

Bijlage I. Bestuurlijke Notitie HOV ZaanIJ

Inleiding

Amsterdam en Zaanstad maken een snelle groei door. Door de nabijheid en verwevenheid van Amsterdam Noord en Zaanstad Zuid en Oost 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. Uit verdere verkenning in 2022 bleek dat de Metrobus (BRT) 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 in de Planstudiefase gekozen om 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 vervolgens een fase B. In dit document treft u een samenvatting van de werkzaamheden van Fase A van het project HOV ZaanIJ. In deze fase is het voorlopig voorkeustracé in beeld gebracht. Hiervoor is vervoerkundig advies gevraagd bij het bureau Movin. Daarnaast is er ook een inpassingstoets voor de ruimtelijke inpassing uitgevoerd door Haskoning. Deze is gedaan om een beeld te krijgen van de technische haalbaarheid, kosten en planning. De ruimtelijke inpassing zelf is voor dit BBO geen onderdeel van de besluitvorming. De onderstaande punten komen aanbod in dit stuk.

Inhoud

1. Vervoerkundig advies (ter kennisname)
2. Voorlopig voorkeustracékeuze Kogerveld-Noorderpark (vaststellen – agendapunt 4c)
 - a. Onderbouwing eindhalte en tracé in Zaanstad
 - b. Onderbouwing tracé bovenlangs Noorder-IJplas
 - c. Onderbouwing eindhalte en tracé in Amsterdam
3. Inpassingstoets (ter kennisname/illustratie)
4. Planning en kosten (ter kennisname - er wordt nu geen financieel besluit gevraagd)

1. Het vervoerkundig advies

In de 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. Voor het tracé is advies gevraagd aan Movin (zie bijlage II bij de geannoteerde agenda BBO 29/10). Vanuit dit vervoerkundig advies zijn een aantal richtinggevende aanbevelingen gekomen. Twee aanbevelingen zijn algemeen richtinggevende aanbevelingen. Daarnaast is er advies meegegeven voor het voorlopig voorkeustracé. De aanbevelingen hierover komen aan bod bij punt 2 en zijn te herkennen aan de onderstreping.

Algemene aanbevelingen:

- 1) Kies voor een helder en aansprekend Metrobus concept dat betrouwbaar, frequent en comfortabel is.

Het advies stelt dat een belangrijke voorwaarde binnen deze opgave het definiëren is van het concept Bus Rapid Transit (BRT), wat in deze regio Metrobus is gaan heten. De reden hiervoor is dat deze definitie bepalend is voor maatvoeringen, nodig bij ruimtelijke inpassing, en later bij de technische uitwerking. In de regio is de Metrobus op dit moment een ontbrekende schakel binnen het mobiliteitssysteem. De Metrobus kan snel, frequent en betrouwbaar vervoer realiseren op drukke corridors, zonder de hoge investeringskosten van bijvoorbeeld railinfrastructuur. Een aantrekkelijk Metrobus-alternatief stelt echter de nodige ontwerpeisen om de betrouwbaarheid en het comfort te waarborgen.

Binnen het kader van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB) is de MetroBus als werkthema benoemd om invulling te geven aan de ambitie om een robuust, duurzaam en toekomstbestendig OV-systeem te realiseren binnen de MRA. Er is een werkgroep opgericht die zich afgelopen jaren bezig heeft gehouden met het definiëren van het concept van de MetroBus. Deze werkgroep heeft voor de gehele metropoolregio een

toeisen-rapport opgesteld met de eisen die binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) aan Metrobus-verbindingen worden gesteld. Het toeisen document is inmiddels afgestemd met de betrokken partijen en wordt binnenkort aangeboden aan de SBaB Programmaraad voor definitieve besluitvorming. De HOV ZaanIJ-MetroBus ligt in lijn met de toeisen die hierin zijn opgenomen.

2) Implementeer bij de eerstvolgende concessie het Metrobus-concept

De looptijd van de huidige concessie Zaanstreek-Waterland (tot uiterlijk 2038) komt grofweg overeen met het moment dat een systeemsprong naar MetroBus zeker noodzakelijk is. Het advies luidt; Ontwikkel tot die tijd gefaseerd en in samenhang met de gebiedsontwikkelingen in Noord en Zaanstad de benodigde infrastructuur en een dienstregeling waarmee de kwaliteit en de capaciteit van de R-net verbindingen eerst toe kan nemen. Dit betekent in alle gevallen een stap naar gelede bussen op het traject tussen Amsterdam en Zaanstad. Qua planning voor de ZaanIJ-corridor wordt dit uitgangspunt aangehouden; tussen 2035 en 2040 een overgang naar MetroBus; aanpassingen aan de infrastructuur dienen hiervoor gereed te zijn. In de vervoerwaardenstudie voor Fase B zal opnieuw gekeken worden naar deze kantelpunten en zal een check plaatsvinden op de periode 2035-2040. Deze kantelpunten zijn namelijk van belang voor de planning van de realisatie van de benodigde infrastructuur.

2. Voorlopig voorkeurstracékeuze Kogerveld-Noorderpark (besluit: Vaststellen)

Met het vaststellen van het voorlopig voorkeurstracé wordt de scope bepaald voor de volgende fase. Hiermee is het sterk richtinggevend voor het definitief voorkeurstracé. Het belangrijkste advies van Movin dat meegegeven is voor de eindhaltes; kies voor een traject tussen Noorderpark en Kogerveld. Vervolgens is het voorlopig voorkeurstracé in combinatie met de inpassingstoets tot stand gekomen in samenwerking met de partners Amsterdam, Zaanstad en Vervoerregio.

Kies voor het traject tussen belangrijke OV-haltes: in Amsterdam Noorderpark en in Zaanstad Kogerveld.

Een traject tussen station Kogerveld en metrostation Noorderpark wordt als meest kansrijk gezien. Voor drie gedeeltes van het tracé wordt dit hieronder uitgelegd.

a. Onderbouwing eindhalte en tracé in Zaanstad

Het eindpunt Kogerveld is vervoerkundig voor de systeemsprong tot 2040 de beste keuze. Deze ontsluit de omvangrijke nieuwbouw en station Kogerveld; een verbinding naar de wijk 't Kalf en de Zaanse Schans kan hier via overstap op een stadsbuslijn worden geboden. De realisatie van een busstation met voldoende capaciteit is mogelijk. Advies van Movin hierbij:

Kies voor de ontwikkeling van een enkele hoogwaardige stedelijke as op de ZaanIJ-corridor (dit is een cruciale drager voor verbinding en ontwikkeling).

In Zaanstad speelde de vraag of zowel de Wibaut-as als de route over Poelenburg-as dezelfde Metrobus kwaliteit moeten krijgen en in relatie tot de doelgroep en toekomstige woningbouwlocaties en hiermee ook het eindpunt: Kogerveld, en aantakking op de Zaan Corridor via Station Zaandijk Zaanse Schans, Koog aan de Zaan of station Zaandam? Er is overwogen om beide bestaande R-net busverbindingen tussen Amsterdam Noord en Zaanstad (lijn 391 en 394) te transformeren naar een Metrobus systeem. Uit het advies van Movin 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 in dit geval 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 in dit geval door de grotere bevolkingsdichtheid passender bevonden. De andere as blijft bediend met R-net, zoals nu het geval is. Onderliggend lijnennet wordt op de MetroBus afgestemd.

Op verzoek van de gemeente Zaanstad is ook onderzocht 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 Zaandijk-Zaanse

Schans heeft opgenomen. Een route vanaf ZMC naar NS station Zaanse Schans zorgt bovendien voor een overstapverbinding tussen De ZaanIJ-corridor en de Zaanlijn en kan groei van autoverkeer op het stedelijk- en rijkswegennet uit de noordwestelijke richting afvangen voor bestemmingen in Zaanstad en Amsterdam Noord.

Vanuit het onderzoek wordt echter geadviseerd het doortrekken van Kogerveld naar Zaanse Schans nu niet meenemen in de inpassingsstudie (het berekende instappotentieel ligt vooralsnog te laag voor de capaciteit van een Metrobus), maar later (na 2030) mogelijk aan te sluiten bij de studie naar vervanging van de Coenbrug over de Zaan als ook de woningbouw ontwikkeling meer concreet 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. Voor het tracé tussen busstation de Vlinder en de Wibaut-as zijn nog twee routes in beeld, rijden via de NoorderIJ en Zeekdijk tegen geringe investeringen of via de Thorbeckezone dichterbij de woningbouwontwikkeling in deze zone en Oost. Een definitieve keuze voor één van deze routes wordt in fase B gemaakt.

b. Onderbouwing tracé bovenlangs Noorder-IJplas

Dit deel van het tracé ligt op de gemeentegrens tussen Amsterdam en Zaanstad. Hiervoor zijn drie mogelijke tracés in beschouwd. Twee van deze opties gaan over de A10 en de Noorder-IJplas. Vanuit de partners wordt het echter niet realistisch geacht dat er voor 2040 een brug over de A10 en plas komt. Hierdoor is in het voorlopig voorkeurstacé gekozen om een systeemsprong tijdig mogelijk te maken 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 de volgende fase wordt de optie met een route door de Noorder IJplas en de Sluispolderweg ook meegenomen in de uitwerking. Na de uitwerking zijn haalbaarheid en kosten meer exact in beeld en kan er een ruimtelijke reservering worden opgenomen vanaf 2040.

c. Onderbouwing eindhalte en tracé in Amsterdam

Het advies is als eindpunt in Amsterdam te kiezen voor metrostation Noorderpark en de capaciteit en de kwaliteit van het huidige metrostation aan te passen. Project Johan van Hasseltzone heeft een eerste verkenning gedaan naar mogelijke haalbaarheid van een busstation voor de Metrobus aan de westzijde van het Noordhollandskanaal. Het is een complexe opgave om aan alle doelstellingen in dat gebied te voldoen, maar het lijkt vooralsnog haalbaar.

Op verzoek van de gemeente Amsterdam is onderzocht of verlenging van de HOV Zaan/IJ-busbaan tot in Hamerkwartier wenselijk is. Doortrekken van de Metrobus naar Hamerkwartier kan de inpassing op Noorderpark vereenvoudigen, maar kent andere ruimtelijke uitdagingen. De verbinding trekt volgens het model echter relatief weinig reizigers, zo'n 400 - 500 per etmaal. Dat is onvoldoende om de Metrobus door te trekken naar het Hamerkwartier. Bovendien blijkt ook de inpassing in het Hamerkwartier een (te) grote uitdaging.

Vanuit het onderzoek wordt geadviseerd om de MetroBus niet door te trekken naar Hamerkwartier, maar om het Hamerkwartier op te nemen in het onderliggende OV-netwerk. De Vervoerregio, gemeente Amsterdam en het GVB werken momenteel gezamenlijk aan een oplossing voor een goede invulling van Openbaar Vervoer in het Hamerkwartier. Dit gaat via de reguliere werkwijze; het opstellen van het vervoersplan dat in lijn ligt met het programma van eisen van de GVB concessie. Dit proces staat los van het project HOV ZaanIJ.

Over het tracé in Amsterdam is niet veel discussie geweest. De as Van Hasseltweg, Klaprozenweg en Douwesweg is een logische keuze. Er is wel naar alternatieven gekeken zoals de Tt. Vasumweg en de Meteorenweg, maar deze vielen vrij snel af.



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

Vanuit deze bevindingen tekent zich een tracé af voor de MetroBus op de ZaanIJ corridor. Met hulp van ingenieursbureau Haskoning heeft het projectteam in beeld gebracht of de inpassing van het Metrobus-concept kansrijk is en hoe dit zou kunnen worden gerealiseerd. Hierbij zijn bij de inpassingsstudie verschillende mogelijkheden om de Noorder IJplas te passeren in beeld gebracht. In aanvulling op het vervoerkundig advies, is naast het Noorderpark ook het Hamerkwartier beschouwd als mogelijk eindpunt omdat dit wellicht de complexe inpassing bij Noorderpark kan vereenvoudigen. Tijdens deze inpassingsstudie is gezamenlijk geconcludeerd dat inpassing van het Metrobus tracé in het Hamerkwartier te veel ruimte vraagt en dat de meer kansrijkere variant haar eindpunt heeft op de Varenweglocatie bij station Noorderpark. Verder lijkt het tracé overal inpasbaar.

3. Ruimtelijke Inpassingstoets Haskoning

De voorkeursinpassing wordt bepaald in fase B van de planstudie en is nu geen onderdeel van de besluitvorming. In fase A is wel al onderzocht en getoetst of de inpassing op het voorlopig voorkeurstracé kan leiden tot een haalbare, maakbare en betaalbare oplossing. Dit heeft een hoop inzichten opgeleverd in kansen, knelpunten, de planning en kosten.

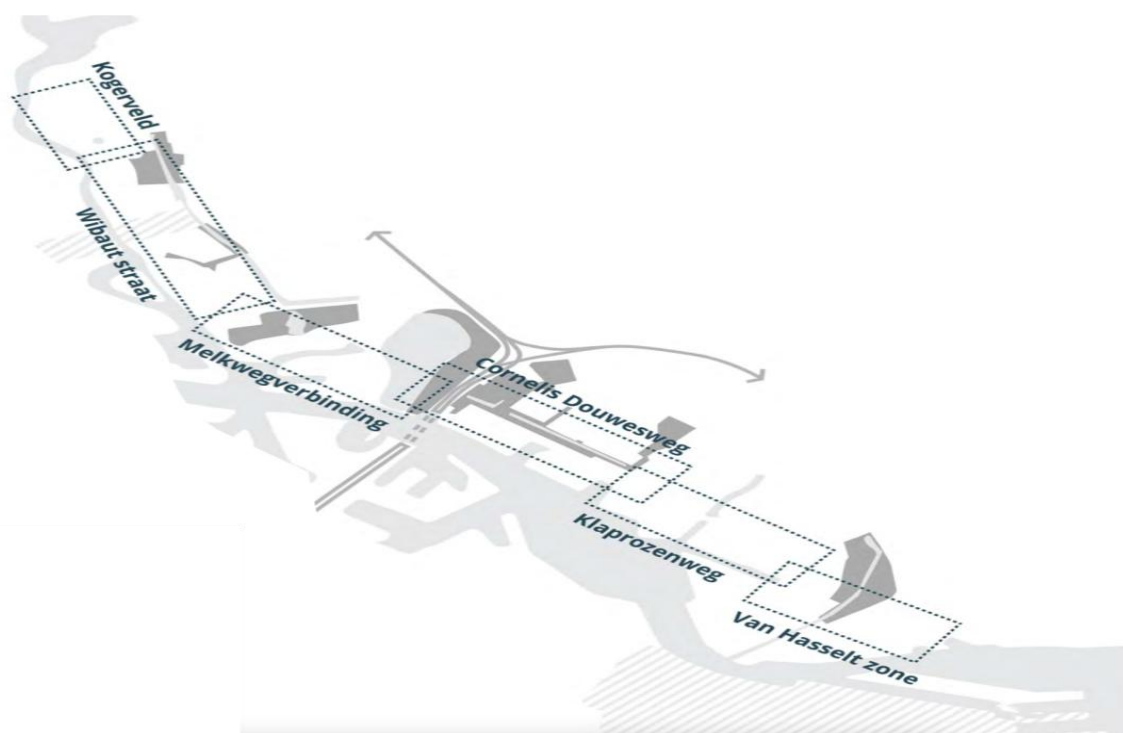
Via het proces van ontwerpend onderzoek is stap voor stap, in samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam en haar partners, toegewerkt naar het gedeeld beeld dat inpassing op het voorgestelde voorkeurstracé haalbaar lijkt. Hiervoor moeten wel nog een aantal vervolgonderzoeken en scenario's worden uitgewerkt. De compacte lijst is te vinden op pagina 7 van deze bestuurlijke notitie. Een complete lijst met onderzoeksvragen voor fase B van de Planstudiefase is opgenomen aan het eind van de inpassingstoets en is verbeeld met een eerste schetsontwerp HOV ZaanIJ Inpassing (zie bijlage III).

De volledige eindrapportage Inpassingsstudie van Haskoning is te omvangrijk (ca 400 pagina's) om als bijlage op te nemen. Indien gewenst kan deze worden opgevraagd bij de Vervoerregio Amsterdam. De eindrapportage bestaat uit de volgende onderdelen; analyse en visie, programma van eisen, effectenrapportage varianten, afwegingsnotitie varianten, inpassingstoets met schetsontwerp HOV ZaanIJ inpassing en Ontwikkelpadnotitie.

Om gevoel te krijgen bij de mogelijke doorlooptijd van het gehele project richting de systeemsprong naar MetroBus is aan de hand van de inpassingstoets een eerste inventarisatie gedaan in welke jaarschijven in samenhang met de gebiedsontwikkelingen onderdelen van het tracé gerealiseerd kunnen worden. Hierbij is zowel gekeken naar huidige knelpunten qua doorstroming als naar de verwachting om werkzaamheden met raakvlakprojecten te kunnen combineren tot een integrale deelopgave en zo ook de mogelijke hinder van gelijktijdige werkzaamheden te beperken.

Dit is vooral een eerste vingeroefening geweest om gevoel te krijgen bij de haalbaarheid om medio 2035 – 2040 de systeemsprong daadwerkelijk door te kunnen voeren; dit lijkt op dit moment haalbaar.

4. Planning en kosten

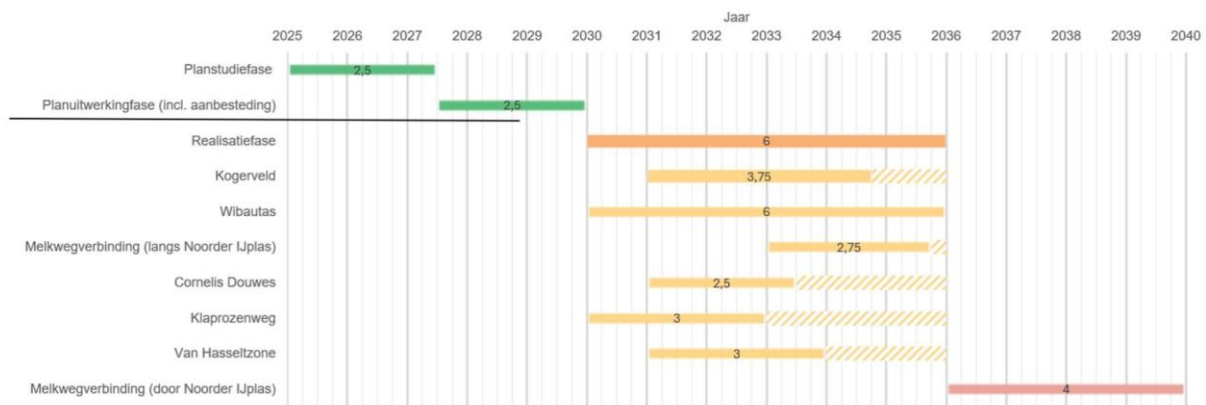


Afbeelding 2. Overzicht deelgebieden.

Planning

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 waarbij het deel op de Wibaut-as naar verwachting het meeste tijd in beslag zal 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.



Afbeelding 3. Overzicht fasering in de tijd.

Kosten

Van het schetsontwerp is een probabilistische kostenraming (SSK) opgesteld om gevoel te krijgen bij de verwachte benodigde investering. In de vorige fase is hiervoor (overigens zonder SSK-raming) een bedrag geschat van EUR 200 miljoen (prijspeil 2022) voor de aanpassingen aan de infrastructuur en EUR 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, en daarmee is de eerder 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, dan pas zal 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, prijsspeil 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)	Aangevraagde 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	EUR 93 miljoen	EUR 93 miljoen	
Klaprozenweg	EUR 45 miljoen	EUR 45 miljoen	
Van Hasseltzone	EUR 243 miljoen	EUR 243 miljoen	EUR 86 miljoen (WOKT Amsterdam)
Totaal	EUR 736 miljoen	EUR 591 miljoen	

Aangevraagde Rijkssubsidie

Zowel Gemeente Amsterdam als Gemeente Zaanstad hebben een aanvraag ingediend voor een Rijksbijdrage voor de realisatie van de benodigde infrastructuur voor de HOV ZaanIJ. Amsterdam heeft een WOKT-aanvraag ingediend en zich hierbij gebaseerd op het hierboven genoemde verwachte kosten voor de Van Hasseltzone. Zaanstad heeft gelijktijdig een WOMO-aanvraag ingediend waarin een deel van Deelgebied Wibaut-as (volledige scope exclusief een eventuele tunnel ter hoogte van de Peperstraat) en het Zaanse deel van de Melkwegverbinding om de Noorder IJplas.

Afwijkende raming Van Hasseltzone

Voor Deelgebied van Hasseltzone is de raming van gemeente Amsterdam vanuit het project Johan van Hasseltzone aangehouden. Bij het eventueel niet realiseren van een Metrobus tussen Zaanstad en Amsterdam Noord zal naar verwachting een vergelijkbaar bedrag noodzakelijk zijn om de ambitie van het project Johan van Hasseltzone te realiseren. Het hier genoemde bedrag gaat uit van variant 3A. Variant 3B waarbij de Johan van Hasseltdreef een kleinere verbreding krijgt valt iets lager uit maar blijft in dezelfde orde van grootte. Tijdens fase B zal in overleg tussen de projecten een heldere scopeverdeling worden afgesproken waarmee scherper in beeld komt welke onderdelen uit het project Johan van Hasseltzone toe te rekenen zijn aan de HOV ZaanIJ

Deelgebied Melkwegverbinding gaat in deze raming uit van een nieuw te realiseren fly-over de Noorder IJplas met beweegbare bruggdelen; indien dit onderdeel buiten beschouwing wordt gelaten is circa EUR 11 miljoen nodig voor de aanpassingen aan de bestaande route om de plas.

Hiermee komt de verwachte mogelijke investering voor de te realiseren infrastructuur om daadwerkelijk te kunnen spreken van een systeemsprong uit op EUR 591 miljoen (Melkwegverbinding om de Noorder IJplas en volledige scope Johan van Hasseltzone). Dit kan oplopen naar EUR 736 miljoen (Melkwegverbinding door de Noorder IJplas en volledige scope Johan van Hasseltzone).

Het gaat hierbij om substantieel hogere bedragen dan de in de eerdere fase genoemde EUR 200 miljoen.

Bijlage - Eerste inzichten en knelpunten voor volgende fase

De inpassingsstudie is vooral een uitgebreide vingeroefening geweest om gevoel te krijgen bij de kansrijkheid. Er zijn diverse knelpunten geïdentificeerd en inzichten opgedaan die richting geven aan de in fase B van de planstudie te onderzoeken onderwerpen. Deze ontwerpuitdagingen dienen in de volgende fase uitgewerkt te worden. Allen lijken oplosbaar:

- Het bestaande spoorviaduct bij het Kogerveld is niet breed genoeg om naast alle bestaande verkeersstromen in twee richtingen een vrije busbaan in te passen. Hiertoe kan ofwel het spoorviaduct worden verbreed, of er kan een nieuwe voet/fiets onderdoorgang worden gerealiseerd onder het treinstation waarmee ruimte onder het bestaande spoorviaduct ontstaat om de rijbanen te herverdelen. Vanuit Zaanstad is hiernaast de wens uitgesproken om bij een eventuele verbreding van het spoorviaduct ook in te zetten op een extra fietspad aan de zuidzijde. Dit is een integrale opgave in samenhang met de station omgeving en de te ontwikkelen eindhalte.
- Voor het Bernardplein is de inschatting uit de afgelopen fase is dat voor een ongestoorde afwikkeling van zowel de nieuwe Metrobus als het kruisend verkeer een ongelijkvloerse variant noodzakelijk zal blijken. Er zal een uitgebreid breed verkeersonderzoek uitgevoerd worden om te concluderen of een gelijkvloerse inpassing denkbaar is (het kruisend verkeer wacht in dat geval op een passerende Metrobus). Voor een ongelijkvloerse oplossing dient nog bepaald te worden of dit bovengronds kan of ondergronds moet en of de Metrobus op het maaiveldniveau kan blijven of dat het autoverkeer juist op het maaiveldniveau dient te blijven. Zaanstad voert in de tussentijd een ontwerpend onderzoek uit vanuit een bredere scope met ook een opgave voor gebiedsontwikkeling in deze omgeving. Het Bernhardplein wordt hiermee naar verwachting een integrale deelopgave. Waarbij door Zaanstad een tijdelijke oplossing wordt verkend om de doorstroming van het huidige R-net op peil kan blijven en worden verbeterd rond 2030.
- Voor de gehele Wibaut-as lijkt een centrale ligging (tussen de beide autorijbanen) behoudens twee bijzonder smalle weggedeeltes inpasbaar.
 - Ter hoogte van het meest smalle wegvak van de Heijermansstraat wordt in de volgende fase ook in overleg met de bewoners onderzocht of het profiel zoveel als mogelijk kan worden versmald waarmee naast de huidige verkeersstromen een vrijebusbahn in beide richtingen kan worden ingepast. Een terugvaloptie hierbij is het toepassen van een zogenaamde Tidal-Flow waarbij een enkele busbaan beschikbaar is voor de Metrobus in de spitsrichting ('s-Ochtends richting Amsterdam, 's-Avonds richting Zaanstad) in de tegengestelde richting rijdt de Metrobus dan mee met het overige verkeer.
 - Ter hoogte van de Peperstraat is nu uitgegaan van een tunnel voor de Metrobus. Mogelijk is dit ook op te lossen door een andere routing van het doorgaande autoverkeer, maar voordat een uitspraak gedaan kan worden over de haalbaarheid hiervan zal ook hier uitvoerig breed verkeerskundig onderzoek noodzakelijk zijn.
 - De bestaande brug ter hoogte van de Hanenpadsloot zal moeten worden vervangen door een bredere brug.
- De route vanaf het Westelijke uiteinde van de Wibautstraat naar busstation de Vlinder kan zowel via de (nieuwe) Thorbeckeweg als via de Noorder IJ- en Zeedijk plaatsvinden. Idealiter wordt de Noorder IJ- en Zeedijk in de toekomst ingericht uitsluitend voor voetgangers en fietsers. Een route via de Thorbeckezone heeft de voorkeur vanuit Zaanstad omdat het tracé dichters langs de toekomstige woningbouw locaties ligt. Het heeft als mogelijk nadeel dat (vooral in de rijrichting Zaanstad) de Thorbeckeweg gelijkvloers gekruist zal worden waarmee het verkeer op de Thorbeckeweg regelmatig zal wachten op een passerende Metrobus. In fase B zal hier verder op gestudeerd worden of rijden via de Vlinder en de Thorbeckezone alsnog inpasbaar kan zijn op langere termijn. Door voor beperkte investering voorlopig te kiezen voor de Noorder IJ en Zeedijk kan de hoofddoelstelling met een systemsprong alsnog worden bereikt tussen 20235 en 2040.

- Een route door de Noorder IJplas (Melkwegverbinding) is haalbaar maar complex en kostbaar. Via de huidige route om de plas is ook MetroBuskwaliteit haalbaar. In fase B zal de route door de plas wel volwaardig worden uitgewerkt en meegenomen in de milieueffectrapportage (MER) zodat deze in de toekomst alsnog kan worden gerealiseerd zonder opnieuw langdurige planologische stappen te doorlopen. Het tempo van een eventuele realisatie (vanaf circa 2040) zal afhangen van het tempo van de ontwikkeling van de Achtersluispolder.
- Voor de Cornelis Douwesweg lijkt een Zuidelijke ligging van de busbaan voor de Metrobus het meest kansrijk, de Cornelis Douwesweg zelf wordt gebundeld voor het autoverkeer. Hierbij worden ongelijkvloerse kruisingen met twee fietsroutes voor een goede verbinding met Tuindorp Oostzaan voorzien. In de vervolgfase zal nog gestudeerd worden op de uiteindelijke ligging in samenhang met een goede inpassing van de fietsroutes in combinatie met de bestaande en nieuwe woningbouw.
- De Klaprozenweg kan naar verwachting grotendeels ongewijzigd worden benut. Hierbij zijn wel haltekommen voorzien voor het overig OV dat gebruik maakt van de vrije busbaan zodat de Metrobus kan passeren als deze een halte aandoen. Hiernaast worden de nu ongeregelde oversteeklocaties voor langzaam verkeer ingericht als geregelde oversteek.
 - In het gebied Klaprozenweg-Noord verdient de kruising Klaprozenweg – Atatürk/van Riemdijksweg aanpassing (in lijn met de projectnota KRW-Noord) om te komen tot een goed functionerend kruispunt; zowel stedenbouwkundig als voor auto- en OV-verkeer.
- Het laatste deel van het tracé: van het Mosplein tot metrostation Noorderpark overlapt volledig met het project Johan van Hasselt zone. Enigszins onafhankelijk van elkaar zijn beide projecten tot een vergelijkbare conclusie gekomen. Doortrekken van de Metrobus naar het Hamerkwartier heeft slechts een beperkte meerwaarde, maar levert diverse inpassingsuitdagingen op waarbij de Metrobus ofwel gebruik maakt van de bestaande infrastructuur die eigenlijk te krap is om dergelijke voertuigen te faciliteren of er dient ruimte gemaakt te worden door bestaande bebouwing te slopen of voorzien programma niet te realiseren.
- In de volgende fase zal hiernaast onderzocht worden wat de juiste haltelocaties zijn, en welke afstanden tussen de haltes hierbij optimaal zijn.
- Een mogelijke HUB / remise lijkt inpasbaar aan het westelijke uiteinde van de Cornelis Douwesweg. In fase B zal bepaald worden of deze wenselijk of noodzakelijk is. Een HUB / remise is in deze fase niet meegenomen in de eerder genoemde kostenraming.
- Er is nu vanuit gegaan dat de Metrobus-infrastructuur is voorbereid op een mogelijke ombouw naar tram-infrastructuur in een verre toekomst. In fase B zal meer inzicht worden verkregen of dit uitgangspunt erg kostenverhogend heeft gewerkt, en kan mogelijk voorgelegd worden om hier om kostentechnische redenen vanaf te zien.