt de NRD de inhoudelijke basis voor de uiteindelijke projectbeslissing aan het eind van fase B en geeft het richting aan de verdere uitwerking van de voorkeursoplossing.

ii. Milieueffectrapportage (plan-MER of fase 1 van project-MER)

In de MER worden de milieueffecten als gevolg van de aanleg- en gebruiksfase van het plan/project in beeld gebracht. De MER biedt een objectieve onderbouwing voor de uiteindelijke keuze van de voorkeursoplossing. Het rapport vormt de basis voor een zorgvuldige afweging tussen maatschappelijke, financiële en milieutechnische belangen. Daarnaast is de MER-procedure een moment van transparantie en participatie, omdat belanghebbenden de mogelijkheid krijgen om zienswijzen in te dienen voordat definitieve besluiten worden genomen.

In het rapport wordt beschreven wat het project inhoudt, welke probleemstelling en doelen eraan ten grondslag liggen en hoe de alternatieven zich tot elkaar verhouden. Vervolgens wordt de referentiesituatie beschreven: de bestaande toestand van het milieu en de verwachte ontwikkeling als het project niet wordt uitgevoerd. Ook worden de verwachte milieueffecten en mogelijke mitigerende of compenserende maatregelen in kaart gebracht, evenals de manier waarop deze effecten worden beoordeeld en gemonitord.

iii. Onderzoeken

In het kader van de plan-MER (dan wel project-MER fase 1) worden in ieder geval de volgende onderzoeken uitgevoerd om de definitieve tracékeuze te onderbouwen:

Onderzoeken	
Vervoerwaardestudie met behulp van statisch verkeersmodel (kwantitatief); Verkeersonderzoek (per deelgebied) met behulp van statisch verkeersmodel en individuele kruispuntberekeningen gericht op doorstroming, verkeersveiligheid en bereikbaarheid (kwantitatief);	Geluid (kwalitatief); Kabels en leidingen (kwalitatief); Landschap (kwalitatief); Gezondheid (kwalitatief); Barrièrewerking (kwalitatief) Flora & Fauna (kwalitatief);

Fasering uitvoeringsplanning (kwalitatief); Stikstof (AERIUS-)berekening (kwantitatief); Toekomstige ontwikkeling woningbouw (kwalitatief); Bodem (kwalitatief); Water (kwalitatief); Luchtkwaliteit (kwalitatief);	Cultuurhistorie (kwalitatief); Trillingen (kwalitatief); Duurzaamheid (kwalitatief); Archeologie (kwalitatief); Klimaatadaptatie (kwalitatief);
--	---

In het kader van de project-MER en planologische procedure moeten mogelijk nog andere onderzoeken uitgevoerd worden. In de planuitwerkingsfase zullen de onderzoeken (kwantitatief) verder uitgevoerd worden in het kader van de planologische procedure en het ontwerp, waaronder conditionerende onderzoeken voor bodem (waaronder water en verhardingen) en kabels en leidingen. Ook is een nadere uitwerking van een architectonisch beeldkwaliteitsplan en een concrete uitwerking van een duurzaamheidsplan dan voorzien.

Toelichting Vervoerwaardestudie en verkeersonderzoek

In Planstudiefase B dient kwantitatief verkeerskundig onderzoek te worden uitgevoerd om concreet inzicht te krijgen in de verkeerskundige effecten van de voorlopige voorkeursoplossing en andere alternatieven en varianten die in het kader van de MER worden onderzocht.

Deelproduct	Thema's	Methodiek
Vervoerwaardestudie	Vervoerwaarde, in- en uitstappers per halte, noodzaak toekomstige vertramming, impact op andere modaliteiten (modal split) Netwerkeffecten -en varianten	Statisch verkeersmodel (VENOM, VMA en/of Zaans verkeersmodel)
Verkeersonderzoek (per deelgebied)	Voor alle deelgebieden een knelpuntenanalyse (multimodaal) gericht op o.a. doorstroming, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Per deelgebied inzoomen op locatie specifieke vragen zoals nut- en noodzaak van tunnels en/of knips, alternatieve tracés, de wegvak- en kruispuntvormgeving, bereikbaarheid aanliggende functies. Toets op prioriteit voor metrobus	Statisch verkeersmodel (VENOM, VMA en/of Zaans verkeersmodel) Individuele kruispuntberekeningen. Cocon en als dat geen uitsluitel biedt Vissum
Alternatieve ontsluiting Oostflank	Onderzoek naar maatregelen om de verkeersdruk op de Wibautas te verminderen, bv door een aansluiting te maken aan de noord- of zuidkant van Poelenburg/Peldersveld.	Statisch verkeersmodel (VENOM, VMA en/of Zaans verkeersmodel)
Fasering & uitvoeringsplanning	Tijdelijke (faciliterende) maatregelen lijnvoering en alternatieve routes, tijdelijke verkeersmaatregelen, uitvoeringsplanning infrastructurele maatregelen en combinatie met raakvlakprojecten	Bureauonderzoek, interviews en resultaten uit andere deelprojecten

b. Nota van Uitgangspunten/ definitieve voorkeursoplossing

Het eindresultaat van planstudiefase B is een besluit over de definitieve voorkeursoplossing: de definitieve tracékeuze voor de metrobusverbinding. De nota bevat een beschrijving van het project en het gekozen tracé, aangevuld met schetsontwerpen en de belangrijkste uitgangspunten voor de uitwerking per deelgebied. Daarnaast wordt ingegaan op de relatie met andere lopende projecten, de resultaten van de participatie tot dusver en de beoogde duurzaamheidsmaatregelen. Ook biedt de nota inzicht in de geraamde kosten en wordt het vervolgproces richting de planuitwerkingsfase toegelicht. Deze nota is in het proces een belangrijk document: het markeert het moment waarop alle onderzoeksresultaten, ontwerpkeuzes en belangenafwegingen samenkomen in één integrale voorkeursoplossing.

c. *Uitwerking inpassing (ontwerp)*

Van de voorkeursoplossing wordt een *schetsontwerp (SO)* opgesteld, waarin de resultaten van de onderzoeken en verdiepingsopgaven uit planstudiefase B zijn verwerkt. Dit ontwerp is de ruimtelijke vertaling van het gekozen tracé en laat zien hoe de metrobusverbinding in de omgeving kan worden ingepast.

Na afronding van planstudiefase B en een positief besluit daarover, volgt de planuitwerkingsfase. In deze fase wordt het ontwerp nader ruimtelijk uitgewerkt, passend op de diverse faseovergangen naar de systeemsprong en de daarbij horende omgevingssituatie ten tijde van de realisatie van het project.

d. *Kostenmanagement*

Er worden kostenramingen (volgens de SSK-systematiek) uitgewerkt, passend bij het uitwerkingsniveau van de voorkeursoplossing dan wel bij de varianten die in de onderzoeksfase verder worden uitgewerkt. Hierbij worden ook de diverse faseringen verwerkt, zodat de investeringskosten in beeld worden gebracht. Voor enkele varianten worden deelramingen opgesteld en voor het SO wordt een actuele SSK-raming opgesteld. Voor de vastgoedkosten wordt in samenspraak met de gemeenten Amsterdam en Zaanstad, op basis van onderzoek en het vigerende ontwerp, nauwkeuriger bepaald wat voor het HOV-project de verwachte verwervingskosten zijn.

Ook worden de exploitatie-, beheer- en onderhoudskosten nader inzichtelijk gemaakt en wordt voor het aan te schaffen materieel, op basis van de dienstregeling en faseovergangen, een nadere investeringsopgave bepaald. Als vervolg op de maatschappelijke kosten- en effectenanalyse (MKEA) uit planstudiefase A, die door Decisio is opgesteld, wordt voorzien dat er in planstudiefase B een actuele en verdiepende analyse (MKEA/MKBA) wordt uitgewerkt..

e. *Risicomanagement*

Het risicodossier wordt geactualiseerd en waar mogelijk met verdiepingsslagen nader gedetailleerd. Hierbij worden enkele risicosessies voorzien met de projectpartners, waarbij naast een actuele inventarisatie ook een nadere vastlegging wordt gemaakt van beheersmaatregelen met bijhorende acties en allocatie van de risico's. s.

f. *Scope- en raakvlakkenmanagement*

Er wordt gedurende het proces een actuele scopebeschrijving van het HOV-traject bijgehouden. De afstemming hierover met raakvlakprojecten vindt plaats tussen de betrokken projectteams en wordt vastgelegd in de bijbehorende projectproducten. Daarnaast wordt de stakeholderanalyse actueel gehouden, in samenhang met het uit te voeren participatieplan.

g. *Bestuursovereenkomst*

Er wordt momenteel een bestuursovereenkomst 1.0 opgesteld voor planstudiefase B. Vanwege de complexiteit van de vervolgfases is in het Plan van Aanpak voor fase A vastgelegd dat er, naast Bestuursovereenkomst 1.0 voor fase B, ook een nieuwe bestuursovereenkomst nodig is voor de periode na fase B. Planstudiefase B mondt daarom ook uit in een nieuwe overeenkomst, de *Bestuursovereenkomst 2.0*, waarin in ieder geval de financiële afspraken voor de vervolgfase worden vastgelegd.

Planning

De planstudiefase B zal naar verwachting een doorlooptijd hebben van 2 tot 2,5 jaar. Hiernaast is tijd voorzien ten behoeve van de bestuurlijke voorbereiding en besluitvorming. Halverwege 2028 is de formele afronding van de planstudiefase en de mogelijke start van de gefaseerde Planuitwerking op de verschillende deeltracés voorzien.

In de Planstudiefase zijn Gemeente Amsterdam, Gemeente Zaanstad en de Vervoerregio gezamenlijk opdrachtgever. De Vervoerregio is penvoerder. Dit blijft in Fase B ongewijzigd. Het projectteam ZaanIJ zal waar nodig worden versterkt en worden uitgebreid. Het projectteam heeft het voornemen om Haskoning opdracht te verstrekken voor uitvoering van de benodigde onderzoeken, ontwerpwerkzaamheden en begeleiden van het MER proces.

Kosten

De kosten voor Planstudiefase B zijn opnieuw geraamd en passen nog steeds binnen de eerder geraamde EUR 6 miljoen. Globaal zijn de kosten als volgt verdeeld:

Projectorganisatie	EUR 2.200.000
Ingenieursdiensten, ontwerp en onderzoek	EUR 1.500.000
Communicatie en Participatie	EUR 360.000
Onvoorzien	EUR 1.940.000
Totaal	EUR 6.000.000

Het aangehaalde bedrag van EUR 6 miljoen komt voort uit het bestuurlijk overleg van 3 juli 2023. Dit bedrag is vervolgens ook genoemd in eerdere raadsinformatiebrieven en opgenomen in de begrotingen van de partners. Het betreft een bedrag exclusief btw, waarvan de verwachting is dat dit zal worden besteed in 2026 en 2027, met een mogelijke uitloop naar 2028. Bij het aangekondigde Plan van Aanpak voor planstudiefase B zal een meer gedetailleerde begroting worden opgenomen. Vooralsnog is de inschatting dat het benodigde budget binnen de bestaande dekking van de betrokken partners toereikend is. Zodra het Plan van Aanpak voor fase B gereed is, zal het projectteam dit ter accordering voorleggen aan de bestuurders, al dan niet in een apart bestuurlijk overleg of als onderdeel van een derde afstemoverleg dan wel een breed bestuurlijk overleg.

De Planuitwerkingsfase volgt (na een positief besluit) na planstudiefase B. Qua orde grote is in fase A in de SSK-raming (op basis van de inpassingstudie) voorzien dat deze volgende Planuitwerkingsfase circa EUR 24 miljoen zal bedragen (e.e.a. afhankelijk van welke onderdelen zijn opgenomen in de definitieve voorkeursoplossing).

2. Bestuursovereenkomst

Er is een gezamenlijke werkgroep gestart om te komen tot een *Bestuursovereenkomst 1.0 (BOK 1.0)*, waarin de opdrachtgevende partijen — de Vervoerregio Amsterdam, gemeente Zaanstad en gemeente Amsterdam — hun gezamenlijke ambities en afspraken voor de resterende planstudiefase vastleggen. Deze BOK 1.0 zal in het eerste kwartaal van 2026 in het BBO ter vaststelling aan de bestuurders van het project HOV ZaanIJ worden voorgelegd. Deze BOK 1.0 bevat vooral afspraken over de scope van het project, de organisatie en de financiële verdeling. De partijen hebben al overeenstemming bereikt over de kostenverdeling voor planstudiefase B: 50% wordt gedragen door de Vervoerregio en 25% door elk van de beide gemeenten. Daarnaast worden afspraken opgenomen over onder andere verantwoordelijkheden, beëindiging van het project, looptijd en mogelijke aanpassingen van de overeenkomst.

3. Toelichting op eerdere vervoerwaardestudies en onjuistheden hierin.

In de afrondende fase van de vervoerwaardestudie zijn enkele afwijkingen geconstateerd in de eerdere VMA-studies van Arcadis en Sweco. Daarbij bleken tijdens de spijtstijden hogere reizigersaantallen te zijn aangenomen dan realistisch werd geacht. Een eerste analyse wijst erop dat de noodzaak van een schaa sprong ongewijzigd blijft. Wel

merken we dat het moment waarop een schaalsprong noodzakelijk wordt, naar verwachting enkele jaren later zal liggen .

De mogelijkheid om een schaarsprong ook qua infrastructuur te maken ligt al enkele jaren later tijd (2038 nieuwe Concessie) dan het moment dat tot op heden is gemarkeerd. In fase B zal, als onderdeel van de onderzoeken voor de MER-procedure, nut en noodzaak opnieuw worden beschouwd. Hiervoor wordt een aanvullende vervoerwaardestudie opgesteld, waarin ook het verwachte woningbouwtempo wordt geactualiseerd. Hiermee wordt het beeld verfijnd en kan een beter onderbouwde planning voor de Metrobus worden vastgesteld.

4. Communicatie- en Participatieplan.

Door bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden vroegtijdig te betrekken, worden gebiedskennis en lokale inzichten benut, ontstaat naar verwachting meer draagvlak en kunnen plannen beter worden afgestemd op de omgeving. Er is voor gekozen in plan fase B op basis van een positief besluit voorlopige inpassing en de verplichte participatie van de MER procedure te starten met participatie. Hiervoor is in samenwerking met bureau BUHRS een Communicatie- en Participatieplan opgesteld (zie bijlage X). Hieronder wordt dat plan op hoofdlijnen toegelicht.

a. Hoofdpunten communicatie- en participatieplan

Alle projectpartners hebben een eigen participatieverordening en in principe is de verordening van de Vervoerregio leidend gezien haar penvoerende rol in de planstudiefase. In het communicatie- en participatieplan wordt benadrukt dat bestuurders gezamenlijk opdrachtgever zijn van het project en samen verantwoordelijkheid dragen voor het geheel. Voor de participatie betekent dit dat keuzes in de ene gemeente soms mede worden bepaald door effecten in een andere. In de aanpak maken we daarom duidelijk onderscheid tussen onderwerpen die wél en die minder voor participatie in aanmerking komen, zodat verwachtingen richting de omgeving helder en realistisch zijn. Verder worden deze hoofdlijnen beschreven:

- i. Communicatiekapstok 'Dichterbij dan je denkt':
Dit project maakt gebruik van de inhoudelijke en visuele communicatielijn 'Dichterbij dan je denkt'. Deze formule is in eerdere trajecten succesvol gebleken en versterkt de herkenbaarheid en samenhang in buurtgerichte communicatie. In de uitrol wordt deze lijn nadrukkelijker toegepast
- i. Omgaan met input:
In de uitvoering wordt een licht terugkoppelmechanisme toegepast (bijv. bewonersbrief, visuele update of terugblik per bijeenkomst) om inzichtelijk te maken hoe de input van bewoners en belanghebbenden is verwerkt. Deze input wordt zorgvuldig vastgelegd, meegenomen in afwegingen en, indien relevant, als onderdeel van de beslisinformatie gepresenteerd richting bestuurders.
- iv. Maatwerk per buurt:
Op basis van leefstijlkenmerken (BSR-segmentatie) wordt doelgroepgericht maatwerk geleverd in de communicatie en participatie. Hierdoor kunnen boodschappen en vormen van betrokkenheid beter aansluiten bij de specifieke bewonersgroepen in het gebied.
- v. Vorm en planning van participatie:
Tijdens de eerste twee fases heeft nog geen participatie met reizigers en bewoners plaatsgevonden, wel met stakeholders. In de planstudiefase ligt de participatie nadruk op informeren, raadplegen en adviseren. In latere, meer uitvoerende fasen kan de participatie worden verdiept. Daarbij wordt samen met betrokkenen en raakvlakprojecten gewerkt aan de uitwerking van onderdelen.
In Fase B worden informatiebijeenkomsten, gerichte buurtgesprekken en de inzet van digitale middelen gebruikt. De concrete planning hiervoor wordt momenteel uitgewerkt door Bureau Buhrs, in overleg met Vervoerregio Amsterdam en de gemeenten Amsterdam, Zaanstad en de provincie Noord-Holland.