

Adviesnota studie HOV ZaanIJ

Vervolgonderzoek naar de oplossingen voor toekomstige knelpunten in het HOV op de ZaanIJ-corridor

Versie Definitief (D0)

Auteur Niels Heeres

Projectnummer 51007935

Onderwerp Studie HOV ZaanIJ

Klant Vervoerregio Amsterdam

Projectleider Miriam van Dullemen

Gecontroleerd door

Miriam van Dullemen

Vrijgegeven door

Linda van Soerland

Documentnummer NL22-648800269-30610

Deze adviesnota is een korte samenvatting van de resultaten van de in 2022 uitgevoerde studie HOV ZaanIJ en een advies voor inhoudelijk en procesmatig vervolg.

Het doel van het project HOV ZaanIJ is om de HOV-bereikbaarheid op de ZaanIJ-corridor te optimaliseren en te bezien welke OV-systeemsprong er eventueel op de lange termijn nodig is: Bus Rapid Transit (BRT), tram of metro. De systeemsprong is nodig voor de versnelling van de woningbouwopgave en ontwikkeling van arbeidsplaatsen. Uit eerder onderzoek is gebleken dat het vervoersysteem tussen 2026 en 2028 de maximale capaciteit bereikt en dat gezien de woningbouw- en arbeidsplaatsontwikkeling een systeemsprong in het openbaar vervoer nodig is. Door de effecten van Covid 19 op de vervoeromvang zal de maximale capaciteit overigens nu naar verwachting pas enkele jaren later worden bereikt.

In de huidige studie is onderzocht welke oplossingsrichtingen haalbaar zijn op lange termijn op de ZaanIJ-corridor, en welke optimalisaties al haalbaar zijn op de iets kortere termijn. Hierbij is rekening gehouden met de onzekerheid die nog bestaat in de planvorming over Sprong over 't IJ. Er is in de studie niet of beperkt gekeken naar effecten op het mobiliteitssysteem buiten het studiegebied van de ZaanIJ-corridor. Omdat het regionale perspectief leidend was, is ook niet of beperkt gekeken naar lokale effecten. Naast vervoerkundige aspecten, heeft de studie tevens in beeld gebracht wat de kansen en knelpunten zijn vanuit ruimtelijk, sociaalmaatschappelijk en duurzaamheidsperspectief. Daarnaast zijn de kosten van verschillende maatregelen in beeld gebracht.

In paragraaf 1 volgen de conclusies uit de studie op hoofdlijnen. Paragraaf 2 gaat in op een mogelijk toekomstbeeld voor de corridor. In paragraaf 3 worden de onderzoeksopgaven voor de volgende fasen toegelicht. In paragraaf 4 volgen de aanbevelingen voor de organisatiestructuur in de volgende fasen. In paragraaf 5 staan aandachtspunten voor beoordeling van keuzes in de volgende fase. Tot slot gaat paragraaf 6 in op de risico's en planning.

1 Conclusies studie

1.1 Vervoerkundig

BRT biedt voldoende capaciteit; tram biedt meer ademruimte.

Een BRT biedt voldoende capaciteit om de vervoervraag die ontstaat door de gebiedsontwikkelingen te faciliteren. Een BRT-systeem heeft een capaciteit van maximaal 3.600 reizigers per uur. Volgens de berekeningen is de maximaal benodigde capaciteit in 2040 circa 2.600–3.000 in de drukste twee uur. Daarmee is er nog voldoende restcapaciteit als wordt gekozen voor een BRT-systeem. In geval van keuze voor een tram is er meer capaciteit en comfort mogelijk. Een BRT heeft kenmerken van een bus systeem: dat is

flexibel en eenvoudig (geen rails nodig) en kan stapsgewijs worden ontwikkeld, BRT benadert daarnaast de snelheid van de tram. Het comfort van BRT hangt sterk samen met de infrastructuur zoals die wordt gerealiseerd. Met ademruimte voor de tram wordt bedoeld dat deze meer restcapaciteit heeft: een tramsysteem kan 5400 – 7200 reizigers in het drukste uur vervoeren. Daarmee is er meer ruimte voor vervoergroei dat ruimte biedt voor veel forsere vervoergroei, bijvoorbeeld wanneer het OV gebruik in Zaandam toeneemt naar bijvoorbeeld het niveau zoals dat nu binnen Amsterdam gerealiseerd wordt.

Tram effectief voor Amsterdam, voor Zaanstad te beperkte vervoerwaarde.

Voor een goede OV-aansluiting van Amsterdam Noord met de rest van de stad heeft een verbinding via de IJbruggen de grootste meerwaarde. Een tramverbinding biedt hierbij de beste mogelijkheden voor een doorkoppeling aan het Amsterdamse stadsnet. Een BRT kan die doorkoppeling alleen bieden op plekken waar er een gecombineerde tram-busbaan is die voldoende breed is. Dat maakt de keuzes beperkter. De vervoerwaarde van een tram naar Kogerveld of Zaanijk lijkt niet hoog genoeg voor tramexploitatie. De vervoerwaarde tot Achtersluispolder is wél groot genoeg om deze met een tram te exploiteren. Zeker wanneer er daar extra ontwikkelingen worden gerealiseerd. Een tram heeft naast vervoerkundige voordelen, ook andere pluspunten zoals kansen voor een kwalitatieve ruimtelijke inpassing en aansluiting op het tramnetwerk in Amsterdam ten zuiden van het IJ. Nadeel van doorkoppeling van de tram met het Amsterdamse netwerk is dat deze afhankelijk is van besluitvorming over de Oost- en Westbrug binnen Sprong over het IJ. Daarnaast is de vraag hoe bus of BRT en tram het beste gecombineerd kunnen worden op de corridor, zodat de reiziger niet geconfronteerd wordt met een gedwongen overstap. Het is in principe ook mogelijk alleen een los tramnet op de noordelijke ZaanIJ oever aan te leggen. Bij keuze voor BRT of tram is altijd een stallingsfaciliteit in Noord of Zaandam nodig voor een efficiënte exploitatie.

Metro hoogste vervoerwaarde maar ook hoge investeringen en niet tijdig haalbaar.

Een metro kan, mits de financiering daarvoor rond kan komen, pas rond 2040 gereed zijn, terwijl de knelpunten al rond 2030 opgelost moeten worden. De Een verbinding met metrokwaliteit kent de kortste reistijden en heeft de hoogste vervoerwaarde op de ZaanIJ-corridor. Echter: ongeveer 40% van de metroreizigers uit Zaandam zijn reizigers die zonder metro met de trein zouden komen, de investeringen zijn zeer hoog en een metro kan niet tijdig gereed zijn om het knelpunt te voorkomen. Doorkoppeling op de NZ-lijn heeft grote nadelen voor Noord en Waterland, zoals een halvering van de frequentie naar Noord, en kent nog hogere investeringen. Daarnaast is de vervoerkundige meerwaarde van de metro niet nodig op corridorniveau en ook vervoer bij een eventuele verdere verstedelijking kan met BRT of tram worden opgevangen.

1.2 Ruimtelijk

BRT en tram scoren beter op ruimtelijke aspecten dan metro, metro biedt juist wel veel kansen bij ondergrondse realisatie.

Voor ruimtelijke effecten is gekeken naar inpassing, impact op woningbouw-versnelling, ruimtelijke kwaliteit, en landschap en cultuurhistorisch erfgoed. BRT en tram scoren hier vaak beter op dan metro, omdat de infrastructuur en haltes beter in te passen zijn in het stedelijk weefsel. Voor de metro maakt het een

groot verschil of deze bovengronds (op 'plus één') wordt ingepast, of ondergronds. Bij ondergrondse inpassing zijn de effecten juist vaak weer positief omdat het ruimte creëert bovengronds.

BRT en tram scoren beter op gebied van duurzaamheid

Op gebied van duurzaamheid is gekeken naar energie, circulariteit en biodiversiteit. Voor alle modaliteiten zijn de kansen en knelpunten in beeld gebracht. BRT en tram bieden meer kansen, met name vanwege de impact die de metro heeft op de omgeving, impact van infrastructuur en energieverbruik. De metro levert meer potentiële knelpunten op en vraagt om méér ondersteunende infrastructuur.

1.3 Sociaalmaatschappelijk

Metro scoort het beste op verkeersveiligheid, maar het slechtst op alle andere sociaalmaatschappelijke aspecten

Voor sociaalmaatschappelijke effecten is gekeken naar geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, sociale veiligheid, verbondenheid en inclusiviteit. Ook hier scoren BRT en tram op alle aspecten, uitgezonderd verkeersveiligheid, beter dan de metro. Sociale veiligheid is voor alle modaliteiten een aandachtspunt voor ligging en vormgeving van haltes, vooral in de periode totdat de gebiedsontwikkelingen zijn gerealiseerd.

1.4 Kosten

BRT is het goedkoopst in zowel aanleg als exploitatie.

Voor alle modaliteiten zijn ook de exploitatie- en investeringskosten in beeld gebracht. BRT is het meest kostenefficiënt in de exploitatie. Tram is dat minder en metro nog minder. Ook de investeringskosten nemen toe met elke sprong. Daartegenover staan ook bredere baten als het gaat om grondwaarde en aantrekkelijkheid van het gebied. Vooral railverbindingen bieden die baten omdat deze meer structuurbepalend zijn voor de stedelijke ontwikkeling.

2 Toekomstperspectief ZaanIJ

Uit de conclusies van de Lange Termijn studie blijkt dat de modaliteiten overeenkomsten en verschillen kennen op de vijf hoofdcriteria. Vervoerkundig hebben alle modaliteiten plussen en minnen, maar scoort BRT met name op oplossend vermogen het beste: het levert op tijd de benodigde capaciteit. Op ruimtelijke aspecten scoren BRT en tram beter dan de metro, die meer kansen maar óók meer risico's kent. Metro scoort het beste op verkeersveiligheid maar het slechtst op alle andere sociaal-maatschappelijke effecten. BRT is het meest kostenefficiënt in zowel exploitatie als aanleg. Dit leidt tot het volgende perspectief voor de HOV ZaanIJ corridor dat wordt toegelicht in paragraaf 2.1 en verder.

2.1 Basisscenario (richtjaar 2025 – 2030)

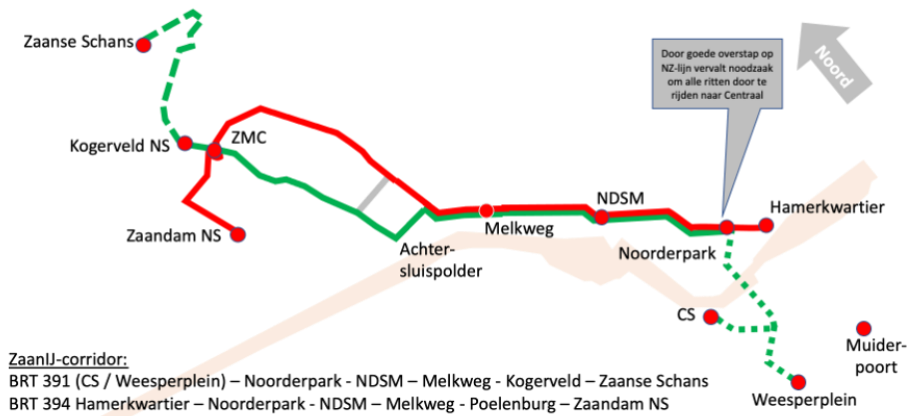
Het advies voor een vervolgfase is om **in elk geval twee BRT-verbindingen op corridorniveau** nader uit te werken. Het kerntraject loopt ongeveer vanaf Kogerveld naar Noorderpark, waar zich qua vervoerwaarde de meeste potentie bevindt. De exacte uiteinden van het kerntraject zijn onderdeel van de volgende

fase. Denkbaar is één route naar de binnenstad of Centraal Station (of een andere locatie ten zuiden van het IJ) via de IJtunnel en één eindigend in het Hamerkwartier. De route naar de binnenstad heeft als groot voordeel dat het een rechtstreekse verbinding langs de corridor creëert over het IJ heen, los van bruggen over het IJ, en op sommige relaties twee overstappen voorkomt. Inpassing binnen Amsterdam kent echter wel de nodige uitdagingen.

26-08-2022

Versie Definitief (D0)
Projectnummer 51007935
Onderwerp Studie HOV ZaanIJ

Route basisscenario BRT ZaanIJ



Figuur 1: BRT basisscenario HOV ZaanIJ-corridor

De directe en snelle route over A10 en NoorderIJ-plas naar de Achtersluispolder kan het beste samen met de verdere verstedelijking daar worden ontwikkeld. Tot 2030 kan het nog noodzakelijk zijn de huidige route via de Oostzanerdijk te gebruiken.

In Zaanstad kan de corridor worden gesplitst in een route via Poelenburg (buitenom) en station Zaandam en een tweede route via de Wibautstraat naar Kogerveld (en deels door naar Zaanse Schans). Dit traject heeft genoeg vervoerwaarde voor een BRT, maar niet voor een tram. Enerzijds vermindert de vraag doordat het het 'uiteinde' van een route betreft, anderzijds splitsen de lijnen waardoor elke lijn minder vervoervraag kent.

Bovenstaand BRT-voorstel laat zich lezen als een soort '**basisscenario**' dat ook realiseerbaar is zonder de IJbruggen. Bovendien kan al voorgesorteerd worden op het basisscenario door busmaatregelen in het huidige netwerk, die 'opwaardeerbaar' zijn. In de rapportage voor korte termijn zijn daar aanbevelingen voor gedaan. Een daarvan is het realiseren van een BRT-baan op de C.Douwesweg in Amsterdam in aansluiting op de bestaande busbaan op de Klaprozenweg

Een aandachtspunt voor BRT is, zeker wanneer dubbel gelede bussen nodig zijn, de wijze van elektrificatie. Nader onderzoek hiernaar is nog nodig. Een systeem als in Nantes en Geneve gebruikt wordt is hierbij zeker het overwegen waard. Bij dit systeem zijn minder batterijen nodig omdat onderweg bij meerdere haltes zeer snel bijgeladen wordt.



Figuur 2: Referentiebeeld BRT in Nantes

Een tweede aanbeveling bij het basisscenario is om voor de bussen op de ZaanIJ-corridor in de vervolgfase uit te gaan van een **overstap op de NZ-lijn bij Noorderpark**, zodat niet *alle* voertuigen vanaf de corridor door hoeven te rijden naar Amsterdam CS, maar het verdient ook aanbeveling een doorgaande verbinding naar bestemmingen elders in de stad te handhaven.

Tot slot dienen de BRT-lijnen op de corridor verknoopt te worden met ontsluitende lijnen bij een hub (Melkweg of Achtersluispolder), waar de verbinding met station Amsterdam Sloterdijk gerealiseerd kan worden in combinatie met de andere lijnen. Op die manier wordt op netwerkniveau gezorgd voor betere bereikbaarheid, omdat ook vanuit Amsterdam-West goed aangetakt kan worden op de corridor.

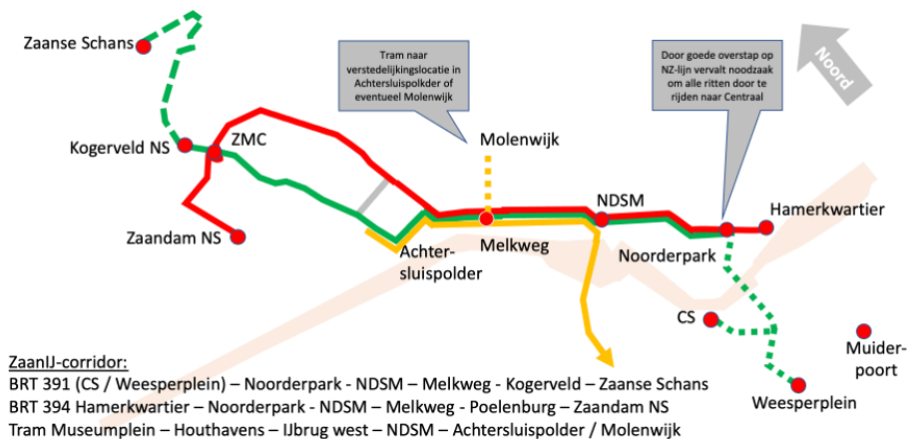
2.2 Basisscenario plus (richtjaar 2035)

26-08-2022

Versie Definitief (D0)
Projectnummer 51007935
Onderwerp Studie HOV ZaanIJ

In aanvulling op het basisscenario met twee BRT-lijnen, kan op termijn de tram meerwaarde bieden door een rechtstreekse verbinding te bieden op centrumgerichte relaties waardoor de gebiedsontwikkelingen in Noord beter met de oude stad verbonden worden. Hierbij is een verbinding over het IJ noodzakelijk, waarbij de Westbrug de grootste meerwaarde lijkt te bieden. Dat maakt tevens dat dit scenario pas bij realisatie van een tramverbinding via de Westbrug. De onderzoeksvragen voor het basisscenario en de meerwaarde van een mogelijk plus-scenario met tram, worden in paragraaf 3 toegelicht.

Basisscenario plus BRT + tram ZaanIJ



Figuur 3: BRT-basis scenario PLUS HOV ZaanIJ-corridor

2.3 Redeneerlijn vervolgstappen

Als insteek voor het vervolg kan als volgt worden gedacht vanuit de invalshoeken netwerkontwikkeling en infrastructuur.

Netwerkontwikkeling

- Buslijnen op de ZaanIJ-corridor verder ontwikkelen tot twee BRT-verbindingen. Daarvan één verbinding naar de binnenstad doortrekken via de IJtunnel en één laten eindigen in het Hamerkwartier.
- Route in Zaandam splitsen in route via Poelenburg buitenom en via Wibautstraat naar Kogerveld (en deels door naar Zaanse Schans).
- Onderzoek meerwaarde van een tramverbinding via de Westbrug en C. Douwes naar transformatiegebied Achtersluispolder of Molenwijk in combinatie met de BRT-verbindingen.
- Realiseer voor de ZaanIJ-corridor een overstap op de NZ-lijn bij Noorderpark zodat niet alle bussen vanaf de ZaanIJ-corridor naar Amsterdam Centraal door hoeven te rijden, het is echter wel zinvol te bezien hoe een van de lijnen naar de binnenstad kan worden doorgetrokken.
- Zet in op verknoping van buslijnen op de ZaanIJ-corridor bij OV-knoop Melkweg en optimaliseer de verbinding met Sloterdijk in combinatie met de andere lijnen.

Inpassing en Infrastructuur

26-08-2022

- Overstap vanaf ZaanIJ-corridor op metro Noorderpark
- Verdere doorontwikkeling van de busbaan Klaprozenweg door deze te verlengen via de C.Douwesweg.
- OV-knoop Melkweg ontwikkelen en realiseren.
- Busbaan doortrekken via een nieuw viaduct over A10 West en Noorder IJplassen.
- Busbaan via Achtersluispolder aansluiten op AVANT-wegenstructuur.
- Infrastructuur binnen Zaandam verder optimaliseren zodat er altijd een betrouwbare reistijd mogelijk wordt.
- OV knoop Kogerveld
- Aanleg tram via Westbrug tot Achtersluispolder.

Versie Definitief (D0)
Projectnummer 51007935
Onderwerp Studie HOV ZaanIJ

3 Onderzoeksopgaven voor vervolgproces

Als vervolg op de uitgevoerde studie en het hierboven gepresenteerde toekomstperspectief, ontstaat een aantal richtingen voor het vervolg. Ten eerste is er nog een verdiepingsslag op de **vervoerkundige analyse** nodig. Ten tweede zijn er een aantal **keuzes** te maken op **ruimtelijke inpassing** en **infrastructuur**. Ook is het nodig om het **omgevingsmanagement** te starten. Tot slot kunnen bepaalde onderdelen al uitgewerkt worden in een **schetsontwerp en ramingen**.

De vervoerkundige en ruimtelijke vragen worden hieronder verder toegelicht.

3.1 Vervoerkundige analyse

- Het belangrijkste aspect voor een systeemkeuze op corridorniveau, is het in beeld brengen van de **meerwaarde van de tram als aanvulling op een BRT-basisscenario**. Onderdelen hiervan zijn een tramverbinding via de Westbrug en de Cornelis Douwesweg naar Achtersluispolder of Molenwijk, naast BRT-verbindingen op de gehele corridor.
- Als verbreding van bovenstaande vraag, kan onderzocht worden hoe de **tram een grotere rol kan spelen in het mobiliteitssysteem van Amsterdam Noord, ook via tram 7 over de Oostbrug of een nieuwe route via de IJtunnel als doorontwikkeling van het BRT-basisscenario**. Deze onderzoeksvraag is echter minder relevant voor de ZaanIJ-corridor, maar is wel logisch om in samenhang te onderzoeken.
- Een derde belangrijke onderzoeksopgave betreft de **uiteinden van een mogelijke BRT-corridor**. Een route met als eindpunt een bestemming ten zuiden van het IJ zorgt voor een beter OV-systeem omdat het een overstap voorkomt. Een mogelijkheid is de bussen niet op Amsterdam CS te laten eindigen, maar te onderzoeken hoe een verbetering van de directe verbinding met de binnenstad het beste ingepast kan worden. In Zaandam is in deze studie gekozen voor eindpunten bij de Zaanse Schans en station Zaandam. Er zijn echter ook andere opties denkbaar, zoals station Kogerveld waarbij de Zaanse Schans dan met een stadsbus vanaf station Zaandam kan worden bediend. De meerwaarde van deze stadsbusoptie ten opzichte van de kosten moet nog in beeld

gebracht worden. Bij Kogerveld kan de overstap op de trein worden verbeterd: realisatie van een OV-knoop aldaar.

- Voor de **routing in Zaanstad** ligt de vraag welke vervoerkundige kwaliteit (dienstregeling en reistijden) op de BRT-corridor nodig en mogelijk is, en in het verlengde daarvan de **impact** die een BRT-corridor heeft op de totale verkeersdoorstroming in de **Wibautstraat** en de route naar station Zaandam.
- Uit de **rapportage voor de korte termijn** zijn vooral de **busoptimalisaties** – het strekken van een aantal lijnen en aanpassing van het aantal haltes – kansrijk als opmaat naar de lange-termijn-scenario's. In een uit te werken fasering kunnen deze aanbevelingen meegenomen worden. De onderdelen fiets en vervoer over water zijn kansrijk als verbetering van de bereikbaarheid tussen gebiedsontwikkelingen, maar hebben geen impact op verbetering van de bereikbaarheid op corridorniveau.
- Tot slot is relevant inzicht te krijgen in de mogelijkheden van autoluw-beleid op de vervoerwaarde op de corridor, maar ook op functioneren van het openbaar vervoer in de corridor. Met name het uitgangspunt van 30 km/u voor alle verkeer in de stad en mogelijke knippen voor het gemotoriseerd verkeer kunnen impact hebben op de potentiële kwaliteit van een BRT-systeem. Deze keuzes bieden echter juist ook kansen om een BRT-route te realiseren naar de Amsterdamse binnenstad. De uitkomsten van het onderzoek naar 30km/u en OV, uitgevoerd in opdracht ook van de Vervoerregio, kan bij uitwerking van deze vraag worden betrokken.

3.2 Ruimtelijke inpassing en infrastructurele aspecten

- Er is een inpassingsvisie ontwikkeld. Die kan als basis voor ruimtelijke uitwerking op specifieke locaties in de vervolgfase dienen.
- Een goede overstap van de corridor op de NZ-lijn bij halte **Noorderpark** vraagt om nadere uitwerking in samenhang met het onderzoek naar de **Johan van Hasseltzone**. In het onderzoeksrapport "Actualisatie MKBA halte Noorderpark" (juni 2019 Goudappel) zijn drie verschillende opties opgenomen waarin de bussen zowel halteren als doorrijden. In de kosten is uitgegaan van variant 5 waarbij aparte toe- en afritten voor de bus van en naar de IJ-tunnel worden gerealiseerd. De vervolgvraag die voor de busbanen voorligt is: **hoe kunnen de busbanen richting Klaprozenweg geoptimaliseerd worden?** Voor een echte BRT-kwaliteit is een zuidelijke ligging op de Johan van Hasseltweg gewenst: deze biedt de minste vermenging en daarmee potentiële verstoring met het autoverkeer, maar daarvoor zijn grootschalige ingrepen nodig waaronder een nieuwe brug over het Noord-Hollandskanaal. In de kosten is hiervan echter niet uitgegaan.
- Een andere onderzoeksvraag die voorligt is wat de beste locatie voor een **hub** is waar de lijnen verknoopt kunnen worden. Dit kan bij Melkweg of Achtersluispolder zijn. Welke locatie, maar ook welk type hub logisch is, heeft een bredere impact dan alleen de ZaanIJ-corridor en raakt ook aan vragen over gewenste voorzieningen, parkeren, het autoluw inrichten van de gebieden en een mogelijke P&R voor verkeer van buiten de stad.
- De passage van de NoorderIJ-plas en tunnelmond van de Coentunnel (A10-West) is ruimtelijk een grote ingreep die voor de BRT zeer

wenselijk is: reistijden, betrouwbaarheid worden beter evenals de ontsluiting van de Achtersluispolder.

- Binnen Zaandam is inpassing van vrije businfrastructuur niet overal mogelijk: waar het profiel te smal (Wibautstraat) is moet in elk geval de doorstroming worden gegarandeerd.
- Het Prins Bernhardplein in Zaandam is nu een zeer grote rotonde. Onderzocht moet worden hoe de BRT hier het beste kan worden ingepast om altijd een snelle betrouwbare passage te kunnen garanderen. Een korte tunnel is hierbij, naast een volledige reconstructie met een gelijkvloerse passage of busviaduct, een te onderzoeken optie. De afwaardering van de A7 biedt hierbij wellicht ook mogelijkheden voor een aangepaste vormgeving. In de kosten is nu uitgegaan van een korte tunnel.
- Voor de verbinding zijn ook stallingsfaciliteiten (BRT) of een remise (tram) nodig in Zaandam (zoeklocatie in Achtersluispolder), in Noord (zoeklocatie nabij Melkweg) of een andere locatie in de nabijheid van de ZaanIJ-corridor. Dit aspect dient in vervolgonderzoek nader te worden belicht.
- Aandachtspunt is ook de energievoorziening van laadinfrastructuur voor BRT die net als bovenleiding van een tram moet worden beschouwd. Zo kunnen bij meerdere haltes onderweg laadpalen nodig zijn om de lange voertuigen snel te kunnen bijladen.

3.3 Fasering

In een vervolgfase kan ook onderzocht worden wat een logische volgorde in de realisatiefase is, ook in relatie tot het tempo van de gebiedsontwikkelingen. Een aantal bouwstenen kunnen al eerder gerealiseerd worden als autonome processen die wat los staan van de overkoepelende onderzoeksvragen en wellicht naar voren gehaald kunnen worden in de realisatie. Deze bouwstenen worden hieronder toegelicht.

- Realiseer de overstap op halte Noorderpark zodat niet alle bussen naar Centraal hoeven door te rijden.
- Verleng de busbaan op de Klaprozenweg naar het westen.
- Optimaliseer de infrastructuur binnen Zaandam gericht op betrouwbaarheid.
- Ontwikkel de hub bij Melkweg of Achtersluispolder.
- Realiseer het viaduct over de A10 West (Coentunnel-traverse) en Noorder IJplassen in samenhang met de verdere ontwikkeling van woningen en arbeidsplaatsen in de Achtersluispolder.
- Beschouw de bruggen over het IJ als autonoom proces en breng het corridorperspectief in in de onderzoeken en besluitvorming die daarover plaatsvinden. Beschouw ook de mogelijkheden die de IJtunnel biedt in combinatie met een verkeersluwe binnenstad.

Uit de Korte Termijn rapportage volgen ook enkele no-regret maatregelen voor de korte termijn. Zo kan al gestart worden met het strekken van buslijnen voor optimalisatie van het openbaar vervoer op de corridor. Ook realisatie van fietsmaatregelen is gunstig voor de bereikbaarheid in de corridor, los van een schaa sprong in het openbaar vervoer.

Uiteraard is belangrijk om ook de ‘bouwstenen’ integraal af te stemmen met raakvlakprojecten, vooral bij een gefaseerde aanpak, zodat effecten elkaar niet tegen gaan werken.

4 Organisatie

Het advies is om met de rapportages van zowel korte als lange termijn, een planstudie conform VRA-projectinrichting te starten en bovenstaande onderzoeksopgaven mee te nemen in de volgende fase.

Voor de volgende fase is ook van belang om stakeholders intensiever mee te nemen. Dit betreft:

- bewoners;
- de belangengroepen als Reizigers Advies Raad (RAR) en Fietzersbond;
- partners zoals GVB, NS, Connexxion (rijdt tot 9 december 2023) en EBS (nieuwe concessiehouder vanaf 10 december 2023);
- Het gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma “Samen bouwen aan bereikbaarheid” (SBaB) van Rijk en Regio samen.

Tot slot is van belang om in de volgende fase in te spelen op kansen die zich voordoen in raakvlakprojecten en belangrijke processen op regio- en rijksniveau, specifiek:

- BO MIRT najaar 2022 en verder;
- Bereikbare Steden en het Zaanse traject;
- Uitwerking Mobiliteitsplan Amsterdam-Noord;
- Sprong over het IJ.

Door de propositie, waar parallel aan wordt gewerkt, wordt inzichtelijk gemaakt wat het belang van HOV ZaanIJ is voor woningbouw en het mobiliteitsnetwerk. In de volgende fase ontstaan hier nieuwe inzichten in en dient niet alleen de propositie geactualiseerd te worden, maar dienen deze inzichten ook op de juiste momenten, met de juiste personen gedeeld te worden. Hierdoor ontstaat een gezamenlijke alliantie in aanloop naar de besluitvormingsmomenten zoals het BO MIRT.

5 Beoordelingskader

In het beoordelingskader voor deze fase is breed gekeken naar verschillende criteria. De aanbeveling is om geen criteria toe te voegen omdat de criteria een compleet beeld schetsen, maar te kijken naar waar criteria *verdiept* kunnen worden. Gezien het besluitvormingsproces en de belangen van partners, zijn met name de **impact op woningbouwversnelling** en het **effect op netwerkniveau** (effecten op andere modaliteiten, het rijkswegennet en hoofdspoorwet), criteria die verder uitgewerkt moeten worden.

6 Risico's en planning

De belangrijkste risico's voor het slagen van het project:

- Afhankelijkheid van Sprong over het IJ:
 - *Risico*: Voor de verbinding op corridorniveau is duidelijkheid over de verbindingen over het IJ cruciaal. Bij uitblijven van die duidelijkheid, stagneren ook andere keuzes op corridorniveau.
 - *Beheersmaatregel*: Actief bijdragen aan de studie naar Sprong over het IJ en belangen op corridorniveau inbrengen. Toewerken naar keuze in 2024.
- Financiering:
 - *Risico*: Het uitblijven van zicht op financiering bij partners.
 - *Beheersmaatregel*: Tijdig inzetten op gezamenlijke afspraken en keuzes over prioritering van middelen op MRA-niveau.
- Draagvlak voor systeemkeuze:
 - *Risico*: In het project wordt verder getrechterd naar één systeemkeuze. Het risico is dat deze keuze niet door alle belanghebbenden gedragen wordt.
 - *Beheersmaatregel*: Investeren in gezamenlijk onderzoek doen en dit vastleggen in een Bestuursvereenkomst. Gedurende het onderzoek alle belangen expliciteren.

Een mogelijke planning op hoofdlijnen voor een BRT (al dan niet met aanvullende tramlijnen) is hieronder weergegeven, rekening houdend met de geïdentificeerde risico's. Hieruit volgt dat medio 2027 gestart kan worden met (onderdelen van) de realisatie.

26-08-2022

Versie Definitief (D0)
Projectnummer 51007935
Onderwerp Studie HOV ZaanIJ

	2022-2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	En ve
Planstudie (SO)									
Planuitwerking (VO)									
Procedure, grondverwerving, contractvorming									
Aanbesteding									
Realisatie									

Bestuursovereenkomst

Financieringsafspraken

Besluitvorming Sprong over het IJ