Gemeente
Amsterdam



Mobiliteitsplan Amsterdam Noord
Actualisatie 2025

Conceptversie
april 2025

Samenvatting

Stadsdeel Noord verandert snel. De gemeente ontwikkelt bedrijventerreinen langs de IJ-oevers tot gemengde wijken met woningen, bedrijven en voorzieningen. Ook op andere plekken in Noord worden nieuwe woningen en voorzieningen gebouwd. Door de woningbouw neemt het aantal inwoners van stadsdeel Noord snel toe. Ook het aantal bedrijven en voorzieningen neemt toe. Meer bewoners en bedrijven betekent ook meer verkeer, op de weg, op wandel- en fietspaden en in het OV.

Wij, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam, investeren veel om het toenemend verkeer in goede banen te leiden. We willen niet alleen de bereikbaarheid van Noord verbeteren, maar ook de leefbaarheid en duurzaamheid bevorderen.
Op termijn zullen mensen minder gebruik gaan maken van de auto en meer gaan lopen, fietsen en met het openbaar vervoer (OV) gaan reizen. Een belangrijke stap die we hierbij hebben gezet is het in gebruik nemen van de Noord/Zuidlijn. Hierdoor is Noord beter verbonden met de rest van Amsterdam. Door de directe route naar stations Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid zorgt de Noord/Zuidlijn ook voor een betere verbinding met de regio, de rest van Nederland en het buitenland.

Om aan de groei van stadsdeel Noord tegemoet te komen en Noord beter met de rest van de stad en regio te verbinden, werken we aan vernieuwing en uitbreiding van de veren, de bouw van één en op termijn mogelijk twee bruggen over het IJ, het verbeteren van de OV-verbinding met Zaanstad en de metro- en bushalte Noorderpark.
Ook investeren we in de verbetering van loop- en fietsnetwerken door onder andere een nieuwe brug over het Noordhollandsch Kanaal aan te leggen. Voor een betere afwikkeling van het autoverkeer verbeteren we de op- en afritten van de A10

In aanvulling op de reeds geplande investeringen en projecten, onderzoeken we de komende jaren de haalbaarheid van een aantal verbeteringen van het loop- en fietsnetwerk:

- de bouw van een nieuw loop- en fietsbrug over Zijkanaal K. Hiermee maken we een nieuwe route waarmee we de oostkant van Noord op de toekomstige Oostbrug aansluiten en tegelijkertijd de Nieuwendammerdijk ontlasten.
- het verbeteren van de Volewijckbrug. Voetgangers en fietsers ervaren de huidige brug als knelpunt. Bovendien biedt de huidige brug onvoldoende ruimte aan de verwachte toename van het aantal fietsers en voetgangers. Eerst onderzoeken we of de situatie bij de Volewijckbrug verbeterd kan worden door de huidige brug aan te passen of dat daarvoor andere aanpassingen nodig zijn.

Afhankelijk van de keuzes die in het project Johan van Hasseltzone worden gemaakt over doorgaande fietsroutes onderzoeken we de aanleg van een tweede fiets- en voetgangersbrug in het Noorderpark over het Noordhollandsch Kanaal. De aanleg van een tweede brug was onderdeel van het oorspronkelijke plan voor de herinrichting van het Noorderpark.

Voor al deze verbeteringen geldt dat we ze eerst goed moeten uitwerken voordat we een besluit nemen over de uitvoering. In de uitwerking kijken we naar de kosten, planning en impact van de maatregelen. Per project doorlopen we de stappen van het PBI-proces (Proces Besluitvorming Infrastructuur).

Voor verbetering van het OV werken we de komende jaren vanuit het project HOV-ZaanIJ aan een verbetering van het busvervoer tussen Amsterdam Noord en Zaanstad. Naast dit grote project kijken we naar het verbeteren van routes van het lijnennet en de frequentie van bussen. Voor de drukke en doorgaande routes onderzoeken we mogelijkheden om de reistijd te verminderen en de capaciteit, betrouwbaarheid, toegankelijkheid en het comfort te verhogen. We onderzoeken ook hoe we het OV-aanbod kunnen verbeteren voor mensen die reistijd minder belangrijk vinden, maar die behoefte hebben aan een halte in de buurt en/of voor wie overstappen lastig is.

Inhoud

Samenvatting 2

1 Inleiding 4

2 Ontwikkelingen 5
2.1 Gebiedsontwikkeling 5
2.2 Beleidsontwikkeling 7
2.3 Programma's 9
2.3.1 Mobiliteitsprogramma Noord 9
2.3.2 Uitvoeringsplan 'Amsterdam maakt ruimte voor veilig lopen en fietsen' 9
2.3.3 Sprong over 't IJ 9
2.3.4 Programma Veren 9
2.3.5 Aanpak Noord 10
2.4 Projecten 10
2.4.1 Johan van Hasseltzone 11
2.4.2 HOV Zaan IJ 11
2.4.3 Westelijke ontsluiting Buiksloterham 12
2.4.4 Aansluitingen A10 12
2.4.5 Overige projecten 12

3 Mobiliteitsontwikkelingen 13
3.1 Toename mobiliteit 13
3.1.1 Mobiliteit per vervoerwijze 13
3.1.2 Mobiliteit per bestemmingsgebied 13
3.2 Knelpunten fiets(veiligheid) 13
3.3 Knelpunten openbaar vervoer 14
3.4 Knelpunten autonetwerk 15

4 Actualisatie maatregelen 16
4.1 Focus en opgaven mobiliteitsplan 16
4.2 Mobiliteit in de buurt 17
4.3 Aandacht voor lopen 17
4.3.1 Herinrichting van gebieden 17
4.3.2 Aandacht voor lopen in het Mobiliteitsplan 17
4.3.3 Nabijheid van voorzieningen 17
4.4 Aandacht voor fietsen 18
4.4.1 Aanpak verbetering fietsnetwerk 18
4.4.2 Netwerk dragende fietscorridors 19
4.5 Verbeteren van het Openbaar Vervoer 20
4.5.1 Haltes 20
4.5.2 Knooppunten en hubs 21
4.5.3 OV-routes 21
4.5.4 Publieke mobiliteit 22
4.6 Overige maatregelen 23
4.6.1 A1: Op en afritten A10 Noord 23
4.6.2 A2: Parkeren, hubs en deelmobiliteit 23
4.6.3 A3: overige opgaven auto 24
4.6.4 V1 Herinrichting 50-30 wegen 24
4.6.5 V2: Integrale afwegingen op kruispunten 24

1 Inleiding

De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam hebben in 2021 gezamenlijk het mobiliteitsplan Noord opgesteld. In dit plan staat een analyse van de effecten van de snelle groei van Noord op de bereikbaarheid van het stadsdeel. We hebben daarbij niet alleen gekeken naar de bereikbaarheid in het stadsdeel, maar ook naar de effecten op de leefbaarheid. Om de bereikbaarheid en de leefbaarheid in Noord met elkaar in evenwicht te houden en waar mogelijk te verbeteren. bevat het mobiliteitsplan een uitgebreid pakket aan maatregelen.

Ondertussen zijn we vier jaar verder. Hoog tijd om te kijken hoe het stadsdeel zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld, hoe de plannen voor de toekomst zijn veranderd en hoe de voorbereiding en uitvoering van het maatregelenpakket ervoor staan.

Leeswijzer

Deze actualisatie is voor iedereen die belang heeft bij de ontwikkeling van de mobiliteit in Noord op middellange en lange termijn. Voor de mensen van de gemeente, de Vervoerregio en andere partijen die werken aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van het stadsdeel. Maar ook voor de bewoners, ondernemers en andere geïnteresseerden die meer willen weten over wat de gemeente en Vervoerregio doen om stadsdeel Noord bereikbaar en leefbaar te houden.

Deze actualisatie is geen op zichzelf staand plan. Het is een aanvulling op het Mobiliteitsplan Noord dat het college van B&W in 2021 heeft vastgesteld. Daarnaast is het onderdeel van een veel breder geheel aan plannen, projecten en ontwikkelingen die van invloed zijn op de bereikbaarheid en leefbaarheid van Noord. Denk hierbij aan de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 waarmee de gemeente een lange termijn toekomstbeeld heeft vastgesteld en de Aanpak Noord waarmee samen met bewoners gewerkt wordt aan het verbeteren van de leefbaarheid op buurtniveau.

Verantwoording

Deze actualisatie is opgesteld in opdracht van de gemeentelijke directies Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR), Grond en Ontwikkeling (G&O) en de Vervoerregio Amsterdam (VRA). De directie Ruimte en Duurzaamheid (R&D) en stadsdeel Noord zijn nauw betrokken bij het opstellen.

Het is belangrijk te vermelden dat het opnemen van maatregelen in het Mobiliteitsplan Noord en deze actualisatie een eerste stap is van een langer besluitvormingsproces.



Over de vormgeving, kosten en planning van maatregelen worden per maatregel aparte besluiten genomen op basis van:
A. het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI)
B. het Plan- en Besluitvormingsproces Ruimtelijke Maatregelen (Plaberum)

Meer informatie over de PBI- en Plaberum besluitvormingsprocessen is te vinden op HIOR en Gebiedsontwikkeling in vier stappen.

Bij de totstandkoming van de actualisatie hebben we zo veel mogelijk gebruik gemaakt van gegevens die de betrokken organisaties beschikbaar hebben gesteld. We hebben links naar websites met aanvullende informatie toegevoegd, als die voorhanden zijn.

2 Ontwikkelingen

Sinds het Mobiliteitsplan Noord in 2021 is vastgesteld, is er veel veranderd. Het einde van de Covid-pandemie had de afgelopen jaren het grootste effect op de ontwikkeling van de mobiliteit. Nadat alle beperkingen die tijdens de pandemie van kracht waren verdwenen, gingen we ons weer veel meer door de stad verplaatsen. Maar mensen zijn meer vanuit huis gaan werken, daardoor groeide het verkeer de afgelopen jaren minder dan we eerder verwachtten. Dit gebeurde vooral in het openbaar vervoer en op de ponten. Dit hoofdstuk omvat de belangrijkste ontwikkelingen waar we in deze actualisatie rekening mee hebben gehouden.

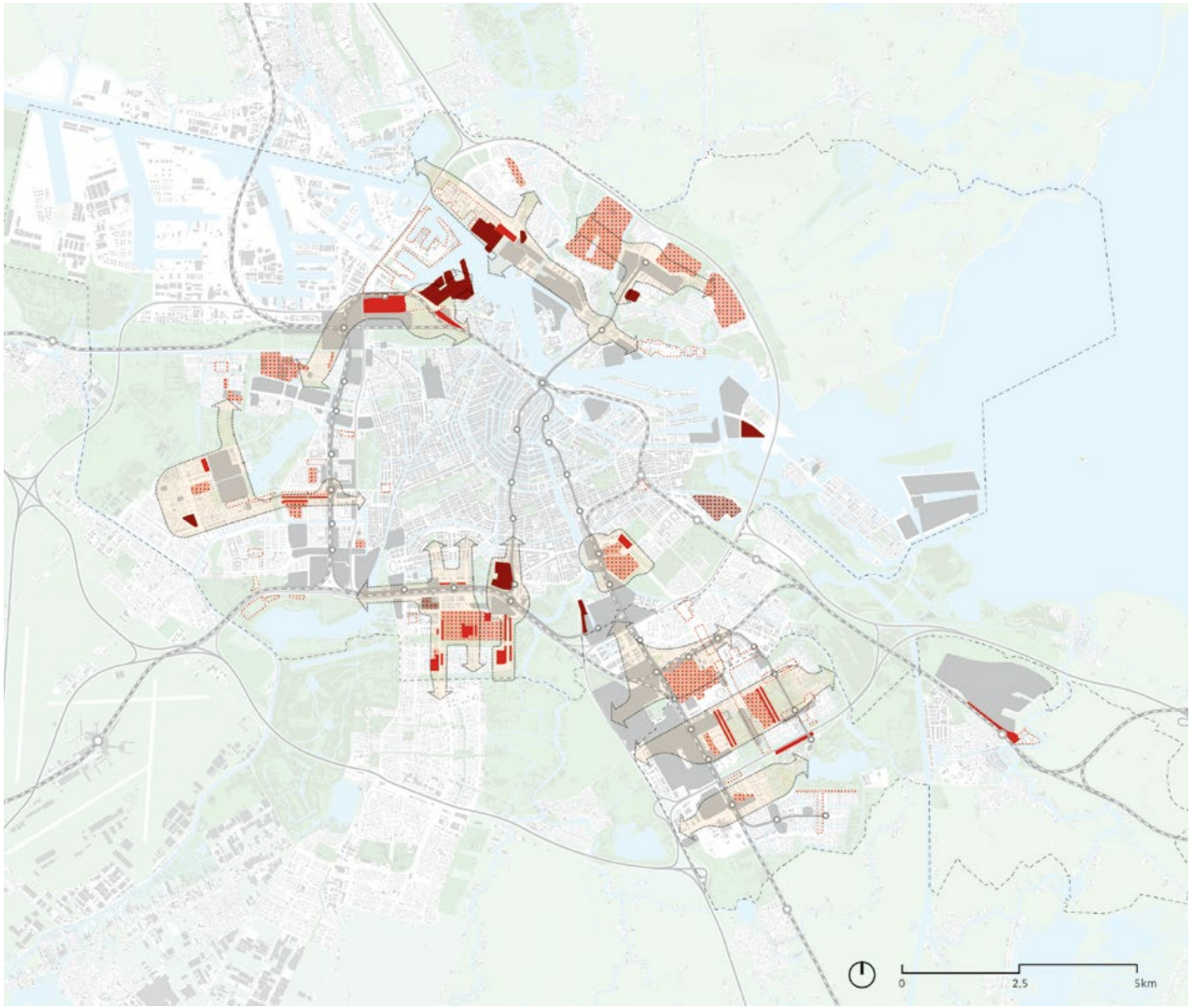
2.1 Gebiedsontwikkeling

De belangrijkste factor voor de verkeersontwikkeling in Noord is de groei van de stad. In stadsdeel Noord wordt veel gebouwd. Ook ontwikkelingen buiten Noord zijn van invloed op de mobiliteit en bereikbaarheid van het stadsdeel.

Groei van Noord

Noord is al geruime tijd een van de snelst groeiende stadsdelen in Amsterdam en dat zal de komende decennia zo blijven. Langs het IJ worden bedrijven-terreinen ontwikkeld tot gemengde wijken met woningen, voorzieningen en bedrijven. Rondom station Noord wordt het Centrumgebied Amsterdam Noord (CAN-gebied) ontwikkelt.

Afbeelding: Ontwikkelstrategie 2035 overzichtskaart projecten



Zeeburgereiland

De gemeenteraad heeft op 9 oktober 2024 plannen goedgekeurd over de bereikbaarheid en toekomst van Zeeburgereiland en IJburg. Het aantal woningen op het eiland groeit tot 2040 met 8.000 woningen tot een nieuwe stadswijk. Zowel de uitvoering als de toekomstige inrichting van het Zeeburgereiland zijn van belang voor de verbinding van Noord, maar ook met de verder weg gelegen oostelijke binnenstad, Zeeburg en IJburg.

De door de gemeenteraad vastgestelde besluiten gaan over de herinrichting van 1,6 kilometer van de IJburglaan (het project Cruciale Mijl), de realisatie van een nieuwe tramstalling en het verbeteren van de fiets- en OV-routes.

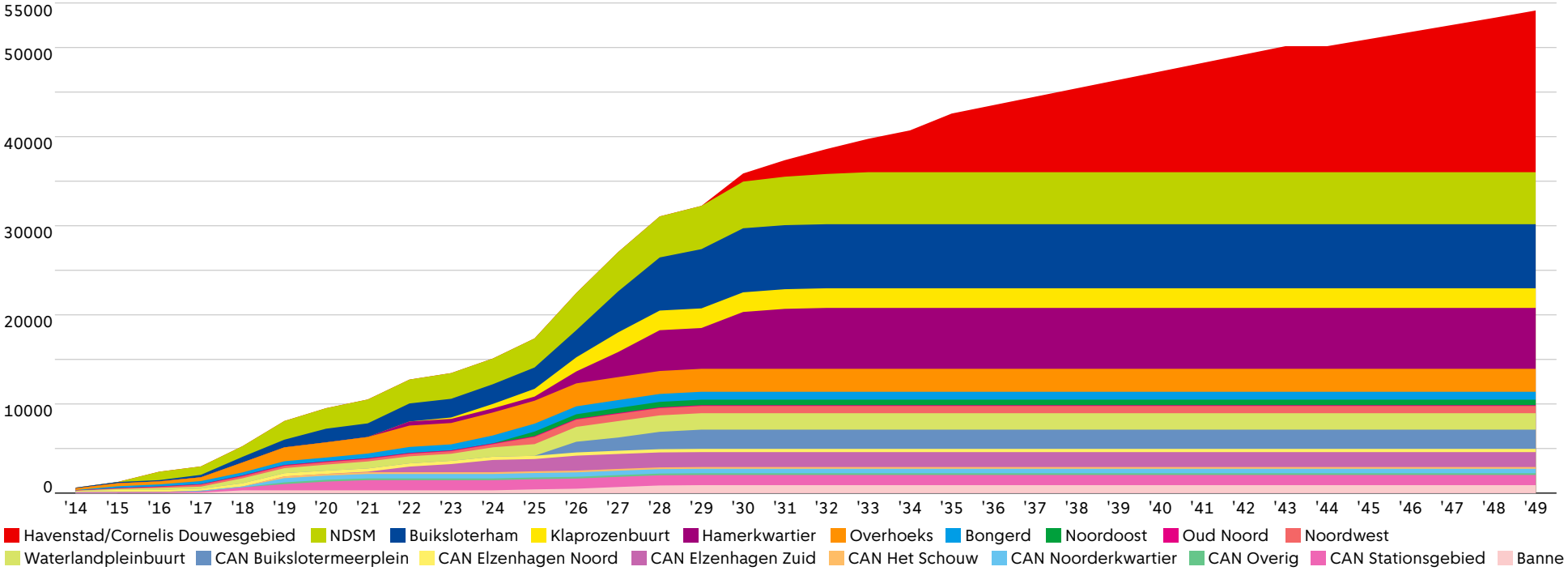
Meer informatie over de ontwikkeling van het Zeeburgereiland is te vinden via deze link: amsterdam.nl/projecten/zeeburgereiland/

Havenstad

Havenstad is een grootschalige ontwikkeling van bedrijventerreinen aan weerszijden van het IJ. Het deel van Havenstad in Noord omvat onder andere het bedrijventerrein Cornelis Douwes. Onderdeel van de ontwikkeling van deze gebieden is de toevoeging van grote hoeveelheden woningen. De plannen voor heel Havenstad omvatten de bouw van ca. 70.000 woningen waarvan ca. 18.000 in Noord.

Meer informatie over Havenstad op: amsterdam.nl/projecten/haven-stad/

Figuur 1: ...



2.2 Beleidsontwikkeling

Met nieuw beleid en verschillende projecten en programma's werken we aan een betere bereikbaarheid van stadsdeel Noord. In deze paragraaf geven we de actuele stand van zaken van de belangrijkste beleidsontwikkelingen.

Amsterdam maakt ruimte

Nieuw ten opzichte van het Mobiliteitsplan 2021 is dat we de beleidsmatige koers van Amsterdam Maakt Ruimte (AMR) toepassen. Om ecologische redenen en binnen de grenzen van wat er in de uitvoering mogelijk is, moeten we de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk benutten. Op termijn zal er minder ruimte zijn voor mobiliteit, vooral voor de auto. In Noord maakt men relatief veel gebruik van de auto. We moeten de ruimte voor de auto niet te snel inperken, vanwege de sociale ondergrens (hieronder staat uitgelegd wat we hiermee bedoelen).

De uitgangspunten van AMR zijn nog in ontwikkeling. Voor deze actualisatie hebben we de maatregelen van het Mobiliteitsplan Noord getoetst op de ambities en grenzen van AMR. Deze toets hebben we gebruikt om de volgorde van maatregelen in 2025-2035 te bepalen. Verder monitort het programmateam Mobiliteitsplan Noord de ontwikkelingen van het beleidskader en houdt het in de gaten hoe de mobiliteit in Noord zich ontwikkelt, ten opzichte van de sociale ondergrens en de ecologische bovengrens.

Sociale grenzen

De sociale grenzen zijn **bereikbaarheid** (dagelijkse bestemmingen binnen redelijke tijd en zonder al te veel moeite bereikbaar), **betaalbaarheid** (voor iedereen betaalbaar vervoer), **toegankelijkheid** (kwetsbare doelgroepen kunnen zelfstandig reizen) en **verkeersveiligheid** (zo min mogelijk kans op ongelukken). Ambities uit het mobiliteitsplan hierbij zijn het bewaken van voldoende autobereikbaarheid voor bestaande en nieuwe Noorderlingen en het investeren in alternatieven voor de auto (fiets en fijnmazig OV).

Ecologische grenzen

De ecologische grenzen zijn **klimaatmitigatie** (minder CO2-uitstoot), minder (niet herbruikbare) **grondstoffen gebruiken**, **gezondheid** (minder geluidshinder en schadelijke uitlaatgassen) en **ruimtegebruik** (ruimte creëren voor lopen, verblijven en groen). Ambities uit het mobiliteitsplan hierbij zijn het investeren in alternatieven voor de auto (fiets en OV) en in projecten een zorgvuldige afweging maken tussen ruimte voor mobiliteit (per vervoerwijze) en andere opgaven zoals groen en verblijfkwaliteit.

Uitvoerbaarheidsgrenzen

De schaarse ruimte willen we zo efficiënt mogelijk benutten. We kijken daarbij naar wat er sociaal en ecologisch wenselijk is, en wat er financieel en ruimtelijk haalbaar is.

Meer informatie over Amsterdam maakt ruimte op: amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/amsterdam-maakt-ruimte/

Beleidskader Vervoerregio

In de Vervoerregio Amsterdam werken 14 gemeenten samen aan een regio waarin alle mensen prettig en soepel hun bestemming kunnen bereiken. Die 14 gemeenten zijn Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad.

Afbeelding: Gemeenten Vervoerregio Amsterdam



Het belangrijkste bestuursorgaan van de Vervoerregio is de Regioraad. Deze telt 49 leden die gekozen worden door en vanuit de gemeenteraden van de betrokken gemeenten.

Op 31 oktober 2023 heeft de Regioraad het beleidskader mobiliteit 'Verbinden in verscheidenheid' vastgesteld. Doel van dit beleid is een bereikbare regio voor de mensen die hier wonen, werken, leren en recreëren. Nu en in de toekomst. Dat vraagt om verantwoorde keuzes die voor de mens, onze omgeving en de planeet het beste zijn.

Meer dan ooit moeten we in deze drukste regio van het land zorgen voor schone en gezonde vervoersopties die passen bij de verschillende gebieden. Dit is nodig om ervoor te zorgen dat al onze inwoners en bezoekers hun bestemming op een prettige en gezonde manier hun bestemming kunnen bereiken, terwijl het ook leefbaar blijft voor de omgeving.

Het Beleidskader werkt aan vijf thema's en volgens vier principes. De thema's zijn:
- Bereikbaarheid
- Duurzaamheid
- Veiligheid
- Inclusiviteit
- Gezondheid

De principes zijn:
- De mens is het uitgangspunt: reizigers moeten veilig, vlot en ontspannen kunnen reizen.
- STOMP is de basis. Dit begrip slaat op de volgorde van aanpak: Eerst kijken naar lopen (Stappen), dan naar fietsen (Trappen), vervolgens Openbaar vervoer, deelmobiliteit (Mobility as a service) en op het laats de (Privé-)auto;
- Mobiliteit en ruimte versterken elkaar. Oplossingen voor mobiliteit opnemen in nieuwe (ruimtelijke) plannen. Dit mobiliteitsplan is daar een voorbeeld van. Het houdt namelijk ook rekening met ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling.
- De diverse regio: ieder gebied vraagt om andere oplossingen.

Meer informatie over het beleidskader Mobiliteit: vervoerregio.nl/pagina/20240125-beleidskader-mobiliteit-verbinden-in-verscheidenheid

Ontwikkelstrategie 2035

Op 27 juni 2024 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelstrategie 2035 'Bouwen aan buurten van de toekomst' vastgesteld.

Op basis van die ontwikkelstrategie werken we samen met de gemeente Zaanstad aan de Regionale ontwikkelstrategie Zaan-IJ.

Meer informatie over de Ontwikkelstrategie 2035 op: amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bouwen-buurten-toekomst/



2.3 Programma's

De gemeente stuurt een aantal opgaven op programmatische wijze aan. De programma's bestaan uit projecten en andere werkzaamheden die bijdragen aan het bereiken van de programmadoelstellingen. Bij de directie Verkeer en Openbare Ruimte (V&OR) lopen onder andere de volgende programma's:

- Mobiliteitsprogramma Noord
- Verkeersveiligheid, lopen en fietsen
- Sprong over 't IJ
- Veren
- Logistiek
- Taxi
- Touringcar
- Varen
- Werk aan de weg
- Deelvervoer
- Elektrische oplaadpunten

Meer informatie over hoe de directie V&OR werkt aan een bereikbare stad op: amsterdam.nl/verkeer-vervoer/

Vanuit stadsdeel Noord is in 2023 het programma Aanpak Noord opgestart. Hoewel dit programma zich niet richt op mobiliteitsvraagstukken vervult het in Noord wel een belangrijke rol bij het verbeteren van het contact tussen bewoners en gemeente. De programma's die voor Noord het belangrijkst zijn, lichten we hieronder kort toe.

2.3.1 Mobiliteitsprogramma Noord

Na de vaststelling van het Mobiliteitsplan Noord in 2021 is een groot aantal nieuwe projecten begonnen. Veel van deze projecten komen voort uit het maatregelenpakket in het plan en zijn nodig voor het bereikbaar en leefbaar houden van het stadsdeel.

In 2023 zijn we gestart met de opbouw van een programmateam. Het Programmateam Mobiliteitsplan Noord heeft een signalerende en aanjagende rol bij het realiseren van het maatregelenpakket en zorgt ervoor dat tussentijdse keuzes in projecten en brede beleidsontwikkelingen op elkaar afgestemd zijn. De eindverantwoordelijkheid voor de uitwerking en uitvoering van projecten ligt bij de projectteams en verantwoordelijke afdelingen.
Het mobiliteitsprogramma Noord vervult een aantal taken:

- het periodiek actualiseren van het Mobiliteitsplan Noord;
- het voorbereiden van nieuwe projecten op basis van het vastgestelde maatregelenpakket;
- het signaleren, agenderen en aanjagen van kansen en bedreigingen als er ontwikkelingen zijn die van belang zijn voor het bereiken van de doelstellingen van het mobiliteitsplan;
- het monitoren van trends en ontwikkeling die van invloed zijn op de bereikbaar en leefbaarheid.

Een andere rol van het programma is het bevorderen van samenhang en samenwerking tussen de partijen, programma's en projecten die in Noord actief zijn.

2.3.2 Uitvoeringsplan 'Amsterdam maakt ruimte voor veilig lopen en fietsen'

Het Uitvoeringsplan 2025 Verkeersveiligheid, Voetganger en Fiets (UVP) gaat over:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- een veilige en uitnodigende stad voor voetgangers;
- een veilige en uitnodigende stad voor fietsers;
- bewust mobiliteitsgedrag.

Het UVP gericht zijn op de hele stad en dus ook op Noord. Zo wordt er met het UVP gewerkt aan het verkeersveiliger maken van voetgangersoversteken op de Meeuwenlaan en het uitbreiden van de stallingsruimte voor fietsers bij metrostation Noorderpark.

Meer informatie over het Uitvoeringsplan 2025 Verkeersveiligheid, Voetganger en Fiets op: amsterdam.nl/bestuur-organisatie/volg-beleid/verkeer-vervoer/verkeersveiligheid-voetganger-fiets/

2.3.3 Sprong over 't IJ

In 2024 is het bestuur akkoord gegaan met de dekking voor de voorbereiding en de aanleg van de Oostbrug. De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam nemen ieder de helft van de kosten voor hun rekening.

Meer informatie over Sprong over 't IJ op: amsterdam.nl/verkeer-vervoer/sprong-ij-snel-makkelijk-veilig-overkant/

2.3.4 Programma Veren

Door de groei van de stad zijn er steeds meer mensen die dagelijks het IJ oversteken met de veerponten. Het programma Veren werkt aan de uitbreiding van het aantal veren om deze groei in goede banen te leiden.

Meer informatie over de Amsterdamse Veren op: openresearch.amsterdam/image/2023/3/30/update_nota_veren_2021.pdf



2.3.5 Aanpak Noord

Aanpak Noord is een langjarige gebiedsgerichte aanpak om het vertrouwen van de bewoners in de lokale overheid te herstellen, om bewoners vanaf het begin meer te betrekken bij planvorming en om wijken te verbeteren op een manier die bijdraagt aan een prettiger leefomgeving en meer kansengelijkheid voor de mensen die in deze buurten leven. Het programma richt zich met name op buurten waar de achterstand het grootst is. Om dit te bereiken heeft Aanpak Noord middelen om verbeteringen aan te jagen en te versnellen en capaciteit om de gesprekken hierover te voeren en de organisatie hierin mee te nemen.

Meer informatie over Aanpak Noord op: amsterdam.nl/stadsdelen/noord/aanpak-noord/

2.4 Projecten

Op veel plekken in Noord zijn mobiliteitsprojecten in voorbereiding en uitvoering die bijdragen aan de doelstelling om Noord in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden. De projecten betreffen overwegend de aanleg of herinrichting van wegen en paden. In enkele gevallen gaat het om andere voorzieningen. Zoals de aanleg van ov-infrastructuur, als busbanen en haltes, de bouw van parkeergarages en het creëren van plekken voor aanbieders van deelmobiliteit.

Bij elk van de projecten staat met welke maatregelen uit het mobiliteitsplan ze corresponderen.

2.4.1 Johan van Hasseltzone

Maatregel mobiliteitsplan: F2, F11, OV6, A9

Het project Johan van Hasseltzone is de herinrichting van de Johan van Hasseltweg vanaf het Mosplein tot aan de aanlanding van de Oostveer. Belangrijke opgaven voor dit project zijn:

- het inpassen van de ov-infrastructuur die nodig is de busverbinding richting de oostzijde van Zaandam te verbeteren en uit te breiden (zie ook het project HOV ZaanIJ);
- het verbeteren van fiets- en looproutes naar de metro- en bushaltes bij de halte Noorderpark;
- het bieden van ruimte aan de verwachte groei van doorgaand fietsverkeer;
- het zorgen voor een goede aansluiting van de Johan van Hasseltweg op de Nieuwe Leeuwarderweg.

Het project heeft in 2024 verschillende oplossingsrichtingen (varianten) onderzocht. Deze worden in de loop van 2025 verder uitgewerkt. In 2026 zal als afronding van de huidige fase (PBI fase 2) een Nota van Uitgangspunten aan de Gemeenteraad worden voorgelegd.

Meer informatie over het project Johan van Hasseltzone op: amsterdam.nl/projecten/johanvanhasseltzone/

2.4.2 HOV Zaan IJ

Maatregel mobiliteitsplan OV1, OV4, OV5 en OV6

Het project HOV ZaanIJ richt zich op het verbeteren van de hoogwaardig openbaar-vervoerverbinding (HOV) tussen Zaandam en Amsterdam. Het project is een samenwerking van de gemeentes Amsterdam en Zaandam, de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland.

In de projectgebieden Buiksloterham, Klaprozenbuurt, NDSM, Haven-Stad en in Zaanstad wordt een wordt een groot aantal nieuwe woningen gebouwd. Met de realisatie van HOV ZaanIJ creëren we ruimte voor de groei van ov-reizigers, voor wie de huidige busverbindingen verbeterd moeten worden. Ook de ten noorden van de Klaprozenweg en Cornelis Douwesweg gelegen (woon)buurten profiteren van het project HOV ZaanIJ.

Meer informatie over het project HOV ZaanIJ op: vervoerregio.nl/pagina/20220131-project-hov-zaanij



2.4.3 Westelijke ontsluiting Buiksloterham

Maatregel mobiliteitsplan F3, A11

De Westelijke Ontsluiting Buiksloterham (WOB) betreft de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg voor de Buiksloterham tussen de Grasweg en de Klaprozenweg. Vanwege de gebiedsontwikkeling is deze nieuwe verbinding in eerste instantie nodig om het bouwverkeer in Buiksloterham veilig te kunnen afwikkelen. In tweede instantie dient deze verbinding als extra ontsluitingsroute voor de wijken Buiksloterham en Overhoeks. Hiermee voorkomen we dat het door de bestaande aansluiting van de Ridderspoorweg op de Klaprozenweg te druk wordt.

Deze nieuwe route is niet alleen belangrijk voor de ontsluiting van Buiksloterham, maar wordt ook een belangrijk onderdeel van een langere fietsroute die begint bij de pontaanlanding op de Buiksloterweg en die via de Buiksloterdijk en de Kadoelenweg doorloopt tot Landsmeer.

Het project werkt op dit moment aan een Nota van Uitgangspunten. Geplande start uitvoering van de werkzaamheden is in de loop van 2026. Het project loopt door tot 2030.

Meer informatie over het project Westelijke Ontsluiting Buiksloterham op: amsterdam.nl/projecten/buiksloterham/deelproject/nieuwe-weg/

In het verlengde van het project Westelijke Ontsluiting Buiksloterham komt er in de Klaprozenbuurt een nieuwe fietstroute tussen de Klaprozenweg en de Buiksloterdijk.

Meer informatie over de gebiedsontwikkeling Klaprozenbuurt op: amsterdam.nl/projecten/klaprozenbuurt/

2.4.4 Aansluitingen A10

Maatregel mobiliteitsplan A1, A2, A3, A4

Het verbeteren van de aansluitingen op de A10 Noord is voor 2035 nodig om ruimte te bieden aan de groei van autoverkeer. Hiermee voorkomen we toenemende vertraging voor autoverkeer en het regionale openbaar vervoer.

De belangrijkste aansluiting van het stedelijk wegennet op de A10 is de Knoop A10-N247-S116 (KANS). Uit de planstudiefase is het voorkeursalternatief Beter Benutten naar voren gekomen en bestuurlijk vastgesteld. Dit voorkeursalternatief zal zorgen voor een goede doorstroming voor de auto en het openbaar vervoer.

De groei van wegverkeer in Noord maakt het noodzakelijk dat ook de andere 3 op- en afritten van de A10 Noord, de S115, S117 en S118, aangepast worden.

In 2024 is een project gestart dat de noodzakelijke aanpassingen van de vier op- en afritten voorbereidt. Hiervoor maken we samen met Rijkswaterstaat een plan.

2.4.5 Overige projecten

Maatregelen mobiliteitsplan F1, F4, F5, F10

Naast bovengenoemde projecten wordt er in Noord ook via een groot aantal kleinere projecten gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van het stadsdeel. Zo is de rotonde op het Mosveld opnieuw ingericht waarbij er vooral voor fietsers meer ruimte is gemaakt. Ook werken we aan een kruising van de Johan van Hasseltweg met de Meeuwenlaan. De rotonde wordt hier vervangen door een kruising met verkeerslichten. Hiermee worden zowel de capaciteit van de kruising als de verkeersveiligheid verbeterd.

Andere projecten zijn in voorbereiding: een herinrichting van de weg aan de zuidzijde van het Buikslotermeerplein, een herinrichting van de Havikslaan en Hagedoornweg en het realiseren van verbeteringen voor fietsers en voetgangers op de Meidoornweg.

3 Mobiliteits-ontwikkelingen

De groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en bezoekers zorgt voor meer verkeer. Om een indicatie te krijgen van hoe groot die groei gaat zijn en hoe de nieuwe bewoners en bezoekers zich door Noord gaan verplaatsen hebben we een aantal berekeningen uitgevoerd met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA).

3.1 Toename mobiliteit

3.1.1 Mobiliteit per vervoerwijze

Op basis van modelberekeningen is de verwachting dat de mobiliteit in, van en naar Noord toeneemt van circa 273.000 naar 367.000 verplaatsingen per dag. Dit betekent dat het ruwweg 34 procent drukker wordt op de wegen, fietspaden, in het openbaar vervoer en op kruispunten waar zij elkaar tegenkomen.

	2025	2035	Toename	2050	Toename
Auto	123.000	139.000	16.000 (13%)	145.000	22.000 (18%)
OV	53.000	64.000	11.000 (21%)	77.000	24.000 (46%)
Fiets	98.000	119.000	21.000 (21%)	145.000	47.000 (48%)
Totaal	**273.000**	**322.000**	**48.000 (18%)**	**367.000**	**93.000 (34%)**

Het autogebruik van/naar bestemmingen in Noord neemt toe met 22.000 per dag (+18 procent), het OV-gebruik met 24.000 (+46 procent) en het fietsgebruik met 47.000 (+48 procent). Door het autoluwe ontwerp van de gebiedsontwikkelingen is er dus sprake van een relatieve afname van het autogebruik (18 procent bij een totale toename van 34 procent). Desondanks stijgt het absolute aantal autoverplaatsingen in Noord met 16.000 (2035) tot 22.000 (2050).

3.1.2 Mobiliteit per bestemmingsgebied

De groei van de mobiliteit is niet gelijk verdeeld over alle verbindingen binnen en buiten Noord. De grootste groei vindt plaats op de verbindingen tussen Amsterdam Noord en de rest van Amsterdam, Zaanstreek/Waterland en de rest van Nederland. Inwoners van Noord gaan in 2035-2050 dus langere afstanden afleggen om hun bestemmingen te bereiken.

	2025	2035	Toename	2050	Toename
Wijk	34.000	36.000	3.000 (8%)	39.000	5.000 (15%)
Noord	87.000	102.000	14.000 (16%)	112.000	25.000 (29%)
Adam	90.000	111.000	21.000 (24%)	138.000	48.000 (54%)
ZaWa	24.000	27.000	3.000 (14%)	28.000	4.000 (19%)
NL	39.000	46.000	7.000 (17%)	50.000	10.000 (27%)
Totaal	**273.000**	**322.000**	**48.000 (18%)**	**367.000**	**93.000 (35%)**

De uitkomsten van het verkeersonderzoek zijn in lijn met die van eerdere onderzoeken. Dat het autogebruik relatief beperkt toeneemt, is het gevolg van het stimuleren en faciliteren van reizen per fiets of ov. Maar door de sterke groei van Noord neemt het aantal autobewegingen tot 2035 en 2050 nog steeds toe met 16.000 tot 22.000 per dag. Daarbij gaat het vooral om verplaatsingen naar werkgebieden in Amsterdam Noord en andere stadsdelen van Amsterdam.

3.2 Knelpunten fiets(veiligheid)

Uit de gemeentelijke Monitor Fiets 2023 blijkt dat het fietsaandeel in Noord lager is dan gemiddeld. Dit komt overeen met andere data zoals het verkeersmodel. Verder blijkt dat het aantal elektrische fietsen toeneemt. Op gemeentelijk niveau betreft dit in 2023 20 procent tot 30 procent van het totaal aantal fietsen. Vanwege toenemende drukte en snelheidsverschillen tussen verschillende soorten fietsen, neemt het aantal ongevallen toe.

Knelpunten fiets

Uit ambulancedata 2023 komt naar voren welke incidenten er plaatsvinden in Amsterdam. Figuur 2.2 toont het overzicht. De tegenpartij bij een ongeval is het vaakst een auto, zowel bij verkeersslachtoffers met een e-bike (53 procent) als bij verkeersslachtoffers met een niet elektrische fiets (47 procent). Fietsers met een elektrische fiets hebben relatief vaker een botsing met een obstakel dan met een niet-elektrische fiets (respectievelijk 11 procent en 6 procent).

Figuur @: ongevallen met fiets en e-bikes in Amsterdam

	Vervoer	Aantal	%	Aantal	%
	Niet-elektrische fiets	163	24%	29	23%
	Elektrische fiets	14	2%	8	6%
	Auto	310	47%	68	53%
	Snorfiets/bromfiets/scooter	111	17%	15	12%
	Motor	23	3%	1	1%
	Voetganger/scootmobiel	12	2%	4	3%
	Bus/tram	20	3%	2	2%
	Vrachtwagen	7	1%	0	0%
	Overig/onbekend	6	1%	1	1%
	Totaal	**666**	**100%**	**128**	**100%**

3.3 Knelpunten openbaar vervoer

Bij de start van de Noord-Zuidlijn in 2018 hebben gemeente Amsterdam en de Vervoerregio onderzoeken gedaan naar de beleving van het openbaar vervoer in Amsterdam Noord. Hier kwam uit naar voren dat bewoners in buurten die verder van de Noord-Zuidlijn liggen het openbaar vervoer onvoldoende vonden, met name in de Molenwijk en De Banne. Om vanuit deze buurten naar plekken ten zuiden van het IJ te komen, moeten reizigers nu extra overstappen. De reistijd vanuit deze buurten is langer en minder betrouwbaar geworden.
Wat verder opvalt is dat veel ov-verbindingen vanuit Noord – mede door de Noord-Zuidlijn - sterk op het centrum zijn gericht en minder op het oosten (richting IJburg en Indische Buurt) en westen (Sloterdijk) van de stad. Dit leidt ertoe dat de routes via het Centraal Station relatief zwaar belast worden omdat veel reizigers richting het westen en oosten van Amsterdam ook via deze route reizen.

De aanpassing van 50 naar 30 kilometer per uur binnen de ring A10 heeft voor het openbaar vervoer grote consequenties. Het zorgt voor langere reistijden en hogere exploitatiekosten zonder dat daar extra inkomsten tegenover staan. Ook heeft het Rijk bezuinigingen op het budget voor openbaar vervoer aangekondigd. Of en zo ja in welke mate de hogere exploitatiekosten en de lagere rijksbijdrage effect gaan hebben op het openbaar vervoer in Amsterdam Noord is vooralsnog onbekend.

3.4 Knelpunten autonetwerk

Onderstaande kaart laat een overzicht zien welke kruisingen in het autonetwerk de komende jaren in meer of mindere mate aandachtspunt zijn in kader van de autobereikbaarheid van Amsterdam Noord.

Het aantal overbelaste kruispunten (in rood) stijgt van acht in 2025 naar tien in 2035, afhankelijk van hoeveel programma gerealiseerd wordt.

Deze kruispunten kunnen de verkeersdruk tijdens de ochtend- en/of avondspits niet verwerken waardoor er files ontstaan. De knelpunten concentreren zich op en rond de aansluitingen van de A10 en de Johan van Hasseltweg. Dan zijn er nog de kruispunten (oranje) die tijdens de ochtend en/of avondspits aandachtspunt zijn, maar waar met aanpassingen in de verkeersregelingen filevorming voorkomen kan worden.

Een aandachtspunt bij deze analyse is dat het model alleen het autoverkeer in beeld brengt. De overbelasting neemt toe als we hier ook het vaker rijden van OV en de toename van het aantal kruisende fietsers en voetgangers meetellen. Een ander belangrijk aandachtspunt is dat het verkeersmodel voor berekeningen richting 2035 geen rekening houdt met mogelijk toekomstig landelijk beleid om autogebruik verder te ontmoedigen. Denk aan vormen van rekeningrijden tot wijzigingen in de tarieven van accijns.

Afbeelding: overbelasting van kruispunten



4 Actualisatie maatregelen

Het mobiliteitsplan bevat 39 maatregelen.
Deze maatregelen zijn opgedeeld in drie pakketten:

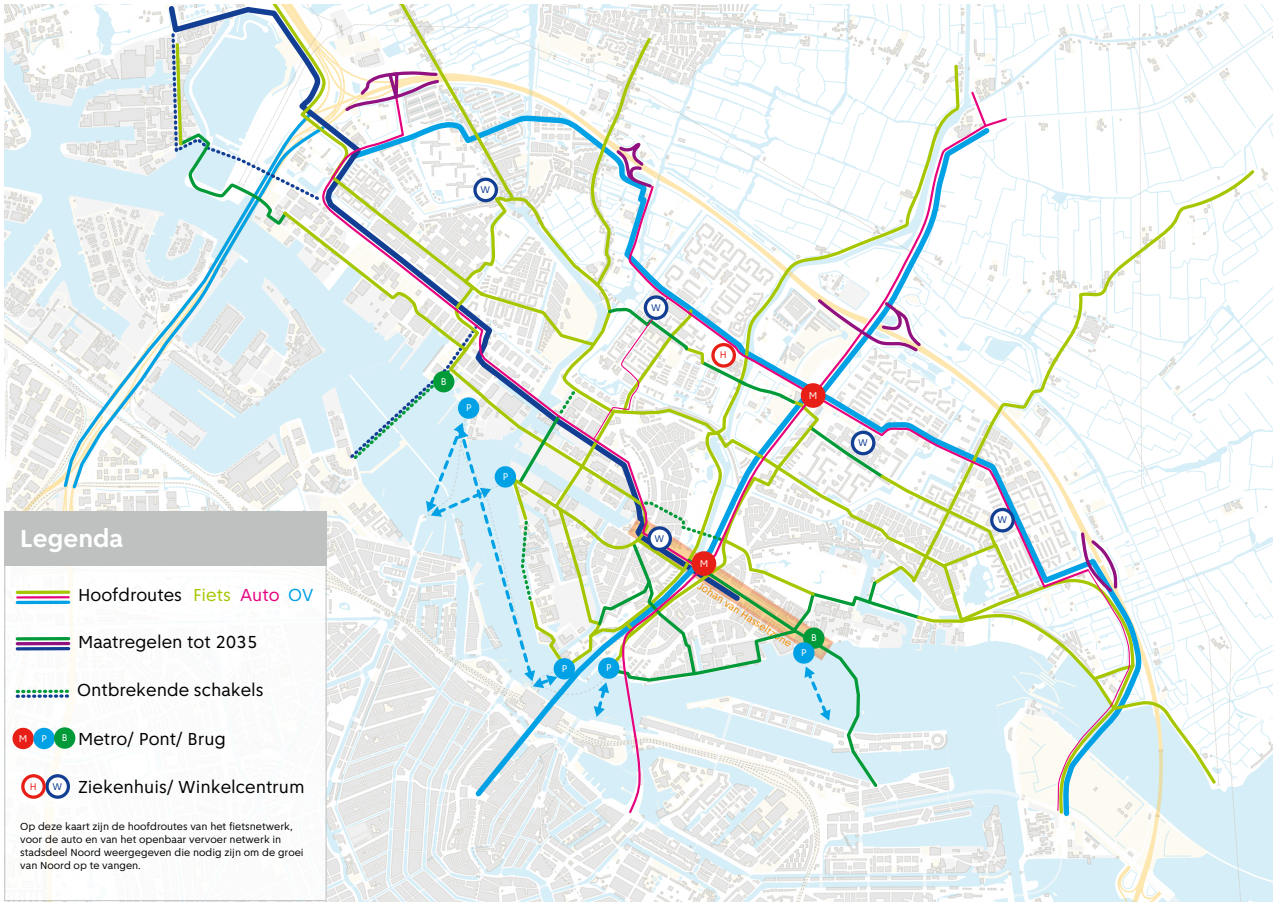
- Pakket 1: noodzakelijke maatregelen voor gebiedsontwikkeling en bestaand Noord;
- Pakket 2: sterk gewenste maatregelen voor gebiedsontwikkeling en bestaand Noord tot 2030;
- Pakket 3: grote ingrepen voor (zachtere) gebiedsontwikkelingen en bestaand Noord na 2030

Bij de actualisatie van het maatregelenpakket hebben we gekeken naar de voortgang van de voorbereiding en uitvoering van maatregelen. Daarnaast hebben we gekeken of we aanvullende maatregelen moeten nemen vanwege de verwachte verkeersgroei en bestaande en toekomstige knelpunten.

4.1 Focus en opgaven mobiliteitsplan

Waar de focus van kleinere projecten ligt op de korte termijn (circa 5 jaar) en die van grotere projecten zoals HOV ZaanIJ, de Oostbrug en Johan van Hasseltzone op de middellange termijn (circa 10 jaar), richt het mobiliteitsplan zich hoofdzakelijk op de middellange termijn (tot 2035) en de lange termijn (tot 2050). Daarbij kijken we naar de gemeentelijke plannen en doelstellingen zoals die zijn opgenomen in de Omgevingsvisie, naar de plannen voor de gebiedsontwikkeling en naar maatschappelijke en technologische ontwikkelingen.

Afbeelding: overzichtskaart



Voor de opgaven van deze actualisatie sluiten we aan bij de strategie van het mobiliteitsplan. De hoofddoelstelling is om de mobiliteitsgroei in Noord in goede banen te leiden. Met dat uitgangspunt kijken we naar wat er nodig is om de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het stadsdeel op orde te houden. Daarbij maken we onderscheid tussen de netwerken voor lopen en fietsen, voor het OV en voor autoverkeer. Speciale aandacht hebben we voor plekken waar de verschillende netwerken elkaar overlappen of samenkomen, zoals op belangrijke wegen en kruisingen.

4.2 Mobiliteit in de buurt

Hoe je ook reist, mobiliteit begint bij de voordeur. Je gaat op de koffie bij de buren, naar de winkel om de hoek of naar de speeltuin in het parkje aan het einde van de straat. Meestal ga je lopend door de buurt, soms fietsend, met een scooter of op een andere manier. En ook als je verder reist begint je reis in de buurt. Misschien dat je fiets of scooter voor de deur staat, voor een reis met je auto of met het openbaar vervoer moet je vaak iets verder lopen.

Mobiliteit in de buurt gaat dus vooral over comfortabele en veilige looproutes, voldoende ruimte om auto's, fietsen en scooters te parkeren en over de nabijheid van bushaltes. Vanuit het mobiliteitsplan hebben we weinig mogelijkheden om op deze punten verbeteringen te realiseren, maar waar mogelijk ondersteunen wij initiatieven vanuit het stadsdeel, gebiedsontwikkeling of andere partijen die wel op buurtniveau actief zijn.

In de gebiedsontwikkeling hanteren we een lage parkeernorm. Hierdoor beperken we de groei van het autoverkeer, wat bijdraagt aan het kunnen realiseren van comfortabele en veilige wandel- en fietsroutes. Bij nieuwbouw realiseren we voldoende ruimte voor het stallen van fietsen en we kijken naar de mogelijkheden voor het op buurtniveau aanbieden van deelmobiliteit.

In bestaande buurten onderhouden we contact met de gebiedsteams van het stadsdeel en de Aanpak Noord. Met hen kijken we of er kansen voor verbetering zijn waar we vanuit het mobiltieitsprogramma aan kunnen bijdragen, bijvoorbeeld het verbeteren van looproutes naar bushaltes of het op buurtniveau aanbieden van deelmobiliteit.

4.3 Aandacht voor lopen

Lopen is een belangrijke maar vaak onderbelichte manier om je te verplaatsen. Amsterdammers maken 25 procent van hun verplaatsingen te voet (jaarboek Amsterdam 2024). Voor de helft zijn dat wandelingen met een doel (winkel, school of werk bijvoorbeeld) en de andere helft is recreatief (ommetje, sporten, hond uitlaten)[1]. Jongeren, mensen met lage inkomens en mensen met een migratieachtergrond lopen relatief veel. Er is geen data beschikbaar over het belang van lopen per stadsdeel, maar we zien dat inwoners van Noord minder vaak dan in de rest van de stad lopend naar school, werk of een winkel gaan.

4.3.1 Herinrichting van gebieden

De beleidskaders voor de inrichting van de openbare ruimte (HIOR) en ruimte voor de voetganger geven normen voor de inrichting van voetpaden. Deze normen gelden primair voor gebieden waar de ruimte wordt (her-)ingericht, of als er een plan wordt gemaakt om de openbare ruimte helemaal opnieuw in te delen. De nieuwe normen gelden voor een deel ook voor bestaande situaties, als het gaat om het plaatsen van gemeentelijke en particuliere objecten. Bij de gebiedsontwikkelingen en de herinrichtingen in Noord worden deze beleidskaders toegepast.

4.3.2 Aandacht voor lopen in het Mobiliteitsplan

De aandacht voor lopen is in dit Mobiliteitsplan vooral ondergebracht in de gebiedsgerichte aanpak en in mindere mate in de aanpak openbaar vervoer (zie en overige prioriteiten). Het programmateam stimuleert:

1. **Gezonde stad:** lopen en fietsen bevordert de veiligheid, gezondheid en leefbaarheid. Het programmateam stimuleert ruime aandacht voor lopen.
2. **Hubs en haltes:** om gebruik te kunnen maken van verschillende vormen van vervoer zijn veilige, toegankelijke looproutes naar hubs en haltes noodzakelijk. Het verbinden van de IJ-oevers aan bestaand Noord is hierbij een aandachtspunt waar het programmateam zich voor inzet.
3. **Groot onderhoud en herinrichting:** bij de herinrichting van straten voor onderhoud, 30km/u beleid en *de integrale opgave op kruispunten* (zie @) bewaakt het programmateam de integrale afwegingen bij de verdeling van schaarse ruimte.

4.3.3 Nabijheid van voorzieningen

Als activiteiten op loopafstand van elkaar plaatsvinden, in de eigen buurt of wijk, dan verleidt dit mensen automatisch tot lopen. Om die reden stimuleren we de nabijheid van voorzieningen.

Het programmateam Mobiliteitsplan Noord houdt de loop- en fietsafstand tot voorzieningen in de gaten om bij herinrichtingen en gebiedsontwikkelingen kansen en knelpunten te signaleren.

1 Zie Kookboek lopen van de City Deal Ruimte voor Lopen.

4.4 Aandacht voor fietsen

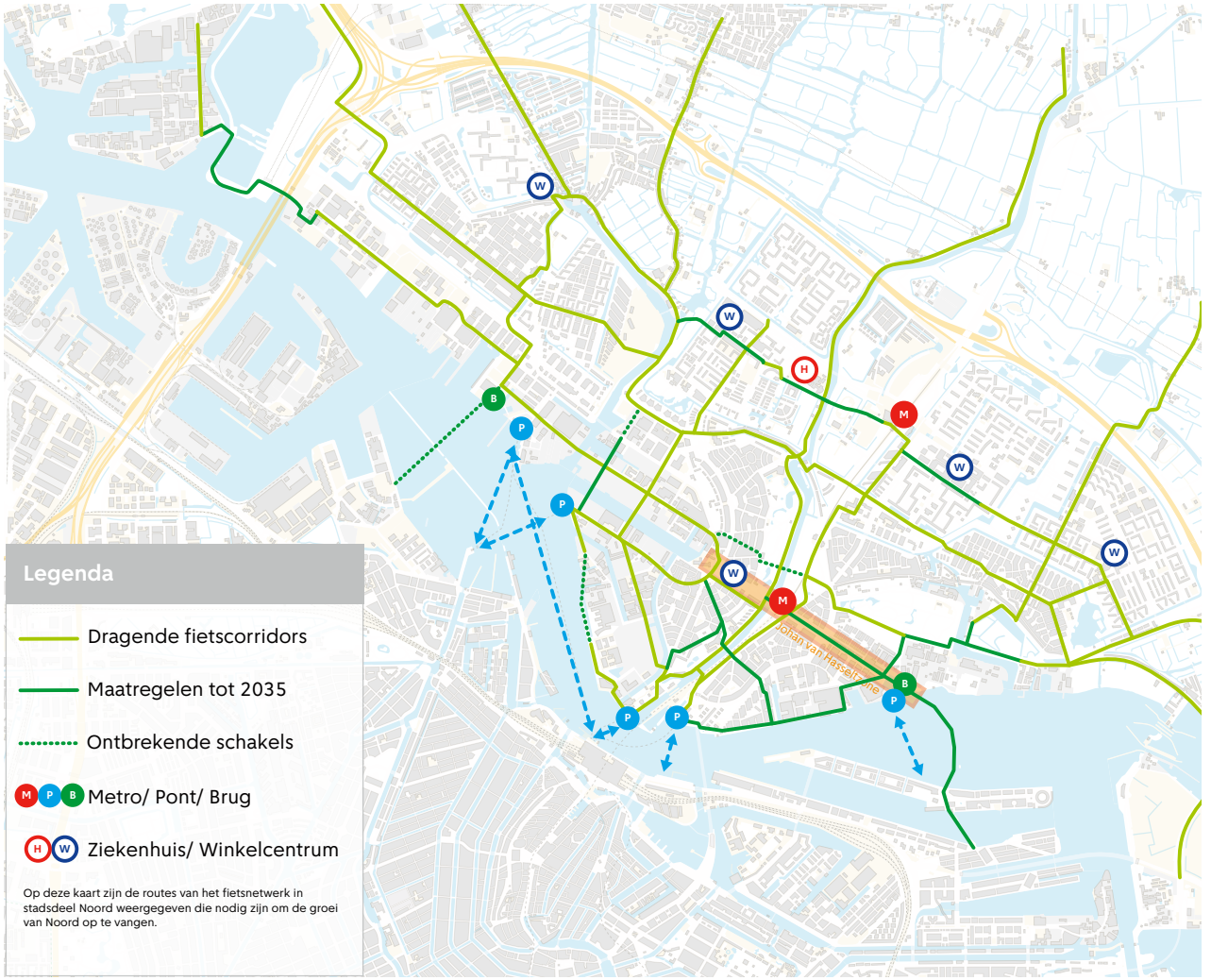
In Noord werken we aan een netwerk van ‘dragende fietscorridors’. Dat zijn routes waar fietsers zo goed mogelijk kunnen doorfietsen. De corridors zijn herkenbaar, bieden ruimte en de fietser fietst als vanzelfsprekend door. De corridors sluiten aan op belangrijke knooppunten. Naast het netwerk van dragende fietscorridors kijken we naar kansen voor het verbeteren van het fietsnetwerk op andere plekken.

4.4.1 Aanpak verbetering fietsnetwerk

De aanpak die we hanteren om het netwerk van dragende fietscorridors te verbeteren kent een aantal elementen:

1. Waar verbeteringen van het fietsnetwerk zich bevinden binnen een gebiedsontwikkelingslocatie maken we deze onderdeel van de gebiedsontwikkelingsopgave. Een voorbeeld hiervan is de realisatie van de Westelijke Ontsluiting Buiksloterham. Deze nieuwe verbinding is nodig voor de ontsluiting van Buiksloterham maar vormt ook een belangrijke verbetering van het fietsnetwerk. Een ander voorbeeld is de realisatie van een nieuwe loop- en fietsbrug over het Noordhollandsch kanaal. Deze wordt gerealiseerd als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Elzenhagen maar vormt ook een belangrijke schakel van de noordelijke oost-west fietsroute;
2. Buiten de buurten waar sprake is van gebiedsontwikkeling kijken we of het mogelijk is om verbeteringen van het fietsnetwerk te combineren met de uitvoering van onderhoud. Denk hierbij aan verbreding van het fietspad of het vervangen van tegels door rood asfalt. Door de combinatie met onderhoud beperken we de kosten van verbeteringen en de hinder van werkzaamheden;

Afbeelding: netwerk dragende fietscorridors



3. Waar onderhoud nodig is maar er meer nodig is dan het verbreden of asfalteren van het fietspad bereiden we een herinrichting voor. Dit houdt in dat we een uitgebreid proces doorlopen om tot een nieuwe inrichting van de straat te komen. Herinrichtingen die we nu aan het voorbereiden zijn zijn onder andere de Buikslotermeerplein zuidzijde en de Havikslaan/Hagedoornweg;
4. Voor het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk starten we nieuwe projecten op.

Het zo veel mogelijk aansluiten op onderhoudswerkzaamheden en gebiedsontwikkeling zorgt ervoor dat we de kosten voor verbetering van het fietsnetwerk beperkt houden. Daar waar dit niet mogelijk is worden de kosten voor maatregelen gedragen door de drie bij het mobiliteitsprogramma betrokken partijen.

4.4.2 Netwerk dragende fietscorridors

Het mobiliteitsplan kent een fietsnetwerk dat bestaat uit een 'dragende structuur' en een 'fijnmazige structuur'. De dragende structuur bestaat uit routes die verschillende buurten en belangrijke knooppunten met elkaar verbinden en wordt ondersteund door het fijnmazige netwerk.

F1 Zuidelijke oost-westroute

De zuidelijke oost-westroute is de beoogde fietsroute door de diverse gebiedsontwikkelingen die samen een doorfietsroute van Zaanstad en Noord via de oeververbindingen naar de stad leidt (inclusief de Oostbrug). Het grootste deel van de route bestaat al, maar op meerder plekken is de huidige inrichting onvoldoende. Ontbrekende schakel is een verbinding over Zijkanaal K. Om de Nieuwendammerdijk te ontlasten en de oostzijde van Noord beter op de Oostbrug aan te sluiten is het nodig deze schakel aan het netwerk toe te voegen. De verbetering van zwakke schakels gebeurt door of in afstemming met gebiedsontwikkeling, het project Johan van Hasseltzone en onderhoudswerkzaamheden.

F2 Noordelijke oost-westroute

De noordelijke oost-westroute verbindt de bestaande wijken in Noord met de winkelcentra Waterlandplein, Buikslotermeerplein, Banne en Molenwijk en het BovenIJ ziekenhuis. Hiermee worden veel buurten en belangrijke voorzieningen met een comfortabele en veilige fietsroute verbonden. Een aantal schakels wordt al aan gewerkt vanuit gebiedsontwikkeling, herinrichtingsprojecten en groot onderhoud. Belangrijke schakel die we aan de route toevoegen is een nieuwe brug over het Noordhollandsch Kanaal. Ook onderzoeken we hoe we de route kunnen versterken met een goede verbinding door de Kadoelerbreek.

F3 Verbindingen IJ-oevers met Noord

De ontwikkelingen langs de IJ-oevers bieden kansen voor het realiseren van betere fietsroutes naar de veerponten. Deze routes staan haaks op de oost-westroutes en dragen samen met de noord-zuidroutes (maatregel F5) bij aan het realiseren van een heldere en robuuste structuur van doorgaande fietsroutes. Belangrijke schakel die we toevoegen is een nieuwe verbinding tussen de aanlandplek van de Distelwegveer en de Landsmeerderdijk. Op andere plekken kijken we hoe we via onderhoud en andere werkzaamheden de bestaande fietsroutes kunnen verbeteren.

F4: recreatieve route langs het IJ

Deze route is onderdeel van de ontwikkeling van de IJ-oevers. Een deel van de route is aangelegd bij de ontwikkeling van de wijk Overhoeks. Met de realisatie van de Westelijke Ontsluiting Buiksloterham wordt aan de westzijde een ontbrekende schakel aan deze route toegevoegd die grote delen van Noord beter verbindt met de veerponten die aanmeren bij de Distelweg en de Buikslotermeerweg. Aan de oostzijde realiseren we langs het IJ een nieuwe fietsroute vanaf het IJplein tot de plek waar de Oostbrug in Noord aan land gaat komen. Een deel van deze route maakt onderdeel uit van de gebiedsontwikkeling Hamerkwartier. De rest van de route wordt via onderhoud of als herinrichting gerealiseerd.

F5 Noord-zuidroutes door Noord

Nieuw ten opzichte van het Mobiliteitsplan 2021 is de maatregel F5. De noord-zuid doorfietsroutes vanuit bestaande wijken in Noord naar de oeververbindingen zijn niet goed genoeg voor de verwachte groei en de ambitie om het autogebruik terug te dringen. We hebben vier noord-zuidroutes geselecteerd die het meeste bijdragen aan versterking van het fietsnetwerk in Noord. Deze routes vormen ook belangrijke schakels in het regionale fietsnetwerk. Het zijn reeds bestaande routes die we door afstemming met onderhoud en andere werkzaamheden zullen comfortabeler en veiliger zullen maken voor fietsers.

4.5 Verbeteren van het Openbaar Vervoer

De gemeente Amsterdam en Vervoerregio investeren in het OV-systeem om dit tot belangrijke drager van het personenvervoer zowel binnen het stadsdeel als in verbinding met stad en regio te ontwikkelen. Vanuit het mobiliteitsplan kijken we in eerste instantie naar de OV-structuur die daarvoor nodig is. Keuzes over routes en frequenties van het openbaar vervoer in Noord (lijnvoering) zijn onderdeel van de OV-concessies Amsterdam (concessiehouder GVB) en Zaanstreek-Waterland (concessiehouder EBS).

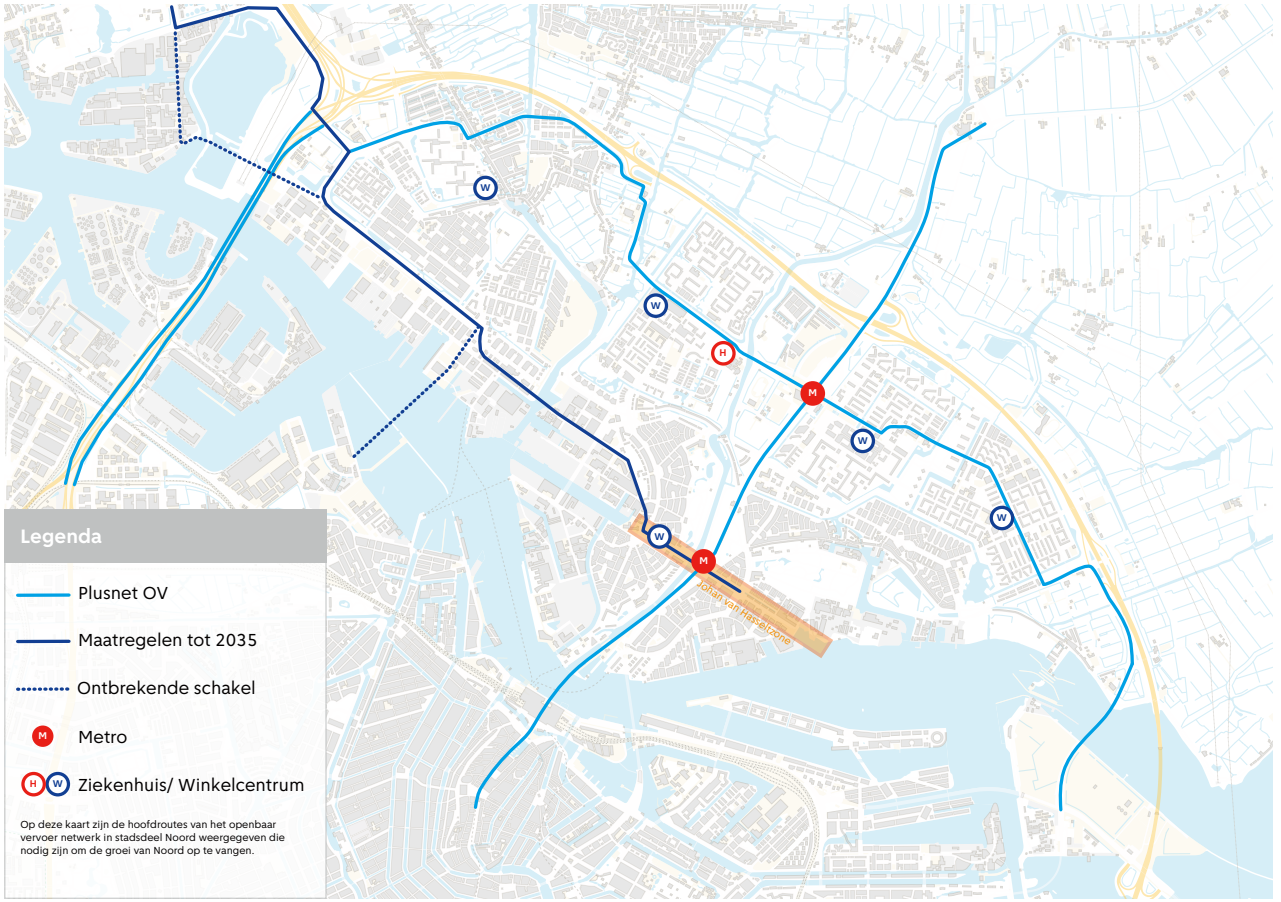
De OV-infrastructuur waar we in het mobiliteitsplan naar kijken bestaat uit haltes, knoopunten en routes. Gezamenlijk vormen deze elementen het OV-netwerk.

Voor een goedwerkend OV-systeem zijn ook de OV-lijnvoering en het materieel en personeel belangrijk. Deze elementen zijn onderdeel van de OV-concessies en vallen daarmee buiten de scope van dit mobiliteitsplan.

4.5.1 Haltes

Voor veel OV-reizigers in Noord begint en eindigt hun reis op een bushalte. Voor een goed functionerend OV-systeem zijn niet alleen de kwaliteit en locatie van de halte belangrijk, maar ook de looproutes ernaartoe. Als mensen erg ver moeten lopen naar de dichtstbijzijnde halte wordt het, zeker voor mensen die minder goed ter been zijn, minder aantrekkelijk om het OV te gebruiken. De afgelopen jaren is mede door de focus op snelle en doorgaande OV-verbindingen zoals de Noord/Zuidlijn en HOV-ZaanIJ minder aandacht uitgegaan naar het behouden en verbeteren van het busnetwerk in woonwijken.

Afbeelding: Netwerk Openbaar Vervoer



Vanuit het mobiliteitsplan hebben we aandacht voor:

- De kwaliteit van bushaltes (comfort, informatievoorziening, toegankelijkheid, sociale veiligheid).
- De looproutes naar de haltes (verkeersveiligheid, sociale veiligheid en comfort).
- Het aantal haltes en de plek van haltes (nabijheid).

De komende periode bekijken we of we in de buurt van bushaltes in Noord deelmobiliteit kunnen aanbieden, zoals deelbakfietsen, deelscooters en deelauto's.

4.5.2 Knooppunten en hubs

Waar meerdere OV-lijnen bij elkaar komen en er meerdere haltes zijn hebben we het over **knooppunten**. Knooppunten waar naast verschillende OV-lijnen ook deelmobiliteit en aanvullende voorzieningen een plek hebben worden ook wel **hubs** genoemd.

Knooppunten zijn essentiële schakels in het OV-systeem. Hier stappen reizigers over van auto, fiets of OV naar snelle, hoogfrequente OV-verbindingen. Op dit moment is station Noord het grootste OV-knoopunt in Noord. Op termijn zal metrostation Noorderpark qua reizigersaantallen een vergelijkbare omvang krijgen. Het project Johan van Hasseltzone onderzoekt welke maatregelen er nodig zijn om de verwachte reizigersgroei op station Noorderpark in goede banen te leiden.

Om het OV-netwerk te versterken zien wij kansen om zowel aan de oost- als de westzijde van Noord nieuwe knooppunten te ontwikkelen. Op korte termijn willen we op deze plekken de overstapmogelijkheden tussen verschillende buslijnen verbeteren en de kwaliteit van de haltes vergroten. Voor de lange termijn onderzoeken we de mogelijkheden om op deze locaties hubs te ontwikkelen waarbij we ook andere functies en voorzieningen aan de knooppunten toevoegen.

4.5.3 OV-routes

De twee haltes van de Noord/Zuidlijn zijn de basis van het OV-netwerk in Noord. Op deze haltes komen diverse stedelijke en regionale buslijnen bij elkaar.

De komende jaren werken we met de realisatie van de projecten HOV-ZaanIJ en de Johan van Hasseltzone aan het verbeteren van de hoogwaardige OV-route door Noord naar Zaandam (project HOV-ZaanIJ) en de overstap van regionale en lokale buslijnen bij metrostation Noorderpark (onderdeel van project Johan van Hasseltzone). Vanuit het project HOV-ZaanIJ onderzoeken we om de kwaliteit van de busroute naar Zaandam vergelijkbaar te krijgen van de van een tram of metro.

Tegelijk met de beoogde route voor de HOV-ZaanIJ-verbinding onderzoeken we de mogelijkheden om het lokale busverkeer op de noordelijker gelegen route langs Molenwijk, Kadoelen en de Banne richting het Waterlandplein en de Zuiderzeeweg te verbeteren.



Het OV-netwerk in Noord is door de Noord/Zuidlijn sterk gericht op reizen via Amsterdam Centraal en in het verlengde daarvan via station Zuid. Om te voorkomen dat deze route op termijn te zwaar belast wordt en om de OV-ontsluiting van Noord te verbeteren, zien we kansen voor het verbeteren van bestaande en het realiseren van nieuwe verbindingen vanuit Noord met grote knooppunten zoals de stations Sloterdijk en Amstel.



OV1: Noord-zuidroute

De Noord-zuidroute betreft de metro-corridor en de aansluitende busverbindingen naar de regio Waterland. Deze corridor is op orde. Voor de korte termijn kunnen we de aansluitingen en frequenties van de buslijnen in Noord nog verbeteren. Voor de lange termijn moeten we nadere afwegingen maken voor de integrale ontwikkeling van de metrohaltes Noord (CAN) en Noorderpark (Van Hasseltzone). Het programmateam monitort de ontwikkelingen in de nieuwe GVB-concessie en het ontwikkelteam OV en signaleert kansen voor verbeteringen op de korte termijn.

OV2: Noordelijke oost-westroute

De Noordelijke oost-westroute is de meest complexe opgave voor Noord. Deze opgave is nieuw ten opzichte van het Mobiliteitsplan 2021. In het Noordelijke deel van Amsterdam Noord is er geen concurrerend OV systeem. De ambitie is om dit op termijn wel te ontwikkelen. Omdat het heel complex is, kunnen we dit niet uitvoeren in de periode 2025-2035. Deze periode zal het programmateam gebruiken om te zoeken naar een nieuwe hublocatie aan beide uiteinden van het stadsdeel en de inpassing van een goede route door Kadoelen/Oostzanerwerf/Molenwijk. Aan het eind van deze periode zal het programmateam dan toewerken naar besluitvorming.

OV3: Zuidelijke Oost-westroute

Deze OV-corridor betreft de ontsluiting van de IJ-oevers en de verbinding tussen Zaanstad en Amsterdam. Hiervoor loopt het project HOV ZaanIJ. De kwaliteit van de corridor moet meegroeien met de gebiedsontwikkeling en de toenemende vraag. Het programma-team monitort de ontwikkelingen en bewaakt de integrale afwegingen tussen auto, OV, fietsen en lopen op de corridor.

OV4 en OV5: Tangenten

Vanuit veel wijken in Noord naar stad, regio en de rest van het land kan het OV onvoldoende concurreren met de auto. Het verbeteren van de OV-tangenten naar grote knooppunten zoals Sloterdijk en Amsterdam Amstel is een daarom belangrijk. Voor de korte termijn zijn er verbetermogelijkheden, voor de lange termijn is er behoefte aan extra oeververbindingen voor het OV. Het programmateam werkt de kansen voor het verbeteren van de tangenten via de Coentunnel en de Schellingwouderbrug uit voor verdere besluitvorming en uitvoering.

4.5.4 Publieke mobiliteit

Publieke mobiliteit is een nieuw begrip dat bij kan dragen om de sociale ondergrens te bewaken. Door bestaande kleinschalige vervoervormen te combineren, zoals flexibel openbaar vervoer, Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, ziekenvervoer, vrijwilligersvervoer (zoals de Bannehopper) en andere kleinschalige vervoervormen, wordt dit systeem financieel houdbaar en verbetert de kwaliteit voor alle inwoners en kwetsbare doelgroepen in het bijzonder. Het concept Publieke Mobiliteit is nog in ontwikkeling en kan mogelijk een aanvulling (geen vervanging) zijn op het fijnmazige OV-netwerk in Noord. Als voortransport van deur tot halte, of van deur tot voorziening (zoals onderwijs en ziekenhuis).

Het programmateam signaleert de behoefte aan publieke mobiliteit per buurt en vanaf de pontaanlandingen en participeert in de verdere ontwikkeling van het concept in Amsterdam.

4.6 Overige maatregelen

Bewoners en bezoekers van Amsterdam Noord maken relatief veel gebruik van de auto, maar het gemiddelde aandeel autogebruik in Noord daalt geleidelijk. Dat neemt niet weg dat de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in Noord de komende tien jaar leidt tot een absolute toename van het autoverkeer. In deze paragraaf geven we aan wat we doen om te voorkomen dat deze groei ten koste van de bereikbaarheid en leefbaarheid gaat.

4.6.1 A1: Op en afritten A10 Noord

De belangrijkste maatregel die we nemen om het autonetwerk te versterken is het verbeteren van de op- en afritten van de A10. Deze maatregel is in voorbereiding en wordt de komende 10 jaar gerealiseerd. In combinatie met ander vervoer ligt de grootste opgave bij toerit 16 en 18: deze maatregelen zijn ook relevant voor het OV naar de regio.

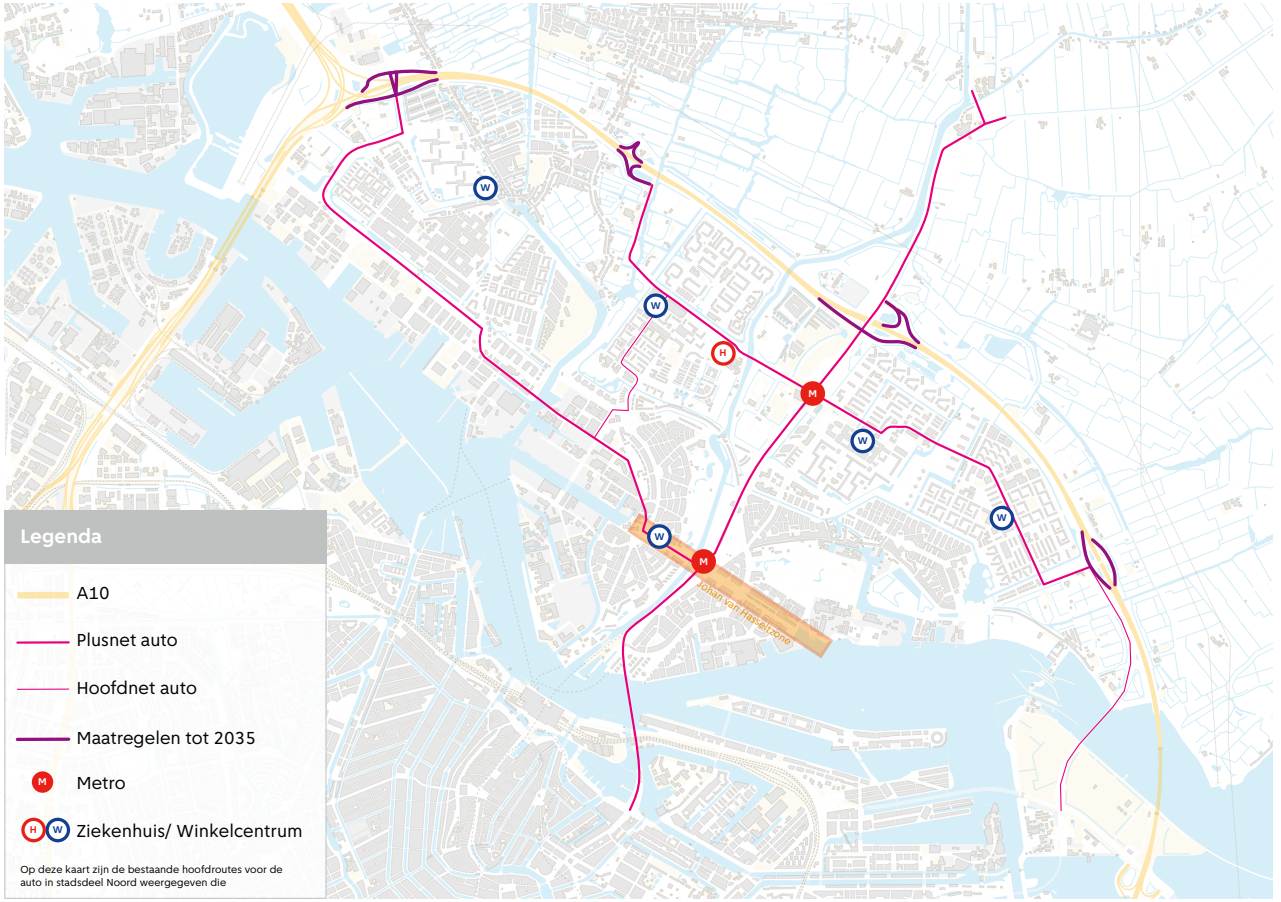
4.6.2 A2: Parkeren, hubs en deelmobiliteit

Bij nieuwbouwprojecten in Noord hanteren we lage parkeernormen. Dit drukt de kosten voor nieuwbouw-projecten en beperkt de groei van het autoverkeer in de stad. Waar mogelijk realiseren we centrale en gedeelde parkeergelegenheden zodat de schaarse parkeer-plaatsen optimaal gebruikt kunnen worden. Hierbij houden we rekening met voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers en mindervaliden.

Zowel binnen de gebiedsontwikkeling als in de bestaande buurten in Noord onderzoeken we de mogelijkheden voor deelmobiliteit.

De gemeente Amsterdam werkt aan een hubstrategie met als uitgangspunt dat autoverkeer aan de rand of zelfs buiten de stad wordt afgevangen op plekken waar automobilisten makkelijk kunnen overstappen op openbaar vervoer. Het programmateam bewaakt de

Afbeelding: Netwerk Auto



ontwikkeling en uitvoering van deze beleidsvoornemens en signaleert wanneer maatwerk nodig is in een buurt.

4.6.3 A3: overige opgaven auto

Op de wegen in Noord waar onderhoud gepland is kijken we naar mogelijkheden voor verbeteringen. Het programmateam signaleert deze mogelijkheden en werkt deze indien mogelijk uit. Daarnaast is er in Noord, mede door minder capaciteit in Centrum, toenemende vraag naar een parkeerplaats voor touringcars. Het programmateam denkt mee over mogelijke locaties voor een dergelijke voorziening.

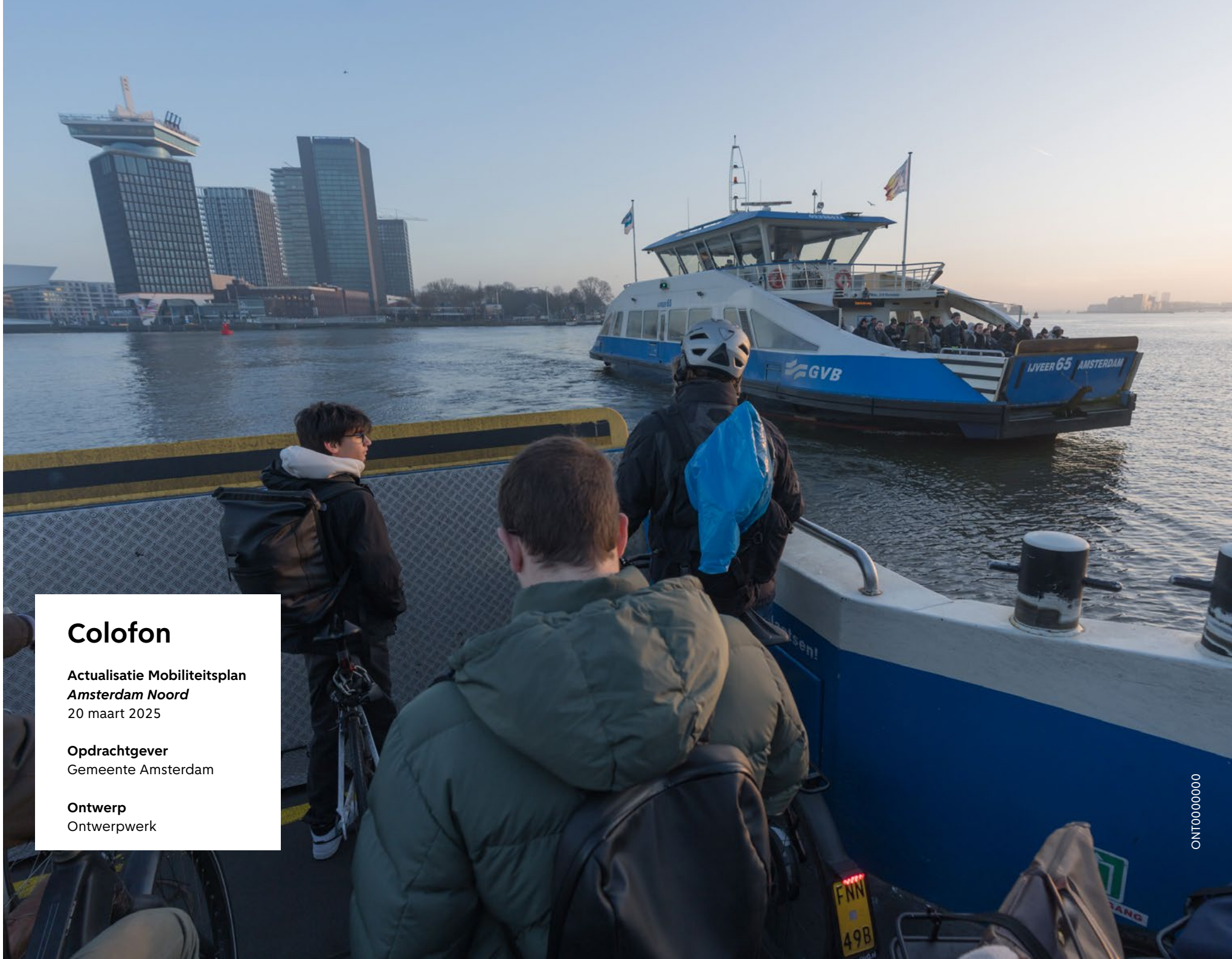
4.6.4 V1 Herinrichting 50-30 wegen

Net als in de rest van Amsterdam is in Noord de maximumsnelheid op veel wegen verlaagd van 50 naar 30 km/uur. Het programma 30 km/u heeft een aantal wegen aangewezen die daarom heringericht moet worden. Ook staat er een aantal wegen op het programma van Groot Onderhoud. Omdat dit ook een kans is om andere beleidsambities te realiseren zijn alle wegen die 30 zijn geworden aangemerkt als opgave in dit mobiliteitsplan. Het programmateam monitort de ontwikkeling van het programma 30 km/u in de stad en de mogelijkheden om dit te combineren met andere opgaven.

4.6.5 V2: Integrale afwegingen op kruispunten

Binnen gebiedsontwikkeling en projecten zoals Johan van Hasseltzone moeten integrale afwegingen worden gemaakt over de ruimte- en capaciteitsverdeling voor de auto, OV, fietsen en lopen, in relatie tot andere opgaven zoals groen en verblijfkwaliteit. Het programmateam bewaakt de integraliteit op stadsdeelniveau, monitort de afwegingen die hierbij gemaakt worden en signaleert kansen en prioriteiten vanuit andere projecten en beleidsopgaven uit dit Mobiliteitsplan. Het programmateam werkt overbelaste kruispunten uit voor verdere besluitvorming die niet binnen projecten of gebiedsontwikkelingen vallen.





Colofon

Actualisatie Mobiliteitsplan
Amsterdam Noord
20 maart 2025

Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Ontwerp
Ontwerpwerk

ONT00000000