

Raadsvoorstel en besluitnota

Onderwerp

HOV ZaanIJ voorlopig voorkeurstracé

Gevraagd besluit

1. Akkoord te gaan met het voorlopig voorkeurstracé zoals vastgesteld tijdens het Breed Bestuurlijk Overleg (BBO) HOV ZaanIJ dd. 29 oktober 2025, inhoudende het tracé dat loopt vanaf NS station Kogerveld in Zaanstad tot en met metrostation Noorderpark in Amsterdam;
2. Kennis te nemen van:
 - a. Het afsluiten van planstudie HOV ZaanIJ fase A en het starten van planstudie HOV ZaanIJ fase B door het college van BenW;
 - b. Dat de verwachte mogelijke investering voor de infrastructuur voor de systemsprong naar een Metrobus voor het traject NS station Kogerveld in Zaanstad tot en met metrostation Noorderpark in Amsterdam uitkomt op ongeveer € 600 miljoen (prijspeil2025), afhankelijk van nog te maken inpassingskeuzes in de volgende fase;
 - c. Het Communicatie- en Participatieplan HOV ZaanIJ

Geheimhouding op grond van de Gemeentewet

Openbaar

(Correctief) referendum bij raadsbesluiten

Het raadsbesluit is niet spoedeisend en daarmee wordt dit raadsbesluit niet eerder uitgevoerd/verder behandeld dan drie weken nadat de Raad het besluit heeft genomen. In artikel 8 van de referendumverordening is namelijk een 'correctief referendum' mogelijk gemaakt.

Kernverhaal

In de ZaanIJ-corridor, het gebied tussen het oosten van Zaanstad en Amsterdam Noord, is al enige tijd een grote transformatie gaande. Waar voorheen vooral bedrijvigheid en havenactiviteiten plaatsvonden, ontwikkelen Zaanstad en Amsterdam zich steeds meer tot één stedelijk gebied waar wonen en werken samenkomen. Deze groei van wonen en werken vraagt om een stevige versterking van het mobiliteitssysteem. Daarom wordt gewerkt aan een planstudie voor een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-verbinding tussen Zaandam Kogerveld en Amsterdam Noorderpark, in de vorm van een MetroBus.

De HOV ZaanIJ is een van de sleutelprojecten uit de Omgevingsvisie van Zaanstad. Het project van de gemeenten Zaanstad, Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam richt zich op een systemsprong van het openbaar vervoer en draagt bij aan alle opgaven uit de visie. Rond de zomer is de raad geïnformeerd over de stand van zaken van de HOV ZaanIJ. Aan het Rijk is door Zaanstad in de zomer een bijdrage gevraagd van € 53.5 miljoen, exclusief BTW, voor investeringen in de infrastructuur voor de HOV ZaanIJ en de samenhangende infrastructuur in de Achtersluispolder. Dit bedrag is toegekend.

De planstudiefase bestaat uit twee delen. In fase A, die nu wordt afgerond, is onderzocht wat het beste tracé is op basis van vervoerwaarde. Met een inpassingstoets is de haalbaarheid onderzocht voor een inpassing van een hoogwaardige ov-verbinding in de bestaande omgeving. Daarbij zijn verschillende routes, haltes, technische mogelijkheden en effecten op de omgeving verkend. De resultaten uit deze fase vormen de basis voor fase B, waarin de inpassing verder wordt uitgewerkt, onderbouwd en getoetst.

Het doel van de gehele planstudiefase is om te komen tot een definitief voorkeurstracé met een voorkeursoplossing voor de inpassing. Hierbij zal de eerste investering een no-regret-maatregel vormen voor het huidige R-net op het tracé en de knooppunten. Dit betekent dat het huidige R-net hierdoor wordt geoptimaliseerd en langer mee kan in de tijd om de groei op te vangen. In samenhang met de voortgang van de gebiedsontwikkelingen in Amsterdam Noord en Zaanstad wordt een optimale uitvoeringsfasering nader uitgewerkt. Ook wordt gekeken naar hoe de omvang van de investering kan worden beperkt om de systeemsprong naar een HOV ZaanIJ tussen 2035 en 2040 mogelijk te maken.

Aanleiding

Aanleiding van dit besluit is het Bestuurlijk Overleg (BO) HOV ZaanIJ dat op 29 oktober 2025 heeft plaatsgevonden. Het BO heeft een aantal besluiten genomen onder voorbehoud van akkoord van BenW en de gemeenteraad van de gemeente Zaanstad. In 2023 is BenW akkoord gegaan met de aanpak van de planstudiefase naar een R-NET MetroBus en het daarbij behorende Plan van Aanpak. Ook is het college akkoord gegaan met de opgestelde financiële afspraken met betrekking tot de planstudie voor HOV ZaanIJ. De drie opdrachtgevers (Vervoerregio Amsterdam, gemeente Amsterdam en de gemeente Zaanstad) en adviserend agenda-lid (Provincie Noord-Holland) hebben de planstudiefase in verband met de omvang en de complexiteit van het project opgedeeld in twee fases: A en B. Na de zomer van 2024 is fase A volledig gestart en is toegewerkt naar een voorlopig voorkeurstracé van de MetroBus tussen Zaanstad-Amsterdam. In deze eerste fase van de planstudie is antwoord gegeven op de vraag op welk tracé (route en eindpunten) HOV ZaanIJ het meeste toegevoegde waarde heeft en of de inpasbaarheid kans van slagen heeft.

Fase A is nu afgerond met een advies om een voorlopig voorkeurstracé vast te stellen tussen NS-station Kogerveld in Zaanstad tot en met metrostation Noorderpark in Amsterdam. Het advies is daarbij om vervolgens planstudie Fase B te starten, met een definitief Plan van Aanpak en een bestuursovereenkomst (BOK).

Beoogd resultaat

Het afronden van planfase A door in te stemmen met het voorlopig voorkeurstracé HOV ZaanIJ tussen Zaanstad Station Kogerveld en Amsterdam Noorderpark.

Het opstarten van fase B te beginnen met het opstellen van een Plan van aanpak en een Bestuursovereenkomst HOV ZaanIJ die in het bestuurlijk overleg en het college wordt vastgesteld.

Het opstarten van de participatie in verband met de MER-procedure ten behoeve van de ontwikkeling HOV ZaanIJ.

Kader

- De raad van Zaanstad is regelmatig betrokken bij de voortgang van de diverse onderzoeksfasen van HOV ZaanIJ door raadsinformatiebrieven, technische sessies en webinars.
- Zaans Mobiliteitsplan 2021/6983
- MAAK.Zaanstad – ambitiedocument (2016/112587)
- Raadsinformatiebrief HOV ZaanIJ - resultaten fase 1, probleemanalyse (2021/4154)
- Raadsinformatiebrief HOV ZaanIJ - resultaten fase 2 onderzoek oplossingsrichtingen (2022/21262)
- Omgevingsvisie Zaanstad 2040 en verder 'Ruimte Maken' (8823021)
- Raadsinformatiebrief HOV ZaanIJ – Aanpak Planstudiefase HOV ZaanIJ (2023/7978171)
- Planstudiefase HOV ZaanIJ (2023/7978171)
- Raadsinformatiebrief HOV ZaanIJ stand van zaken (2025/9415293)
- BenW Besluitnota Concept subsidie-aanvraag Grootchalige Woningbouwlocatie Haven-Stad AchtersluispolderHOV ZaanIJ – 2025/9661825.

- Raadsinformatiebriefsubsidie-aanvraag Grootchalige Woningbouwlocatie Haven-stad Achtersluispolder/HOV ZaanIJ-2025-9661825.

Argumenten en afwegingen

Amsterdam en Zaanstad maken een snelle groei door. Door de nabijheid en verwevenheid van Amsterdam Noord en Zaanstad vraagt dit om regionale samenwerking in de planvorming en uitvoering van projecten. Analyses in 2020 hebben aangetoond dat een systeemsprong op de ZaanIJ-corridor noodzakelijk is vanwege de toevoeging van woningbouw en arbeidsplaatsen in dit gebied. In Zaanstad worden tot 2050 mogelijk meer dan 15.000 nieuwe woningen gerealiseerd. In Amsterdam Noord staat een planvoorraad van 22.000 woningen tot 2040 op de planning, en nog eens 18.000 woningen tot 2050.

Uit verdere verkenning in 2022 bleek dat de MetroBus een goede oplossing is als noodzakelijke systeemsprong in HOV ZaanIJ. De MetroBus kan specifiek, adaptief, duurzaam en flexibel antwoord bieden op de groeiende mobiliteitsvraag en missende schakels in het netwerk. Hiermee is gekozen om in de Planstudiefase verder te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor de MetroBus op de ZaanIJ-corridor. Vanwege de omvang en complexiteit van de planstudie is gekozen voor een gefaseerde aanpak met een fase A en fase B. In dit document treft u een samenvatting van de werkzaamheden van Fase A. In deze fase is het voorlopig voorkeurstracé in beeld gebracht.

MetroBus

De uitgangspunten voor de HOV ZaanIJ MetroBus zijn dat de MetroBus snel, frequent en betrouwbaar vervoer realiseert op drukke corridors, zonder de nog hogere investeringskosten van bijvoorbeeld railinfrastructuur. Een aantrekkelijk MetroBus-alternatief stelt echter wel de nodige ontwerpeisen om de betrouwbaarheid en het comfort te waarborgen.

Binnen de MRA heeft de MetroBus potentie als mobiliteitsmaatregel bij corridors waar een flinke schaal-sprong in het OV-aanbod benodigd is die onder meer voorkomt uit de woningbouwopgave in de MRA. De Metro-Bus biedt daarbij de kwaliteit van een light-railverbinding waar railvervoer (nog) niet haalbaar is. De MetroBus kan op die manier de brede welvaart in onze regio verhogen.

Vanuit Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) is de MetroBus dan ook als werkthema aangewezen. Dit om meer eenduidig richting te geven op het onderwerp en om gezamenlijk met het rijk te blijven optrekken bij opgaven met een bovenregionaal/landelijk belang.

Bij de partners binnen de MRA is de behoefte aan een duidelijke set van eisen voor de MetroBus, die als kader dienen.

Implementatie

De looptijd van de huidige openbaar vervoerconcessie Zaanstreek-Waterland (tot uiterlijk 2038) komt grofweg overeen met het moment dat een systeemsprong naar de MetroBus noodzakelijk is. In fase B zal de vervoerwaarde studie nogmaals worden uitgevoerd voor de periode 2035- 2040. Dit is van belang voor de planning van de realisatie van de benodigde infrastructuur. De strategie is om tot die tijd gefaseerd en in samenhang met de gebiedsontwikkelingen in Amsterdam Noord en Zaanstad de benodigde infrastructuur te ontwikkelen, waarmee de kwaliteit en de capaciteit van de R-net verbindingen eerst toe kan nemen. Dit betekent in alle gevallen een overstap naar gelede bussen op het traject tussen Amsterdam en Zaanstad. Qua planning voor de ZaanIJ-corridor wordt nagestreefd om tussen 2035 en 2040 een systeemsprong naar MetroBus te maken. Aanpassingen aan de infrastructuur dienen hiervoor gereed te zijn.

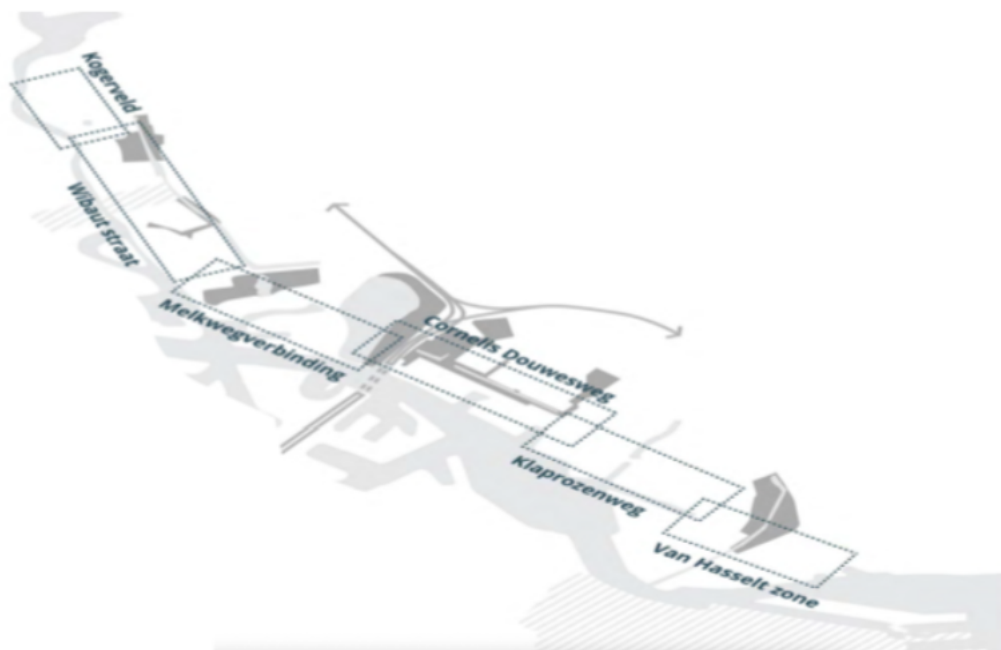
Vervoerkundig advies.

Met het vaststellen van het voorlopig voorkeurstracé wordt de scope bepaald voor de volgende fase. Hiermee is het sterk richtinggevend voor het definitieve voorkeurstracé; een traject tussen station Noorderpark en station Kogerveld. Het voorlopig voorkeurstracé is op basis van de vervoerswaarde en een inpassingstoets tot stand gekomen. Dit is in

samenwerking met de partners van de gemeenten Amsterdam, Zaanstad en de Vervoerregio Amsterdam gedaan.



Voorlopig Voorkeustracé Station Kogerveld Zaanstad-Station Noorderpark Amsterdam.



Deelgebieden

Onderbouwing eindhalte station Kogerveld

Het eindpunt Kogerveld is vervoerkundig voor de systemsprong tot 2040 de beste keuze. Deze ontsluit de in de omgeving omvangrijke (geplande) nieuwbouw. Voor de verbinding van station Kogerveld naar de wijk 't Kalf en de Zaanse Schans kan hier worden overgestapt op een stadsbuslijn. Onderzocht is of verlenging van de HOV ZaanIJ naar station Zaandijk - Zaanse Schans kansrijk is. Dit vanwege de toekomstige verstedelijking rond dit station waardoor de gemeente Zaanstad in haar Omgevingsvisie voor HOV ZaanIJ een route vanaf

Kogerveld naar station Zaanlijk-Zaanse Schans heeft opgenomen. Een route naar NS station Zaanlijk - Zaanse Schans zorgt bovendien voor een (overstap)verbinding tussen De ZaanIJ-corridor en de (NS) Zaanlijn en kan de groei van autoverkeer afvangen op het stedelijk en rijkswegennet uit de noordwestelijke richting voor bestemmingen in Zaanstad en Amsterdam Noord. Vanuit het onderzoek wordt echter geadviseerd om het doortrekken van Kogerveld naar Zaanlijk - Zaanse Schans nu niet mee te nemen in de inpassingsstudie, omdat er sprake is van nog onvoldoende instappotentieel voor een MetroBus). Het advies is verder om later (na 2030) en bij de studie naar vervanging van de Coenbrug over de Zaan als ook de woningbouw ontwikkeling meer concreet is te beoordelen of doortrekken wenselijk is. Er is dan meer zicht op de wijze van realisatie van de MetroBus en de ontwikkeling van de vervoerwaarde op de corridor. Vervolgens kan er op dat moment de benodigde infrastructuur en vervoerwaarde opnieuw bepaald worden en een keuze gemaakt worden voor een mogelijk verlenging na 2040.

Onderbouwing tracé via de Wibaut-as

In de omgevingsvisie is de mogelijkheid opgenomen dat zowel de route over de Wibaut-as als die over Poelenburg-as dezelfde MetroBus kwaliteit moeten krijgen om gebruik van OV zoveel mogelijk te stimuleren. Uit het verkeerskundig advies is echter gebleken dat het exploiteren van twee assen met zeer hoge frequenties lastiger en kostbaarder is. Gelet op de vervoervraag is de keuze voor één enkele hoogwaardige verbinding in de vorm van een MetroBus-as voor de ZaanIJ-corridor passender omdat de kwaliteit en frequentie op één as hoger kan. In de daluren, weekenden en avonden kan bij één MetroBus-as namelijk gemakkelijker gekozen worden voor een hogere frequentie op die verbinding. De Wibaut-as is door de grotere bevolkingsdichtheid passender bevonden. De andere as aan de Oostzijde van Poelenburg-Peldersveld blijft bediend met R-net, zoals nu het geval is. Onderliggend lijnennet wordt op de MetroBus afgestemd.

Tracé Thorbeckezone

Voor het tracé tussen busstation de Vlinder en de Wibaut-as zijn twee routes in beeld: rijden via de NoorderIJ en Zeedijk tegen geringe investeringen óf via de Thorbeckezone, dichterbij de toekomstige woningbouwontwikkeling in deze zone en Oost. In Fase B wordt de complexiteit van de inpassing de Thorbeckezone nader onderzocht. Op basis daarvan wordt een definitieve keuze voor één van deze routes uitgewerkt en voorgelegd.

Onderbouwing tracé Noorder-IJplas (Melkwegverbinding)

Dit deel van het tracé ligt op de gemeentegrens tussen Amsterdam en Zaanstad. Hiervoor zijn drie mogelijke routes beschouwd. Twee van deze opties gaan over de A10 en de Noorder-IJplas. Het wordt het echter niet realistisch geacht dat er voor 2040 een brug over de A10 en de plas komt. Hierdoor is in het voorlopig voorkeurstracé gekozen voor het tracé bovenlangs de Noorder-IJplas over de bestaande busbaan tussen Amsterdam en Zaanstad. Voor het eindbeeld van de gebiedsontwikkeling in Amsterdam en Zaanstad na 2040 is nadrukkelijk van belang om de andere optie niet uit beeld te laten verdwijnen. In planfase B wordt de optie met een route over de A10 en de Noorder-IJplas en via de Sluispolderweg daarom wel meegenomen in de uitwerking. Na de uitwerking zijn haalbaarheid en kosten meer exact in beeld en kan er een betere afweging worden gemaakt op haalbaarheid na 2040. Er blijft een ruimtelijke reservering voor MetroBus in dit gebied.

Inpassingstoets

Met de inpassingstoets is onderzocht of de inpassing van het MetroBus-systeem haalbaar is. Meerdere inpassingsvarianten zijn onderzocht om een breed beeld van de mogelijkheden te krijgen. De conclusie luidt dat het MetroBus-systeem op het tracé Kogerveld – Noorderpark haalbaar lijkt. De inpassingstoets is een hulpmiddel geweest om inzicht te verkrijgen over de potentiële knelpunten en kansen voor de volgende fase en daarop een kostenraming te baseren. Dit om meer inzicht te krijgen bij de complexiteit van de opgave. In planfase B wordt

de inpassing, en welke keuzes daarvoor moeten worden gemaakt, verder onderzocht en uitgewerkt.

Omgevingsvisie

De HOV ZaanIJ vormt een drager voor de verbetering van de 6 strategische opgaven. De een wat nadrukkelijker dan de ander. In de kern versterkt de HOV ZaanIJ samenhang tussen verstedelijking, duurzaamheid en kansengelijkheid. De bijdrage aan de strategische koers van Zaanstad is ook per opgave te benoemen. Daarmee is duidelijk dat de HOV ZaanIJ niet alleen een 'mobiliteitsproject' is, maar juist een drager is voor de ontwikkeling van onze stad op de 6 strategische opgaven:

Kansengelijkheid: De HOV ZaanIJ maakt dagelijkse voorzieningen beter bereikbaar en verbetert de woonwerkbalans in de regio. Banen en voorzieningen worden beter bereikbaar en vervoersarmoede wordt tegengaan.

Gezondheid: Doordat de HOV ZaanIJ aansluit op loop/fietsverbindingen zorgt dit voor een gezonde leefomgeving, die uitnodigt tot meer beweging. De HOV-verbinding kan als vervanging voor (meer) autoverkeer zorgen en daarmee voor verbetering van de luchtkwaliteit. Daarnaast maakt de HOV ZaanIJ de gezondheidsvoorzieningen voor de regio beter bereikbaar/toegankelijker.

Economie: Goede verbindingen tussen gebieden, en met de regio, zijn essentieel voor bewoners om voorzieningen te kunnen bereiken en te recreëren, maar ook voor de bereikbaarheid van bedrijven en banen. Zaandam Oost en Zuid kan daardoor transformeren naar een meer gemengd gebied. Het aantal mensen dat in Zaandam Oost woont en werkt zal de komende jaren groeien. Zo draagt de HOV ZaanIJ bij aan de verbetering van de economische vitaliteit van Zaanstad en de regio.

Duurzaamheid: Door Zaandam Oost en Zuid te ontsluiten met snel, frequent openbaar vervoer, kan de HOV ZaanIJ bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit. De HOV ZaanIJ levert een bijdrage aan het verminderen van de druk op het bovenliggende wegennet en levert zo een bijdrage aan het verbeteren van de leefbaarheid (bijv geluid- en luchtkwaliteit). Ook de toename van de verkeersdruk op de stedelijke infrastructuur (zoals de Thorbeckeweg) kan afnemen door hoogwaardig openbaar vervoer. Door verdergaande verdichting en openbaar vervoer wordt Zaanstad/de MRA een aantrekkelijker regio, die beter bereikbaar is met duurzame vervoermiddelen.

Verstedelijking: HOV ZaanIJ verbindt Zaandam Oost met het treinstation Kogerveld en het (streek- en metro-) vervoer van Amsterdam. Langs het tracé ontstaan kansen om andersoortige functies te realiseren waarbij Zaandam Oost en de Achtersluispolder worden verdicht. Dit draagt weer bij aan de kwalitatieve verstedelijking en de afspraken die de gemeente Zaanstad heeft gemaakt in het kader van het Nationaal programma Leefbaarheid en Veiligheid.

Veiligheid: Door menging van functies ontstaat een levendigere en sociaal veiligere omgeving.

Behalve deze bijdrage van de HOV ZaanIJ aan de strategische opgaven, hangt dit project ook samen met andere sleutelprojecten in de Omgevingsvisie:

Sleutel 3: De potentie van de drie stadsparken ten volle benutten.

Sleutel 4: Zaandam Centrum dóórontwikkelen als levendig stadshart.

Sleutel 6: Productieve wijken zijn een motor voor nieuwe woonwerkmilieus.

Sleutel 7: De Achtersluispolder transformeren en intensiveren.

Sleutel 12: Poelenburg en Peldersveld kwalitatief verstedelijken.

Regionale context

De HOV ZaanIJ is ook noodzakelijk vanuit een groter regionaal perspectief. De grootschalige woningbouw blijft niet beperkt tot de MRA, maar zal ook ten noorden van Zaanstad plaatsvinden (Hoorn/Westfriesland/Alkmaar). Dit geeft extra vervoersstromen in Noord-Holland boven het Noordzeekanaal, waardoor het bovenliggende wegennetsnel zal vollopen als geen maatregelen worden getroffen.

De HOV kan een belangrijke rol spelen in het deels opvangen van de extra mobiliteitsbehoefte door een slimme koppeling tussen hoogwaardig openbaar vervoer, doorfietsroutes en multimodale overstappunten. Zo wordt niet alleen de bereikbaarheid versterkt, maar ook de brede welvaart in Zaanstad en de regio. Een groot aantal sociaal-maatschappelijke vraagstukken wordt bediend met de aanleg. Niet alleen neemt de bereikbaarheid naar Amsterdam toe, maar met een goede positionering van de haltes op deze route, wordt ook de ontwikkeling van meer woon-werk-combinaties in Zaanstad aantrekkelijk. Bij de HOV geldt het adagium: ruimtelijk investeren zal maatschappelijk renderen.

Start planfase B

Planfase B wordt gestart met een Plan van Aanpak en een Bestuursovereenkomst die die wordt vastgesteld in het bestuurlijk overleg HOV ZaanIJ en aan het college van BenW zullen worden voorgelegd.

Fase B staat in het teken van onderzoeken die nodig zijn om te komen van een voorlopig voorkeurstracé naar een definitief voorkeurstracé. In deze fase wordt onder andere een milieueffectrapportage (MER) opgesteld, een herijking van de vervoerwaardestudie uitgevoerd, de ruimtelijke inpassing verder uitgewerkt in samenspraak met projecten langs de route en het participatietraject opgestart.

Om te toetsen of de aanbeveling om het Metrobus-concept te implementeren bij de eerstvolgende OV-concessie haalbaar is, zijn alle voorziene projectonderdelen, voor zover dit in deze fase al mogelijk is, in de tijd uitgezet. Hierbij wordt uitgegaan van circa 5 jaar planvorming en voorbereiding; 2,5 jaar planstudie fase B en 2,5 jaar planuitwerking per deelopgave inclusief aanbestedingen.

Voor de realisatie zelf is circa 6 jaar voorzien. Het deel op de Wibaut-as zal naar verwachting het meeste tijd in beslag nemen gezien de benodigde fasering om de hinder en bereikbaarheid voor weggebruikers (OV, auto en fiets) acceptabel te houden. Hiermee is de verwachting dat medio 2036 de infrastructuur gereed kan zijn voor de systeemsprong naar het Metrobus-concept. De overige deelgebieden zullen naar verwachting een kortere uitvoeringstijd kennen, afhankelijk van het uiteindelijke voorkeursontwerp. Hiermee bestaat nog enige keuzevrijheid in de toekomst voor de aanvangsmomenten van de bouwwerkzaamheden in deze deelgebieden.

Draagvlak

Het voorlopig voorkeurstracé HOV ZaanIJ is tot stand gekomen in samenwerking met de Vervoerregio, de gemeente Amsterdam, de gemeente Zaanstad en ondersteund door de Provincie Noord-Holland en het Rijk.

Aansluiting externe ontwikkelingen

HOV ZaanIJ draagt bij aan bereikbaarheidsdoelstellingen en grootschalige gebiedsontwikkelingen:

- Alternatief voor dagelijkse autoverplaatsingen: ontlast rijkswegen (A10, A8, A5) en onderliggend wegennet.
- Versterking multimodale ketenmobiliteit: vermindert knelpunten in regionaal OV-systeem en impuls voor duurzame verplaatsingen – ook in het voor- en natransport.
- Faciliteert hoogstedelijke knooppuntontwikkeling rond knooppunt Kogerveld en is aantrekkelijk voor bewoners en bedrijven.
- Zorgt voor snelle verbinding tussen woon- en werkgebieden in de Metropoolregio Amsterdam.
- Versterkt ruimtelijke en sociale samenhang in de regio en zorgt voor betere kansen en kwalitatieve verstedelijking in Zaandam-Oost (NPLV-gebied).

Financiële consequenties

Dit voorstel heeft (vooralsnog) geen financiële consequenties.

Ter informatie:

Kosten planfase B

De totale gezamenlijke kosten (bijdrage) voor HOV ZaanIJ fase B zijn in 2023 geraamd op € 6 miljoen. Hiervan is 25% voor de gemeente Zaanstad. Dit bedraagt € 1,5 miljoen. Dit bedrag is sinds 2024 opgenomen in de exploitatie van de meerjarenbegroting. De raming is geactualiseerd en het bedrag is nog steeds toereikend voor fase B.

De apparaatskosten (begeleiding) van fase A en B van Zaanstad zelf waren opgenomen in het bestaande krediet waaruit ook de bijdrage van Fase A is gedekt. Eventuele actualisatie vindt plaats via actualisatie van het investeringsfonds.

Kosten uitvoeringsfase

Van het schetsontwerp is een probabilistische kostenraming (SSK) opgesteld om gevoel te krijgen bij de verwachte benodigde investering. In de vorige fase is hiervoor (zonder SSK-raming) een bedrag geschat van € 200 miljoen (prijspeil 2022) voor de aanpassingen aan de infrastructuur en € 100 miljoen voor het benodigde materieel (de genoemde bedragen zijn investeringskosten exclusief BTW). In deze fase is geen verder onderzoek gedaan naar de kosten voor het benodigd materieel, daarmee is de eerste genoemde € 100 miljoen nog steeds de beste inschatting. De inpassing zal pas in fase B van de planstudiefase tot het niveau van een voorkeursoplossing worden gebracht. Op dat moment zal pas duidelijk zijn welke projectonderdelen daadwerkelijk zullen worden opgenomen. Deze fase is conservatief aangepakt; daar waar een tunnel mogelijk is, maar het mogelijk ook gelijkvloers kan worden ingepast, is in de raming uitgegaan van een tunnel (Peperstraat en Bernhardplein). Het schetsontwerp HOV ZaanIJ (bijlage III.) is als uitgangspunt gebruikt bij deze SSK-raming. Dit leidt tot de volgende bedragen (investeringskosten, prijspeil 2025, exclusief BTW, inclusief risicoreservering met een bandbreedte van +/- 20%):

Deelgebied	Geraamde kosten (tracé door de Noorder IJplas)	Geraamde kosten (tracé om de Noorder IJplas via de Noorder IJ- en Zeedijk)	Toegekende Rijksbijdrage voor de 1 ^e stap (september 2025)
Kogerveld	EUR 87 miljoen	EUR 87 miljoen	
Wibaut-as	EUR 112 miljoen	EUR 112 miljoen	50% van EUR 52 miljoen (WOMO Zaanstad)
Melkwegverbinding	EUR 156 miljoen	EUR 11 miljoen	50% van EUR 9 miljoen (WOMO Zaanstad)

Cornelis Douwesweg Klaprozenweg	EUR 93 miljoen EUR 45 miljoen	EUR 93 miljoen EUR 45 miljoen	
Van Hasseltzone	EUR 243 miljoen	EUR 243 miljoen	EUR 86 miljoen (WOKT Amsterdam)
Totaal	EUR 736 miljoen	EUR 591 miljoen	

Financiële bijdrage rijk

Zaanstad en Amsterdam hebben ieder afzonderlijk een aanvraag bij het Rijk ingediend om een eerste betekenisvolle stap te zetten in de aanleg van het tracé om een systeemsprong van de HOV ZaanIJ mogelijk te maken. Zaanstad heeft daarbij middelen aangevraagd voor de aanpak van de deelgebieden Wibaut-as en Melkwegverbinding (optimalisatie Noorder IJ- en Zeedijk tot aan Thorbeckeweg / Vijfhoek) en Amsterdam voor de aanpak van de Johan van Hasseltzone (busstation eind- en beginpunt HOV ZaanIJ).

Om tot een systeemsprong van de HOV ZaanIJ te komen is bij de aanvraag voorlopig uitgegaan van de volgende realisatiefasen vanaf 2028:

1. Om een eerste betekenisvolle stap te zetten en daarmee de huidige R-net route te verbeteren op het deelgebied Wibaut-as en Melkwegverbinding (Noorder IJ- en Zeedijk) is een no-regret aanpassing – een maatregel die we sowieso willen nemen - nodig van de bestaande infrastructuur en openbare ruimte. De concept subsidie-aanvraag gaat over deze fase.
2. Verdergaand optimaliseren van de infrastructuur in het deelgebied Wibaut-as (met name ter hoogte van de Peperstraat) en deelgebied Kogerveld conform het binnenkort vast te stellen voorlopig voorkeurstracé (begin 2026) en de planstudie fase B 2028).
3. Ambitie van het tracé na 2038 (is mede afhankelijk van de uitkomsten van planstudie fase B):
 - Melkwegverbinding aanpassen om de route via de te ontwikkelen Thorbeckewijk en rechtstreeks door de Noorder IJ-plas en de Achtersluispolder te kunnen rijden;
 - Doortrekken van het tracé HOV ZaanIJ van het station Kogerveld naar station Zaanwijk-Zaanse Schans vanwege verwachte woningbouw en instappotentieel uit Zaanstad Noord en omliggende gemeenten ten noordwesten van Zaanstad.

Totaaloverzicht 1e fase no-regret incl. verkeersaanpassingen

Mobiliteitspakketten	Incl. BTW	Excl. BTW	Rijk	VRA	ZNSTD IF
HOV ZaanIJ: Wibaut-as	62,9	52,0	26	18,2	7,8
HOV ZaanIJ: Melkweg	10,9	9,0	4,5	3,15	1,35
Reconstructie Sluispolderweg	16,4	14,5	7,25	2,42	4,83
Tweede ontsluiting ASP	17,4	15,0	7,5	2,5	5,0
Totaal	107,6	90,5	45,25	26,27	18,98

De subsidietoekenning van het Rijk behelst een eerste stap voor de no-regret aanpassingen voor deelgebieden Wibaut-as en Melkwegverbinding (Noorder IJ- en Zeedijk) fase 1. Het gaat om een bedrag van afgerond € 61 miljoen excl. BTW met een bijdrage van afgerond € 30,5 miljoen van het Rijk en een bijdrage van afgerond € 21,35 miljoen van de VRA. Zaanstad draagt afgerond € 9,15 miljoen bij uit het investeringsfonds.

De reconstructie Sluispolderweg en de tweede ontsluiting ASP bedraagt afgerond € 29,5 miljoen excl. BTW. Het Rijk draagt afgerond € 14,75 miljoen bij, VRA afgerond € 4,92 miljoen en Zaanstad afgerond € 9,83 miljoen.

Totaal bedraagt het project HOV ZaanIJ fase 1 (no-regret maatregelen) met de verkeersaanpassingen € 90,5 miljoen excl. BTW (incl. BTW ongeveer € 107,6 miljoen).

Juridische consequenties

Als volgende stap in het project wordt nu met fase B (de planstudie) gestart. Hiervoor zullen de nodige opdrachten worden verstrekt ter uitvoering daarvan. Onderdeel van Fase B is het opstellen van een Plan van Aanpak en het sluiten van een Bestuursovereenkomst (BOK). Dit wordt nog ter besluitvorming voorgelegd aan het college.

Communicatie/vervolgtraject

Communicatie

Als onderdeel van de planstudiefase is een Communicatie- en Participatieplan opgesteld. Het plan gaat gedetailleerd in op hoe er tijdens fase B gecommuniceerd en geparticipeerd wordt. Daarnaast geeft het een doorkijk naar de communicatie en participatie in latere fasen van het project.

Planning

- Q1 2026 Bestuurlijk Overleg HOV ZaanIJ: vaststelling definitief Plan van Aanpak + BOK fase B, waarna een collegebesluit wordt gevraagd aan BenW.
- Medio 2028: HOV ZaanIJ definitief tracé met voorkeursoplossing inpassing/projectbesluit/Nota van Uitgangspunten. Hiervoor wordt een raadsbesluit gevraagd.

Raadsbesluit

De gemeenteraad van Zaanstad,

Besluit:

1. Akkoord te gaan met het voorlopig voorkeustracé zoals vastgesteld tijdens het Breed Bestuurlijk Overleg (BBO) HOV ZaanIJ dd. 29 oktober 2025, inhoudende het tracé dat loopt vanaf NS station Kogerveld in Zaanstad tot en met metrostation Noorderpark in Amsterdam;

2. Kennis te nemen van:

- a. Het afsluiten van planstudie HOV ZaanIJ fase A en het starten van planstudie HOV ZaanIJ fase B door het college van BenW;
- b. Dat de verwachte mogelijke investering voor de infrastructuur voor de systeemsprong naar een Metrobus voor het traject NS station Kogerveld in Zaanstad tot en met metrostation Noorderpark in Amsterdam uitkomt op ongeveer € 600 miljoen (prijspeil2025), afhankelijk van nog te maken inpassingskeuzes in de volgende fase;
- c. Het Communicatie- en Participatieplan HOV ZaanIJ

In de vergadering van-.....- 2025

De griffier,

Conform de [machtiging tekenbevoegdheid raadstukken](#) is dit besluit alleen ondertekend door griffier.