MOBILITEITSPLAN NOORD

STAND VAN ZAKEN VOOR COMMISSIE IJ-OEVERVERBINDINGEN

24 april 2020, [redacted]

1

TOELICHTING

Status van het document

- 5 maart was het atelier over de Oeververbindingen en het Van Hasselttracé. Daar is onder meer besproken dat vanuit het mobiliteitsplan Noord gewerkt wordt aan een schetsverkenning voor de Van Hasseltzone en onderzoek wordt gedaan naar het verbeteren van het OV in Noord en versterken van de relatie met de rest van de stad.
- Dit document toont de stand van zaken van uitwerking maatregelen voor het Mobiliteitsplan Noord. De uitwerking in maatregelen is ongeveer halverwege. Het betreft dus een tussenstand. Het document gaat in op de Van Hasseltzone en op het OV in Noord
- Het document is gebaseerd op de stuurgroep van 20 april jl.
- Mocht deze presentatie tot vragen leiden, dan horen we dat graag

2

2

BELANGRIJKSTE AANDACHTSPUNTEN

Voor commissie IJ-oeververbindingen

- De gestapelde ambities in de Johan van Hasseltzone zijn een uitdaging gezien de schaarse ruimte. Ambitie voor o.a. een grotere verkeersafwikkeling voor de auto, HOV-aansluiting, bebouwing, verblijfskwaliteit vergroten én een duidelijke fietsstructuur.
- Er liggen kansen om OV-verbindingen over de vaste oeververbindingen te realiseren. Zie variant 2 (slide 27)

3

3

AANLEIDING VOOR HET MOBILITEITSPLAN NOORD

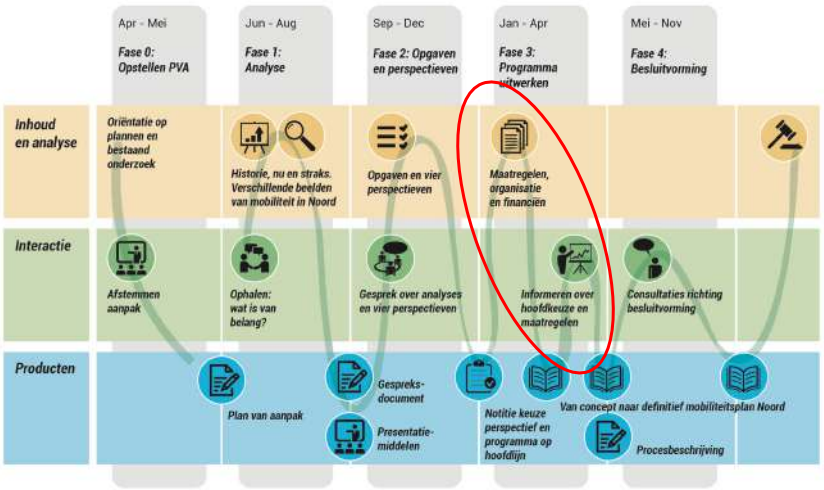
- Verstedelijkingsopgave Amsterdam Noord
  - 2019 97.200 inwoners
  - 2025 115.000 inwoners
  - 2060 150.000 - 180.000 inwoners
  - Ook meer banen en meer bezoekers
- Veel thematische plannen per vervoerwijze of uitwerkingen per (deel)gebied, maar onvoldoende samenhang tussen de plannen en ambities.



4

4

AANPAK



5

5

UITGEVOERDE ONDERZOEKEN

- Ontwerpend onderzoek ruimte en mobiliteit
- Literatuur: bestaande plannen en onderzoeken.
- Data-analyse (OViN, GSM-data, historische tellingen)
- Aanvullende verkeerstellingen
- Enquête bewoners
- Referentiesituatie in VMA (Verkeersmodel Amsterdam)
- Resultaat: document met analyses en opgaven



6

6

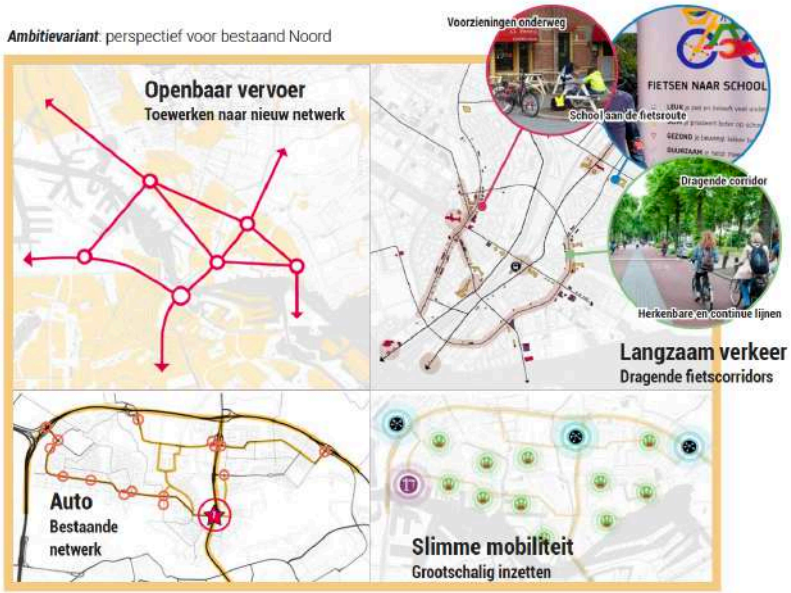
BESTUURLIJK OVERLEG 10 FEBRUARI

- Bestuurlijk overleg met wethouder Verkeer, wethouder RO, Ph stadsdeel en Ph Vervoerregio
- Keuze om voor de lange termijn in te zetten op de ambitie variant als geambieerde ontwikkelrichting, waarin niet alleen naar de noordelijke IJ-oever wordt gekeken, maar ook perspectief wordt geboden voor bestaand Noord
- Keuze om voor de auto in te zetten op het verbeteren van het bestaande netwerk incl een reconstructie van de Johan van Hasseltknoop en niet op nieuwe verbindingen als de Bongerdtunnel of een Schellingwouderlaan

7

7

DE AMBITIEVARIANT (VOORKEUR VANUIT BO 10-2)



8

8

UITWERKING VAN HASSELTZONE

9

KEUZE OP HOOFDLIJNEN - AUTO

BO 10 februari jl.

- keuze voor verbeteren bestaande netwerk (incl reconstructie Johan van Hasselt) (plaatje links)
- keuze om niet in te zetten op Bongerd en Schellingwouderlaan (plaatje rechts)





- Verbeteren bestaande netwerk (incl. reconstructie Johan van Hasselt: heeft een groter oplossend vermogen, kan beter op gestuurd worden (adaptief), minder complex dan nieuwe verbindingen, past beter bij autoluwe ambities van de stad

10

10

JOHAN VAN HASSELT - MOBILITEITSPLAN NOORD

Proces

Reeds uitgevoerd:

- Analyse
- Bestuurlijk Overleg 10 februari
- Overstap naar VMA 3.0
- Staf Saskia Groenewoud en afstemmen stadsdeel
- Schets gestapelde ambities
- Eerste workshop over ambities en alternatieven

To do:

- Concretisering knelpunten
- Vervolg workshops
- Alternatieven doorrekenen met VMA
- Definitief voorstel en Vervolgopdracht uitwerken

11

11

SCHETSVERKENNING JOHAN VAN HASSELTZONE

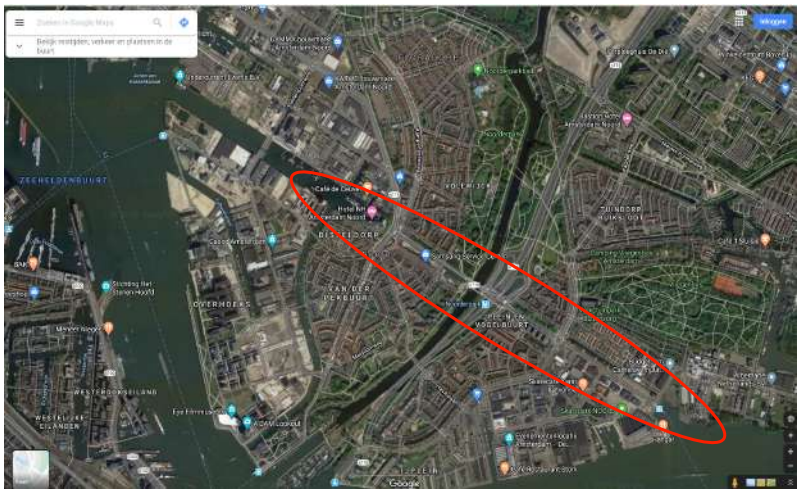
- **Cluster van opgaven:**
  - Auto: de centrale opgave voor de auto in Noord
  - OV: gebrekkige kwaliteit huidige metrohalte (geen metrostation)
  - OV: ambitie HOV noordelijke IJ-oever (zie ook OV in deze presentatie)
  - Fiets: sluiten fietsring in Noord, commissie d'Hooghe
  - Kwaliteit Openbare ruimte
  - Ambities voor Verdichting
  - ….
- Opdracht schetsverkenning: in beeld brengen hoe ambities te combineren zijn, welke keuzes er voor liggen en hoe het eruit kan zien?
- Eerste beeld in mei/juni: bij eindrapport Adviescommissie
- Vervolg opdracht: (volwaardige) verkenning
- Samenhang Stadsdeel: integrale visie Johan van Hasseltzone

12

12

SCOPE SCHETSVERKENNING:

Van aanlanding oostveer tot Mosveld



13

13

OOK RELATIE MET HET LANDSCHAP



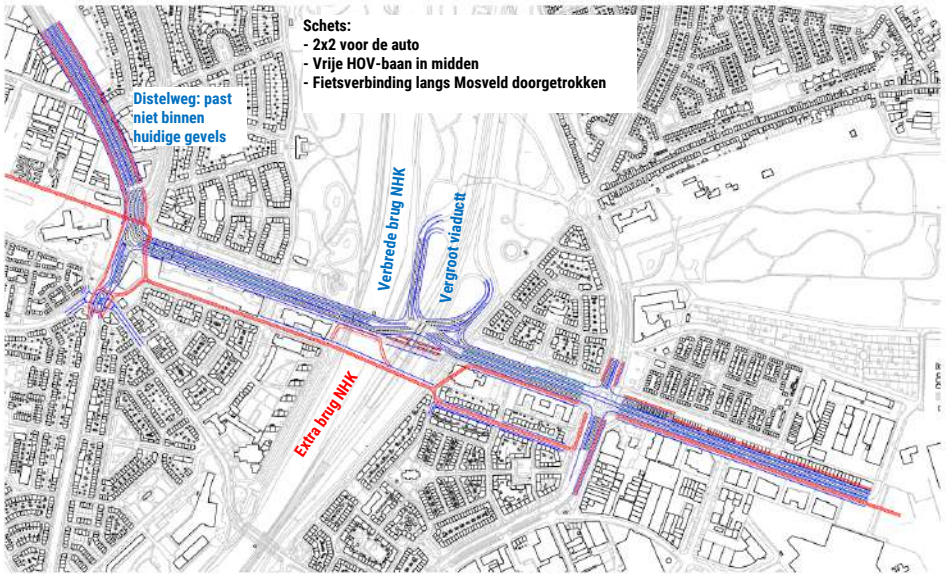
Ook aandacht voor verkeer NZ richting en oversteekbaarheid en Johan van Hasseltzone

14

14

SCHETS MET STAPELING AMBITIES

Wat als je alle ambities volop de ruimte geeft?



15

SCHETSVERKENNING JOHAN VAN HASSELTZONE

Vervolg

- Schets met gestapelde ambities besproken in workshop (16 april), SG (20 april) en KT (21 april).
- Vier alternatieven onderzoeken:

1. **Schets met gestapelde ambities doorontwikkelen**: fiets gescheiden van drukste deel met de auto en het OV
   - hoe fiets goed aansluiten op vaste oeververbinding?
   - in hoeverre kan de auto naar 2x1 ipv 2x2? En waar?
2. **Vanuit de fiets: fiets gebundeld samen met OV en auto**
   - Hoe sluit je goed aan op de vaste oeververbinding? Is dat aan de noordkant of kan dat ook nog aan de zuidkant?
3. **Johan van Hasselt vanaf NHK naar Mosveld gelijkvloers (stadsstraat)**
   - een geleidelijk naar maaiveld lopende inrichting levert mogelijkheden op voor verdichting.
   - Vragen zijn of de aansluiting op het Mosveld het aankan binnen de huidige gevels en hoe fietsen direct langs een drukke weg aantrekkelijk gemaakt kan worden
4. **Knippen in de autostructuur**
   - bijvoorbeeld: Van klaprozenweg alleen nog naar A10 en niet meer naar Johan van Hasselt. Of van de Johan van Hasselt niet meer de IJtunnel in. In hoeverre kan het netwerk dat op andere plekken aan? (die worden waarschijnlijk drukker)

16

16

SCHETSVERKENNING JOHAN VAN HASSELTZONE

Vervolg

Andere onderzoeksvragen:

- In hoeverre kan de auto naar 2x1? En waar?
- Waar de weg het drukste is (westkant), ligt de fiets gescheiden van de auto en gekoppeld aan voorzieningen/voorkanten Mosveld. Dat heeft voordelen.
- In hoeverre kan de brug/tunnel zuidelijk aanlanden?
- Fiets aan de Noordkant van de Jvh-zone levert de duidelijkste lijn op. Kan je hier iets slims verzinnen om de auto toe/ afritten met de Nieuwe Leeuwarderweg ongelijkvloers te kruisen? Oren eerder naar beneden?
- Ander type kruising (Haarlemmermeer, zoals bij A10 West) lijkt niet te kunnen met de IJtunnel en de Tunnelwet. Nagaan of dat idd zo is.

Criteria: alternatieven beoordelen op:

- Kwaliteiten fietsring
- HOV ambities
- Auto: redelijke doorstroming
- Ruimtelijke kwaliteit
- Kansen voor verdichting

17

17

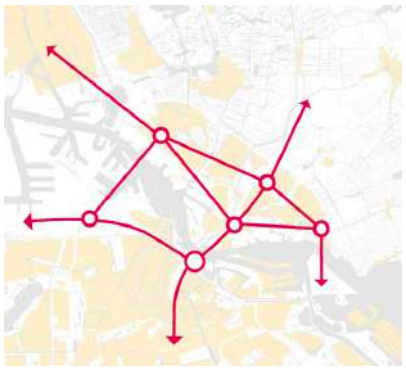
UITWERKING OPENBAAR VERVOER

18

KEUZE OP HOOFDLIJNEN – OPENBAAR VERVOER

BO 10 februari jl.

- Het openbaar vervoer wordt op meer knopen gericht – zowel binnen als buiten Noord - en de reistijd per OV wordt wezenlijk verkort. Het OV in Noord wordt hiermee een goed alternatief voor de auto.
- Naast de Noord/Zuidlijn komen 2 tot 3 nieuwe hoofdassen met snel, comfortabel en hoogfrequent OV met een forse capaciteit. De loop van deze nieuwe lijnen wordt strategisch gekoppeld aan gebiedsontwikkeling en hoge dichtheden langs de IJ-oever.



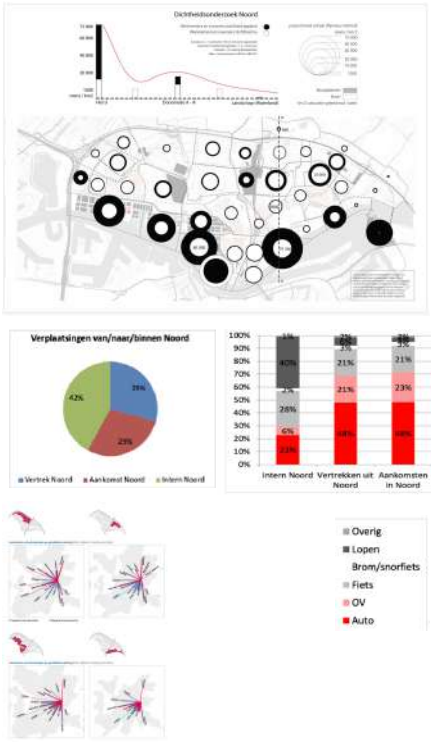
19

19

ANALYSE

Analyse:

- Het zwaartepunt van Noord verschuift door de gebiedsontwikkelingen naar de IJ-oever.
- Het aantal reizen binnen Noord is bijna even groot als de externe reizen. Het OV-aandeel in externe ritten is wel ruim drie keer zo hoog.
- Centrum, zuid en west zijn vanuit alle delen van Noord belangrijke bestemmingen. Verder bepaalt nabijheid de bestemming. Vanuit noordwesten van Noord wordt veel naar Landsmeer en Zaandam gereisd. Vanuit het zuidoosten wordt veel naar Oost gereisd.



20

20

ANALYSE

Conclusie:

- Bediening van de Noordelijke IJ-oever moet de grootste prioriteit hebben. Concentraties in bestaand Noord liggen rond Molenwijk, Waterlandpleinbuurt en CAN.
- Het OV moet zich zowel op intern als extern richten.
- Externe bestemmingen zijn het centrum, zuid en west en verder de 'nabijgelegen regio en stadsdelen'.

21

21

OVERWEGINGEN BIJ VARIANTEN

Uitgangspunten van het netwerk:

- Hoofdstructuur NZ metro en OW twee sterke HOV-corridors
- Over het IJ een 'OV-ladder' creëren met drie stevige verbindingen; NZL, verbinding met Sloterdijk en oostverbinding (nader uit te werken). De westkant (Sloterdijk) heeft meer potentie dan de oostkant. Mogelijk aanvullen met stedelijke verbindingen die daar tussenin liggen (zie opties).
- Onderscheid maken in infrastructuur en lijnen. Met enkele infracorridors meerdere lijnen afwikkelen en daarmee efficiënt omgaan met infra en snelle verbindingen bieden.
- HOV-corridors kunnen waar sterk genoeg en zinvol vertakkingen krijgen (onder voorwaarde dat iedere lijn een aantrekkelijke frequentie overhoudt).
- Goede verknopingen tussen metro, HOV, aanvullende lijnen en waar mogelijk ook pontverbindingen en kabelbaan essentieel.

22

22

OVERWEGINGEN BIJ VARIANTEN

Variaties:

- HOV op oost-west (deels) als tram met meer capaciteit, kwaliteit en mogelijk andere routes tot gevolg. (afweging meerwaarde vs. meerkosten, doortrekken naar Zaandam?)
- Indien er vaste oeververbindingen komen (conform advies D'Hooghe) die gebruiken om extra stedelijke Noord-Zuid verbindingen te leggen. Daarmee wordt de ladder fijnmaziger en geheel Noord goed aangesloten om de rest van de stad. Gelet op het vervoer aan de zuidzijde van het IJ zal dit waarschijnlijk met tram moeten.
- Stadsbussen door IJtunnel om wijken op grotere afstand van de NZ-lijn een rechtstreekse verbinding met CS te geven. (parallel aan NZL).
- Met pontverbindingen ten westen en/of ten oosten NZL beter en frequenter aansluiten op tramknopen aan de andere zijde van het IJ.
- Aftakking NZL om de grootste ontwikkellocaties aan de IJ-oever een rechtstreekse metro naar het centrum CS en zuid te geven.

23

23

OVERWEGINGEN BIJ VARIANTEN

Relatie tussen techniek en lijnennet:

- In Noord bepaalt de keuze voor een techniek mede welk lijnennet er mogelijk is. De keuzen voor (nieuwe) oeververbindingen zijn daarbij ook cruciaal.
- Doorkoppelen van OV op de zuidelijke IJ-oever de stad in via de nieuwe oeververbindingen kan vrijwel alleen met een tram omdat het stedelijk OV in deze gebieden tram gebaseerd is.
- Gebruik maken van IJ-tunnel, Coentunnel, Schellingwouderbrug en Zeeburgertunnel kan vrijwel alleen met een bus.
- Zonder overstap aantakken op de NoordZuidlijn betekent keuze voor een metro.
- Innovatieve systemen zoals 'tram op banden' leiden tot een solitair systeem in Noord tenzij een dergelijk systeem stadssbreed ingezet zou worden.

24

24

OVERWEGINGEN BIJ VARIANTEN

Op basis van de uitgangspunten, variaties en afhankelijkheden van techniek, zijn de volgende varianten mogelijk:

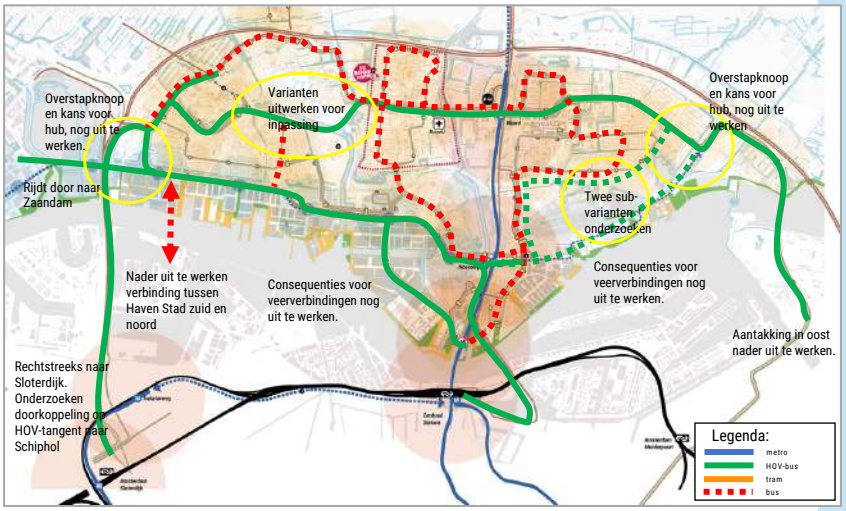
1. **Versnellen en verknopen HOV.** Twee parallel HOV-buscorridors met meerdere HOV-lijnen. Naast oost-west HOV komt er ook een HOV-lijn vanuit het westelijk deel van Noord naar centraal station.
2. **OV-sprong over het IJ**. ZaanIJ tram en gebruik maken van nieuwe oeververbindingen voor verknoping met het stedelijk tramnet.
3. **Uitbouwen Noord/Zuidlijn in Noord.** Hiermee krijgen vrijwel alle gebieden in Noord met veel inwoners en arbeidsplaatsen een metrohalte in de nabijheid. Ook ontsluiten van nieuwe potentiele ontwikkellocaties.

25

25

VARIANT 1

Versnellen en verknopen HOV



Versnellen en verknopen HOV

- Twee stevige parallelle oostwestverbindingen met vertakkingen.
- Een HOV lijn van Molenwijk via Cornelis Douwesweg en Klaprozenweg geeft het westelijk deel van Noord dat ver van de NZL afligt en hoge dichtheden kent een rechtstreekse verbinding naar CS.
- Subvarianten in wel/niet ingrijpende doorbraken Molenwijk-IJdoornlaan en OV-Schellingwouderlaan.

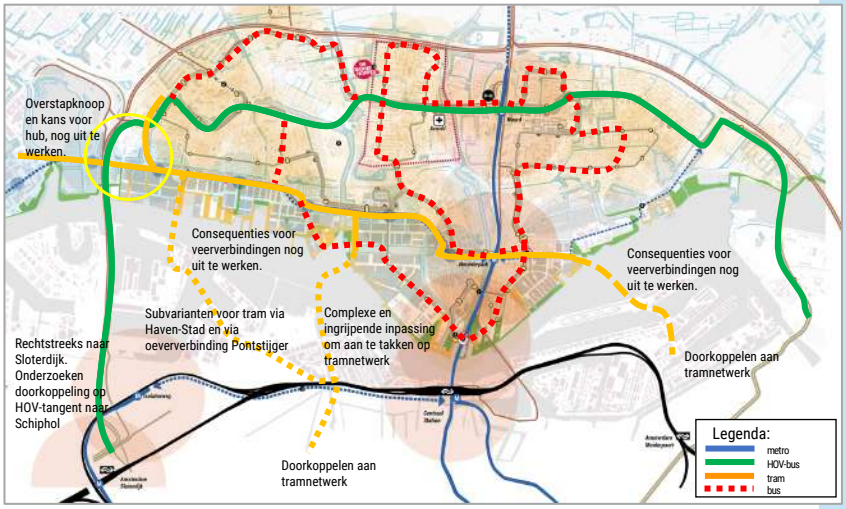
26

26

VARIANT 2

OV-sprong over het IJ

Deze variant is het meest relevant voor de nieuwe oeververbindingen.



27

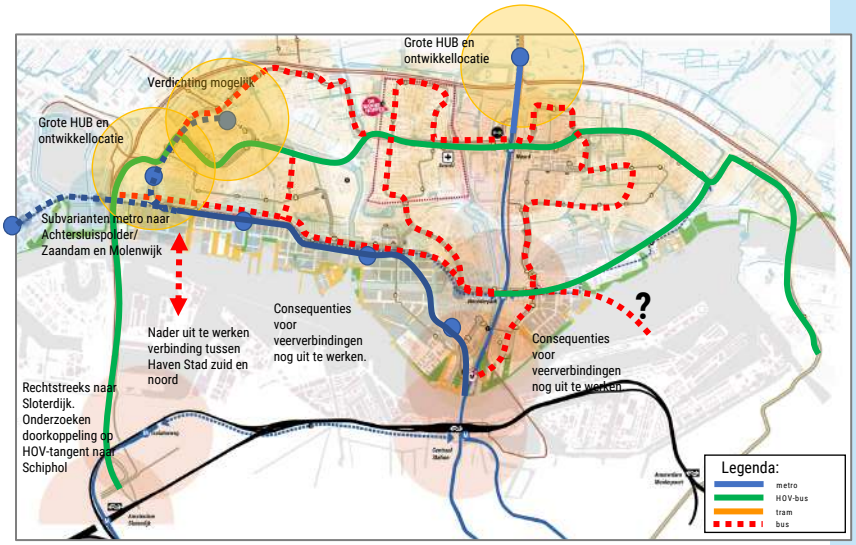
OV-sprong over het IJ

- Twee tramlijnen langs IJ-oever;:
- Eén gericht op oost-west. Deze loopt bijvoorbeeld vanuit Zaandam via de IJ-oever en aansluiting op metro bij Noorderpark. Eindpunt bij Hamerkwartier of via een nieuwe oeververbinding en door via Azartplein op het stedelijke tramnetwerk
- De andere gericht op noord-zuid. Deze noord-zuid verbinding is bijvoorbeeld een verlenging van lijn 3 die vanaf Buiksloterham via de Klaprozenweg loopt en eindigt in Molenwijk. Deze ontsluit de grootste concentraties die ver van de NZL af liggen naar de rest van de stad met aansluiting op de westflank van het stedelijke tramnetwerk.
- HOV-bus fungeert als oostwest tangent.
- Subvarianten in aantakking tram op het stedelijk tramnetwerk en gebruik van nieuwe oeververbindingen.

27

VARIANT 3

Uitbouwen Noord/Zuidlijn in Noord



28

Uitbouwen Noord/Zuidlijn

- Alle ontwikkellocaties en grootste wijken (in inwoners) komen binnen bereik van een metrohalte. Daarmee directe verbinding naar centrum, CS en zuid.
- Kansen voor grootschalige HUB's en ontwikkellocaties en verdichting in A10-zone.
- Kern Busnetwerk bestaat uit HOV lijn Oost-West door bestaand noord en een aantal NZ 'sporten' van de ladder die Noord ontsluiten en meer fijnmazig verbinden met de rest van de stad.
- Subvarianten in doorkoppeling metro naar Zaandam of eindpunt binnen Noord.
-

28