Verslag van gesprek met Rover over de actualisatie van het Mobiliteitsplan Noord

Vergadering donderdag 8 mei 2025
Stadsdeel Noord, Buikslotermeerplein 2000

Onderwerp Reactie van Rover op de concept actualisatie van het mobiliteitsplan Noord

Rover vraagt naar de achtergrond van de actualisatie en hoe deze zich verhoudt tot de Omgevingsvisie. De programmamanager legt uit dat de Omgevingsvisie en het mobiliteitsplan Noord beide in 2021 werden vastgesteld, maar dat het mobiliteitsplan over een kortere termijn gaat dan de Omgevingsvisie. Zo zijn er sinds 2021 al diverse maatregelen opgestart als project.

Rover vertelt over hun organisatie. Ze richten zich op kwalitatief beter en betaalbaar ov. De afdeling regio Amsterdam van Rover valt binnen dezelfde werkgrenzen als de VRA. Rover is ook vertegenwoordigd in de reizigersadviesraad. Rover heeft in 2021 een zienswijze ingediend op zowel de Omgevingsvisie als het Mobiliteitsplan en ze sturen deze nog na aan de programmamanager.

Mobiliteitsplannen zijn relatief nieuwe producten en zijn sterk gekoppeld aan de grote gebiedsontwikkelingen. Het mobiliteitsplan Noord wijkt daar een beetje vanaf, omdat 'oud' Noord ook onderdeel is van het mobiliteitsplan. Maar Noord is het stadsdeel met de grootste gro ei en daardoor verandert het stadsdeel enorm. Tegelijkertijd constateren we dat Noord nog veel autogebruik kent en slecht bedeeld is op het gebied van ov, mede vanwege de historie van de bedrijvigheid langs het IJ. De woningbouw zet echter door en dat vraagt om een ander mobiliteitssysteem in Noord, waarbij vooral wordt ingezet op het verbeteren van het fietsnetwerk en het ov. Het mobiliteitssysteem richt zich daarbij op de grote lijnen, die de voorzieningen in en rondom het stadsdeel verbinden.

Sinds 2021 is de Johan van Hasseltzone opgestart en wordt er een planstudie gedaan naar de HOV Zaan/IJ-verbinding. Station Noorderpark transformeert de komende jaren tot een grote ov-knoop.

Rover reageert puntsgewijs op de actualisatie van het mobiliteitsplan:

- Het ov is te mager opgenomen in de actualisatie. Er zit geen groeidoelstelling aan gekoppeld en dat matcht niet met de groeiende stad.
- De reisafstanden gaan toenemen met de vele woningbouw en andere bevolkingssamenstelling met een grotere oriëntatie op de rest van de stad en de regio, maar de verschuiving naar ov die daaraan gekoppeld is, zie je in de actualisatie niet terug. In Zuidoost zijn de reisafstanden naar andere stadsdelen ook veel groter, maar daar wordt wel veel gebruik gemaakt van het ov.
- Als je als gemeente autoluw beleid wil uitdragen, dan is een groei van 100% van het ov nodig.

- In de actualisatie staat benoemd dat ov-gebruik vaak via Amsterdam CS verloopt, maar dat komt omdat er vrijwel geen alternatieven zijn.
- De Oost- en de Westbrug moeten ook voor ov zijn. De voorkeur van Rover is om de tram over de bruggen te laten rijden en zo de ring voor de tram te sluiten, zowel als ringlijn, maar ook om Havenstad-Noord en –Zuid en Molenwijk met elkaar en de stad te verbinden. Over die bruggen moeten ook nood- en hulpdiensten. De aslast van nood- en hulpdienst is vergelijkbaar met de aslast van ov, dus het is Rover niet duidelijk waarom er geen ov over de Oostbrug kan.
- Aan de oostkant van de Johan van Hasseltzone (het Hamerkwartier) is het ov nu al heel mager. Er zou een bus van station Noorderpark naar het Oostveer moeten rijden, nu al.
- De nieuwbouwwijk ten westen van het NH-kanaal mist een busverbindingen met station Noorderpark.
- In de gebiedsontwikkeling wordt te weinig rekening gehouden met de ruimteclaim voor ov. De straten worden vaak veel te smal gemaakt en er wordt geen rekening gehouden met doorgaande busroutes door de wijk heen.
- Rover pleit voor vrijliggende busbanen op de hoofdroutes. Er dienen eisen gesteld te worden aan een vlotte doorstroming. Dat trekt reizigers en drukt de exploitatiekosten.
- De invoering van 30 km/u heeft een negatief effect op de exploitatie van het ov, omdat de vaart eruit is. Met vrijliggende busbanen, zonder drempels en goed afgestelde VRI's kan de bus vaart blijven maken.
- Rotondes zijn vaak bevorderlijk voor de doorstroming van het autoverkeer, maar voor bussen minder prettig dan verkeerslichten omdat ze bij die laatste voorrang krijgen. Rotondes zijn oncomfortabel voor passagiers en chauffeur en verlengen de reistijd en ook de exploitatiekosten.
- De Noord/Zuidlijn is niet dé oplossing voor alle mensen in Noord. Het gebruik blijft beperkt tot de mensen die in de buurt van de stations wonnen, maar de wijken die verder weg liggen hebben geen profijt van de metro.
- De fijnmazigheid, frequentie en de snelheid van het ov in Noord zijn echt onder de maat.
- De Schellingwouderbrug is geen goed alternatief voor het ov, mede vanwege de beperkte en late opwaardering van de Cruciale Mijl. Daardoor ligt verkeerscongestie steeds meer op de loer. De Amsterdamsebrug zou vervangen moeten worden met nieuwe brug voor tenminste ov en fiets met een vrijliggende tram-/busbaan, of (tot die tijd) afsluiting van de huidige brug voor de auto in de spits. Bus 37 wordt steeds drukker en steeds langzamer als gevolg van filevorming.
- Rover pleit voor het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar de ring A10 (in feite ligt het metrospoor er al als opstelterrein), inclusief een uitgebreide P+R. Dat vangt ook het autoverkeer in Noord af. De huidige P+R is vaak vol en dan rijden auto's dieper Noord in om een plek te vinden.
- HOV Zaan/IJ wordt naar verwachting ingevuld met dubbelgelede bussen in een hoge frequentie, met het oog op de woningbouwopgave in Haven-Stad en de Achtersluispolder. Aan de hoge frequentie zit volgens het rapport van de VRA een limiet. De consequentie is dat de rest van het verkeer daar anders hinder van gaat ondervinden. Rover doet de dringende suggestie om nu alvast ruimte te reserveren voor een upgrade naar tram. Tevens kan misschien in eerste instantie getest worden met een dubbelgelede bus van Utrecht (de lijn Utrecht CS- Sciencepark), op huurbasis.

- Rover zou graag zien dat de HOV Zaan/IJ wordt doorgetrokken naar het Oostveer (en de toekomstige aanlanding van de Oostbrug). In dat gebied is nu al veel horeca en levendigheid, maar geen ov. Dat biedt dan een verbinding met station Noorderpark.
- Onderzoek wijst uit dat mensen vaak maar een paar haltes willen reizen in het ov. In Noord is dat gezien de lage dichtheid van haltes en de lage ov-frequentie nu geen goede optie. Het vraagt om hogere frequenties van ontsluitende buslijnen in Noord.
- Een voetgangerstunnel onder het IJ lost het probleem van de ontsluiting niet op, omdat de afstand voor veel mensen echt te groot is. Bij HOV wordt door de VRA 800 meter als limiet voor de loopafstand gesteld. Dan ben je – gerekend vanaf trein en metro - net uit de tunnel en ontsluit je niet binnen die afstand de gebieden ten noorden van die tunnel.
- Rover pleit voor de ingebruikname van station Sixhaven, eventueel in een uitgeklede versie. Zij verwachten een hoge vervoerwaarde.
- In Buiksloterham, Overhoeks en Hamerkwartier is er geen ov-verbinding richting Noorderpark.
- Rover is niet content met de aansturing van de VRA op de GVB-concessie en vindt dat de VRA hierin enerzijds te veel op de stoel van het GVB gaat zitten in details en anderzijds veel steviger mag optreden om de ambitie van veel ov en ook meer ontsluiting en tegengaan van vervoerarmoede gaat.
- De concessie-indeling zou goedkoper en efficiënter kunnen door bijvoorbeeld EBS-lijnen door te trekken van station Noord naar bijvoorbeeld het BovenIJ-ziekenhuis of GVB door te laten rijden naar Zaandam of Oostzaan. Door daar flexibeler mee om te gaan, kan je besparen en verbeteren. In Haarlem werkt deze flexibiliteit goed. Busstation De Vlinder in Zaandam ligt nu erg geïsoleerd. Een busknooppunt voor zowel EBS als GVB zou hierin een sleutelrol kunnen spelen.
- De helft van de vervoerwaarde van de EBS-bussen langs de noordelijke IJ-oevers bevindt zich binnen Noord. Dus dat vraagt ook om meer inzet voor reizigers in Noord zelf, al dan niet door EBS of GVB.
- Bussen 391 en 394 zouden beide hun eindpunt in stadsdeel Noord moeten hebben, met verbinding met metrostation Noorderpark en dan door te rijden naar het Oostveer/Oostbrug.
- De aansluiting van het busnetwerk op de veerponten is slecht. Verkeerskundigen zien de ponten als onderdeel van het fietsnetwerk, maar Rover ziet dat anders. Zeker voor kwetsbare reizigers. Dat vereist ook bussen bij de ponten bij NDSM, Buiksloot en Oostveer.
- Voor de kwetsbare reizigers die niet kunnen stappen of trappen is een visgraatmodel gewenst in het ov-netwerk met goede ontsluiting vanuit de woonwijken in Noord. De VRA zet vooral in op forenzen en studenten met snelle lijnen, weinig haltes en routes over doorgaande wegen buiten de woonwijken om. Fijnmazigheid bedient een andere markt en die wordt nu verwaarloosd.
- Ov op de Oostbrug zou 35.000 mensen kunnen vervoeren, volgens adviescommissie oeververbindingen D'Hooghe. Dat is minstens zo veel als het aantal fietsers. Nu de fietsbrug steeds zwaarder gefundeerd schijnt te moeten worden, verdient het aanbeveling nog eens te onderzoeken of de brug dan niet ook voor ov geschikt gemaakt kan worden.
- Een busaansluiting op de NDSM-pont zou welkom zijn.

- Is in het ontwerp van Hamerkwartier voldoende rekening gehouden met ruimte voor een bus, zowel op de Johan van Hasseltweg als een keerpunt bij het Oostveer?
- Ontwikkelgebieden zouden vanaf de allereerste oplevering aangesloten moeten zijn op ov, om autoafhankelijkheid niet tot gewoonte te maken. En dan niet ten koste van de dienstregeling elders. Dat kan met bijvoorbeeld een aanloopsubsidie zoals dat vroeger in Nieuw-Sloten en Osdorp ook is gebeurd.
- Mocht er toch een voetgangerstunnel onder het IJ komen, dan moet er een goede busaansluiting aan gekoppeld worden. De busaansluiting bij de Tolhuistuin is ook al veel te ver opgeschoven.
- Bij de aanleg van Haven-Stad moet aandacht zijn voor ov-verbindingen binnen dat gebied, en niet alleen erin of eruit. Er is een mogelijkheid voor een extra metrohalte.
- De vervoerwaarde van het Amsterdamse deel van de HOV Zaan/IJ staat niet ter discussie. In de Zaanstreek ligt dat lastiger.
- Rover stuurt nog hun inspraak uit 2021 na.