



Gemeente
Amsterdam



Mobiliteitsplan Noord

Overkoepelende aanpak voor bereikbaarheid
Amsterdam Noord 2022 - 2040

Vastgesteld door het college van B&W, 29 juni 2021

Inhoud

Samenvatting	5	5. Samenhangend maatregelpakket	49
Context	10	5.1. Totaaloverzicht	49
1. Inleiding	13	5.2. Fiets en voetganger	52
1.1. Aanleiding	13	5.3. Openbaar vervoer	59
1.2. De hoofdvraag	14	5.4. Auto	63
2. Aanpak en onderzoeken	16	5.5. Johan van Hasseltzone	64
2.1. Processtappen	16	5.6. Gebiedsgerichte aanpak met slimme mobiliteit	67
2.2. Organisatie	18	6. Fasering en kosten	73
2.3. Verrichte studies	18	6.1. Pakket 1: noodzakelijk pakket voor gebiedsontwikkeling en bestaand Noord	75
2.4. Participatie	19	6.2. Pakket 2: sterk gewenste maatregelen voor gebiedsontwikkeling en bestaand Noord tot 2030	79
3. Analyse	20	6.3. Pakket 3: grote ingrepen voor (zachtere) gebiedsontwikkelingen en bestaand Noord na 2030	80
3.1. De ontwikkeling van Noord tot aan de huidige structuren	20	6.4. Nadere verdeling pakketten over de jaren	81
3.2. De reiziger in en naar Noord	22	7. Vervolg	83
3.3. Kwaliteit per vervoerwijze	24	7.1. Programmaorganisatie	83
3.4. Referentiescenario: toekomstig verkeer zonder ingrepen	28	7.2. Monitoring en bijsturen	84
4. Visie voor mobiliteit in Noord	31	7.3. Communicatie	84
4.1. Ambities voor de gebiedsontwikkeling en bestaande wijken	31		
4.2. De hoofdkeuze: meer lopen, fietsen en OV en relatief minder auto	32		
4.3. Fiets en voetganger	38		
4.4. Openbaar vervoer	41		
4.5. Auto	42		
4.6. Johan van Hasseltzone	46		
4.7. Gebiedsgerichte aanpak met slimme mobiliteit	47		



Samenvatting

Aanleiding is grote gebiedsontwikkeling: een mogelijke verdubbeling van het aantal inwoners in het stadsdeel

De afgelopen jaren landde bijna de helft van de Amsterdamse nieuwbouw in Noord. De komende decennia wordt de gebiedsontwikkeling doorgezet; op lange termijn (na 2040) verdubbelt het aantal inwoners van Noord bijna. De gebiedsontwikkelingen worden gerealiseerd met hoge dichtheden en een gemengd programma. Daarmee verschuift ook het zwaartepunt in Noord naar de IJ-oever. Het Mobiliteitsplan Noord beantwoordt de vraag hoe we Noord ook in de toekomst bereikbaar houden.

Analyse: hoog autogebruik, OV is slechts beperkt een alternatief

Noord is sterk auto-georiënteerd in vergelijking met de rest van de stad. Veel verplaatsingen worden met de auto gemaakt, ook binnen Noord. Een groot deel van de woonwijken, voorzieningen en infrastructuur is aangelegd in de jaren '60 en '70 waarbij de auto een dominante plek kreeg toebedeeld. Op veel reisrelaties is het OV veel langzamer dan de auto. De Noord/Zuidlijn biedt wel goed OV, maar is voor veel inwoners best ver weg (4-5 km vanuit het westen van Noord). Het overige OV in Noord is voor slechts enkele relaties een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Het fietsnetwerk is op sommige delen goed, maar wordt gekenmerkt door ontbrekende schakels en ontbreken van duidelijke corridors waar écht gekozen wordt voor de fiets.

Keuze op hoofdlijn: meer lopen, fietsen en OV en relatief minder auto

Om in Noord met veel meer mensen duurzaam en aantrekkelijk te wonen, verblijven en verplaatsen, is het nodig te kiezen voor een duurzaam stedelijk mobiliteitsstelsel. Dat betekent ruim baan voor verblijven, lopen, fietsen, slimme mobiliteit en openbaar vervoer en relatief minder auto. De gebiedsontwikkelingen worden daar vanaf de start op ingericht en die keuze is ook nodig om de ambitie voor gemengde stedelijke wijken met hoge dichtheden en veel kwaliteit waar te kunnen maken. Voor bestaande wijken, met historisch een belangrijke rol voor de auto, vraagt die keuze een stapsgewijze aanpak. Deze keuze op hoofdlijn is uitgewerkt in een samenhangend pakket van maatregelen.

Samenhangend maatregelenpakket


Samenhangend pakket met nadruk op lopen, fietsnetwerk, OV en slimme mobiliteit

De aanpak is om eerst het voetgangers- en fietsnetwerk op orde te krijgen, te experimenteren met slimme mobiliteitsoplossingen en een significante verbetering voor het openbaar vervoer te realiseren. Vervolgens kan de groei van het autogebruik beperkt worden. Voor de lange termijn is een nieuw OV-netwerk nodig om de groei van Noord mogelijk te maken en een waardig alternatief te zijn voor de auto. De ZaanIJ-corridor en mogelijke OV-verbindingen over de nieuwe vaste oeververbindingen spelen hierin een belangrijke rol. Ook bestaand Noord moet beter met het OV verbonden worden. Voor het fiets- en voetgangersnetwerk wordt gekozen voor dragende corridors waarover het langzaam verkeer veilig en comfortabel van A naar B kan fietsen en lopen. Om het autogebruik te beperken wordt ingezet op deelmobiliteit en hubs in zowel gebiedsontwikkeling als bestaand Noord. Er komt daarnaast een stap-voor-stap aanpak voor het betaald parkeren en vergunningen in bestaand Noord met implementatie tussen 2030 en 2040 of eerder indien dat uit de Parkeerstrategie blijkt. Ondanks al deze maatregelen neemt het autogebruik in absolute termen nog tot 2030 toe. Die groei wordt opgevangen op het bestaande autonetwerk. Er worden voor de auto geen nieuwe verbindingen gerealiseerd zoals de Schellingwouderlaan en de Bongerdverbinding. Op het bestaande netwerk zijn wel aanpassingen nodig: kritieke en overbelaste kruispunten worden verbeterd, zoals de aansluitingen op de A10 en de aansluiting van de Johan van Hasseltweg op de Nieuwe Leeuwarderweg. In de 'Van Hasseltzone' komen veel opgaven bij elkaar: een reconstructie van de autoaansluiting, de toekomstige invulling van het HOV op de ZaanIJ-corridor, realiseren van een oost-west fietsverbinding zoals geadviseerd door commissie D'Hooghe, verbeteren van de OV-knoop metrostation Noorderpark, fietsparkeren en het verbeteren van de gebiedskwaliteit. Een integrale aanpak van de Johan van Hasseltzone is daarmee het sleutelproject van dit plan.

De volgende tabellen en kaart vatten het maatregelenpakket samen.





Fiets

- F1. Oost-westroute door westelijke IJ-oever
- F2. Johan van Hasseltweg 
- F3. Diverse routes westelijke IJ-oever tussen Klaprozenbuurt en Buiksloterwegveer
- F4. Oost-westroute Noord-Noord via Buikslotermeerplein-zuidzijde
- F5. Route Havikslaan en Hagedoornweg
- F6. Nieuwe recreatieve route langs het IJ
- F7. Nieuwe verbindingen tussen Nieuwendammerdijk en Oostpont / Oostbrug
- F8. Route tussen Oostzanerwerf en NDSM(-veer) via sportvelden
- F9. Nieuwe route Noordhollandschkanaal via Noorderpark-zuid
- F10. Herinrichting drukke kruispunten
- F11. Mobiliteitsknooppunten inrichten op groei
- F12. Koppeling fiets & ruimte (zoals voorzieningen)



Openbaar vervoer (OV)

- OV1. Twee haltes toevoegen langs Klaprozenweg voor GVB-bussen, incl. fietsstallingen en verbeterde looproutes. Afhankelijk van pilots OV2/OV3
- OV2. Pilot GVB-verbinding met Amsterdam Sloterdijk versterken
- OV3. Pilot GVB-verbinding met Amsterdam Centraal versterken
- OV4. Overstapknooppunt in combinatie met Hub Melkweg
- OV5. Buskeerpunt t.h.v. Oostveer
- OV6. Onderzoek OV-netwerk (middel)lange termijn.
 - Gebruik nieuwe vaste oeververbindingen
 - HOV ZaanIJ-corridor opwaarderen 
 - Verbeteren capaciteit en kwaliteit knooppunt metrostation Noorderpark (Integrale Opgave Johan van Hasseltzone) 
 - Oost-west tangent met verkenning nieuwe verbinding Noord-West
 - Oostelijk HOV-verbinding



Auto

- A1. Toe- en Afrit S118: Verlengde Stellingweg/Molenaarsweg
- A2. Toe- en Afrit S117: IJdoornlaan/Vorticellaweg
- A3. Toe- en Afrit S116: N247
- A4. Toe- en Afrit S115: IJdoornlaan
- A5. IJdoornlaan/Beemsterstraat
- A6. Nieuwe Leeuwarderweg/IJdoornlaan
- A7. IJdoornlaan/Statenjachtstraat-Oosterlengte
- A8. Nieuwe Purmerweg-Waddenweg
- A9. Van Hasseltknoop: Meeuwenlaan-Mosplein 
- A10. Ridderspoorweg/Klaprozenweg-Floraweg/Kamperfoelieweg
- A11. Klaprozenweg/westelijke ontsluiting
- A12. Klaprozenweg/Ataturk
- A13. Klaprozenweg-Cornelis Douwesweg/Stenendokweg
- A14. Cornelis Douwesweg/Kometensingel



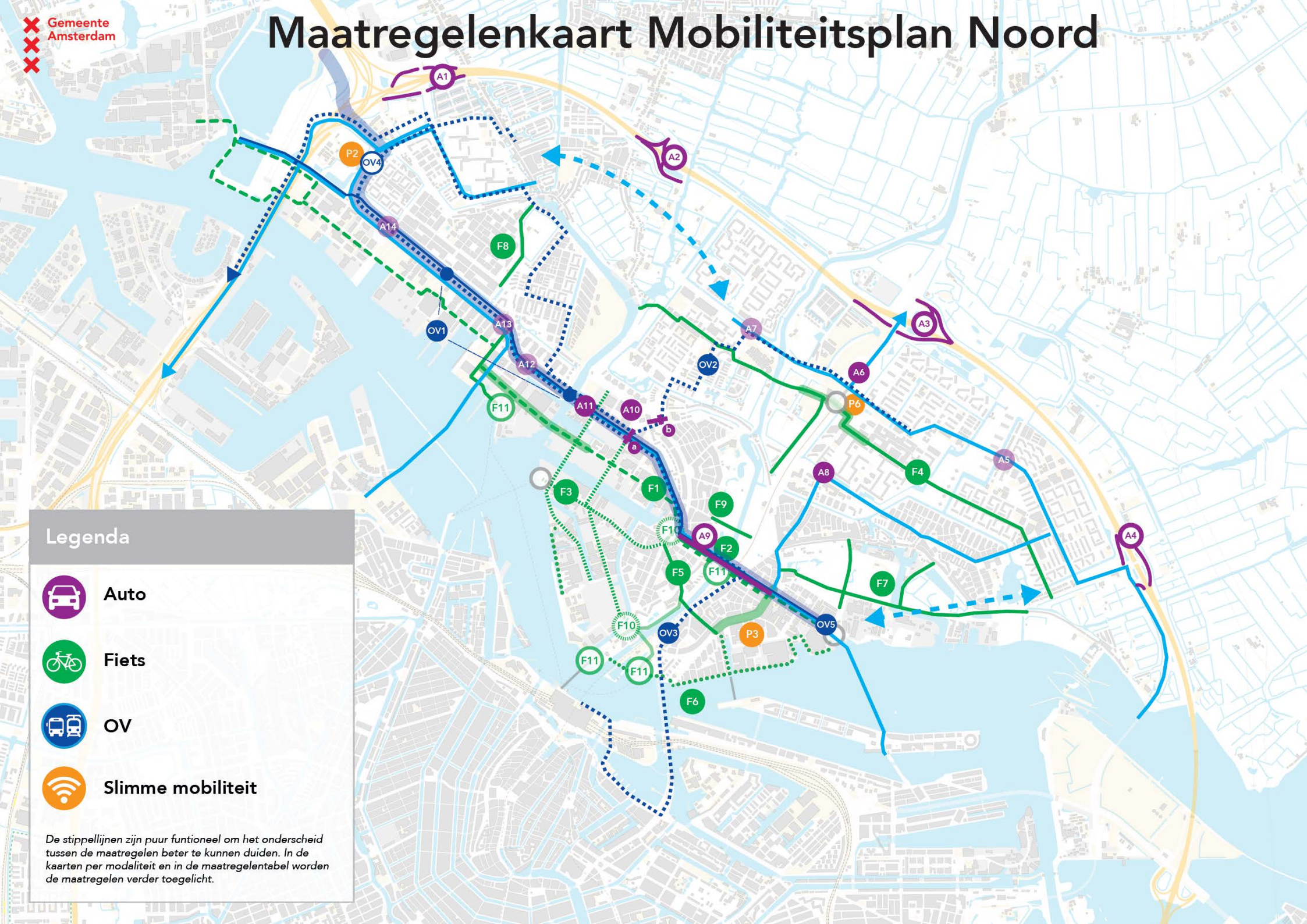
Slimme mobiliteitsmaatregelen

- P1. Pilots twee buurthubs in bestaande buurten van Noord (niet op kaart)
- P2. Hub Hamerkwartier (deelmobiliteit)
- P3. Hub Melkweg (overstappunt, P+R-achtig met overstap op busnetwerk)
- P4. Mobiliteitsmakelaar bedrijven (niet op kaart)
- P5. Monitoring & Evaluatie (niet op kaart)
 - Programma Mobiliteitsplan
 - Kruispunten (auto)
 - De parkeermonitor
- P6. Hub Metro Noord
- P7. Betaald parkeren/ vergunningparkeren (niet op kaart)



Integrale aanpak Johan van Hasseltzone

Maatregelenkaart Mobiliteitsplan Noord



Legenda



Auto



Fiets



OV



Slimme mobiliteit

De stippellijnen zijn puur functioneel om het onderscheid tussen de maatregelen beter te kunnen duiden. In de kaarten per modaliteit en in de maatregellentabel worden de maatregelen verder toegelicht.

Fasering en prioritering

De maatregelen zijn gefaseerd in drie pakketten: het minimaal noodzakelijke pakket voor gebiedsontwikkeling en bestaand Noord (pakket 1), de sterk gewenste maatregelen voor gebiedsontwikkeling tot 2030 (pakket 2) en het langetermijnpakket voor (zachtere) ingrepen na 2030 (pakket 3).

De pakketten zijn adaptief, wat betekent dat maatregelen op basis van onder meer de monitoring en de voortgang van de gebiedsontwikkeling naar voren gehaald kunnen worden of naar achteren kunnen schuiven. Een belangrijke factor hierin is het tempo waarin de maatregelen uit de IJ-oeververbindingen gerealiseerd worden. Indien dit (gedeeltelijk) voor 2030 is, zullen aanvullende maatregelen in bijvoorbeeld het fietsnetwerk of de Johan van Hasseltnoep ook naar voren gehaald moeten worden. Deze maatregelen zitten nu in het pakket na 2030.

	Tot 2030	Na 2030
Noodzakelijk	Pakket 1	Pakket 3
Gewenst	Pakket 2	

De maatregelen die opgenomen zijn in pakket 2 en 3 zijn te lezen in het hoofdrapport. De maatregelen uit pakket 1 zijn te lezen in het vervolg van deze samenvatting.

Het minimaal noodzakelijke maatregelpakket (pakket 1)

Het noodzakelijke pakket bestaat uit projecten die nodig zijn om de gebiedsontwikkelingen in de komende 10 jaar mogelijk te maken, en om in bestaand Noord fietsen en OV te verbeteren en om hier tijdig ervaring op te doen met slimme mobiliteit. Daarnaast bevat dit pakket drie onderzoeken die essentieel zijn om tijdig te starten met de grote ingrepen (o.a. van Hasseltzone) die rond 2030 gerealiseerd moeten worden.

Fiets en lopen

Verbeteren van fiets en lopen in Noord en daarmee een alternatief bieden voor de auto. Voor de fiets is daarbij geprioriteerd op twee belangrijke verbindende routes:

- Verbeteringen en ontbrekende schakels op de oost-westverbinding die de ontwikkelingen aan de IJ-oever centraal ontsluit en onderling verbindt (inclusief fietsbereikbaarheid en fietsparkeren metro Noorderpark).
- De oost-west verbinding in bestaand Noord die het voorzieningen- en winkelgebied bij het Buikslotermeerplein (inclusief metrostation Noord) verbindt met de woonwijken.

Bij het aanleggen van nieuwe fietsverbindingen worden tevens nieuwe voetgangersverbindingen gerealiseerd. Herinrichtingen bieden een goede gelegenheid om de ruimte voor de voetganger te verbeteren en ook via beheer en onderhoud wordt ook de kwaliteit van de voetpaden verbeterd.

Slimme mobiliteit

Het betreft

- Verbeterde busverbinding tussen metrostation Noord naar station Sloterdijk,
- Hub Melkweg (overstappunt en P+R),
- Experimenten met buurthubs in bestaand Noord en
- Versnellen start realisatie hub Hamerkwartier.

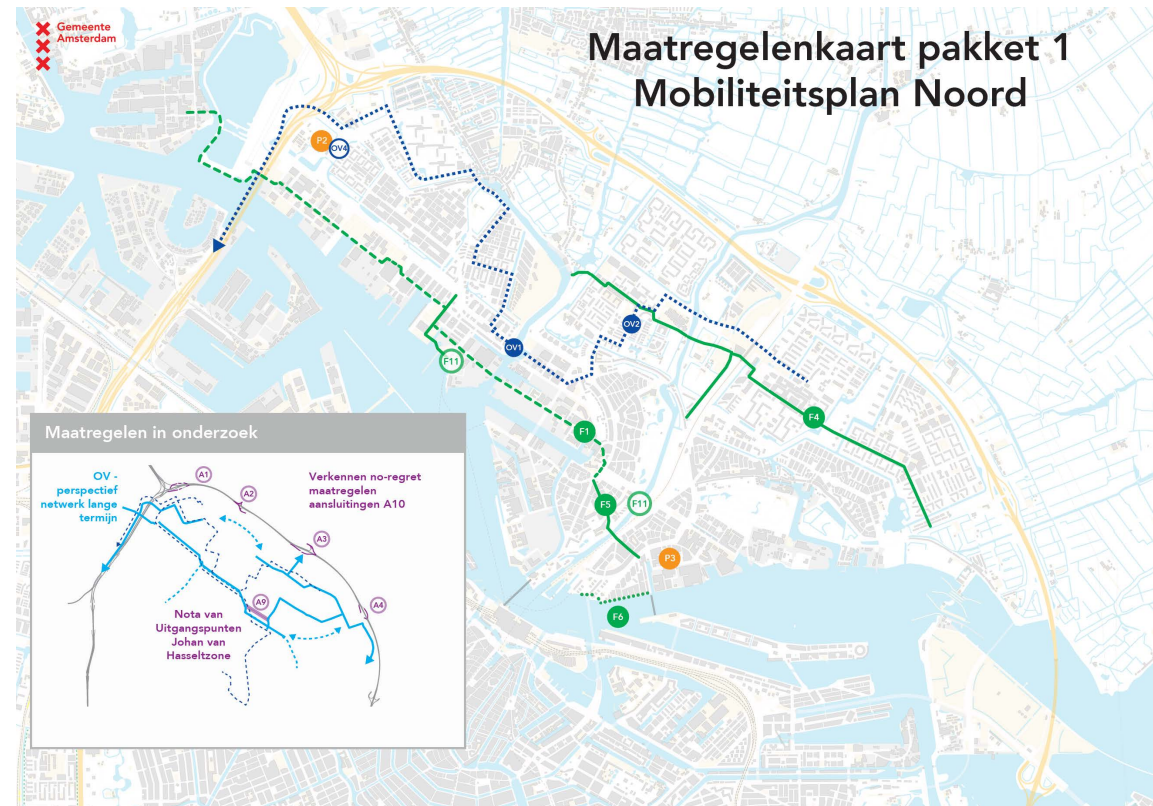
Argumentatie voor deze maatregelen in het minimale pakket is dat parkeren in hubs (inclusief deelmobiliteit) en beter openbaar vervoer essentieel zijn om een beperktere rol van de auto waar te kunnen maken. Door de komende jaren in de gebiedsontwikkelingen en de bestaande wijken een start te maken, wordt praktijkervaring opgedaan en worden deze oplossingen zichtbaar voor bewoners. Daarmee wordt opschaling in latere jaren haalbaar.

Onderzoek voor de lange termijn

Onder pakket 1 valt ook het onderzoek om tijdig richting te bepalen voor grote ingrepen, zodat de projecten die hieruit voortkomen rond 2030 gerealiseerd kunnen worden. Het onderzoek betreft:

- Nota van Uitgangspunten voor de Johan van Hasseltzone voor een integrale oplossing voor auto, OV, fiets, fietsparkeren en voetganger,
- OV-perspectief Noord i.c.m. IJ-oeververbindingen. Het onderzoek beschouwt hoe het toekomstige OV-netwerk in geheel Noord eruit zou moeten zien en wat hiervoor nodig is – inclusief mogelijk nieuwe verbindingen en opwaarderingen van bestaande verbindingen.
- Verkennen No Regretpakket voor toe- en afritten A10 met RWS en VRA

Voor al deze ingrepen geldt dat deze rond 2030 essentieel zijn om de gebiedsontwikkelingen in het geplande tempo te kunnen realiseren, en dat zij een langlopend onderzoek, verkenning- en planproces kennen. De daadwerkelijke ingrepen kunnen daarom alleen tijdig gereed zijn als de onderzoeken de komende jaren worden uitgevoerd.



Context

Dit Mobiliteitsplan voor Noord beschrijft de opgave, de ambitie en het maatregelpakket voor de gebiedsontwikkeling en bestaand Noord. Deze ambitie en de bijbehorende maatregelen zijn nodig om een goed functionerend, leefbaar en mooi stuk stad te realiseren. Deze ambitie en maatregelen zijn specifiek voor Noord, maar passen binnen de bredere visie die de gemeente heeft voor de stad en de regio, en binnen het al bestaande beleid.

Meerdere mobiliteitsplannen voor de stad

Naast dit mobiliteitsplan zijn en worden ook mobiliteitsplannen opgesteld voor de andere grote gebiedsontwikkelingen (Zuidoost, Nieuw-West, Zeeburgereiland / IJburg, Haven-Stad, Zuidflank). In dit aparte hoofdstuk wordt de context beschreven waarbinnen de gebiedsontwikkeling en de bijbehorende mobiliteitsmaatregelen passen, hoe de verschillende mobiliteitsplannen onderling samenhangen en wat de status van de plannen is.

Relatie met ruimtelijke ontwikkeling en beleidsvoornemens

Amsterdam is de afgelopen jaren hard gegroeid. Vanwege het grote tekort aan woningen en de verwachte groei van de economie is het de verwachting en ambitie dat de groei van de stad, ondanks Corona, zal doorzetten. Tegelijk met deze groei moet uiteraard de ontwikkeling van de stedelijke, regionale en nationale infrastructuur gelijk oplopen. De grootste uitdagingen bij deze groei is de beperkte ruimte en de overstap naar meer duurzaamheid. Daarbij gaat het onder andere om andere energiebronnen, meer groen en een betere openbare ruimte, maar ook mobiliteit in de brede zin speelt hier een belangrijke rol in.

Verstedelijkingsstrategie Metropoolregio Amsterdam

In het kader van de Verstedelijkingsstrategie MRA hebben Rijk en regio afgesproken om tot 2040 in de MRA 250.000 woningen te bouwen waarvan tot 2030 minimaal 70.000 woningen in Amsterdam worden gebouwd. Vanwege de druk op de woningmarkt hebben Rijk en regio voor de woningbouwontwikkeling tot 2030 afgesproken om de nadruk te leggen op versnelling van de uitvoering van

vastgestelde plannen, van plannen in voorbereiding en van potentiële plannen tot 2030, en dat hierbij rekening moet worden gehouden met de gevolgen voor de bereikbaarheid. De groei van mobiliteit in, van en naar Amsterdam moet in samenhang met de ontwikkeling van de MRA bekeken worden. Niet alleen de groei van de stad heeft immers invloed op de mobiliteit. Veel bezoekers en werknemers in Amsterdam komen van buiten de stad. Een groeiende regio zorgt daardoor ook voor meer druk op Amsterdam.

Naast de ontwikkeling van de woningmarkt is voor de ontwikkeling van de mobiliteit ook de groei van de werkgelegenheid belangrijk. Ondanks Corona zal de werkgelegenheidsgroei in de MRA fors blijven groeien (+230.000 arbeidsplaatsen tot 2040). Het merendeel van deze groei zal opgevangen worden door Amsterdam. Om de pendel naar Amsterdam te verkleinen wordt ingezet op betere spreiding van de werkgelegenheidsgroei over de MRA.

De mobiliteitsplannen geven een analyse van de toekomstige situatie, en geven aan op welke manier de groei is op te vangen.

Omgevingsvisie Amsterdam 2050

De groei in goede banen leiden is ook een van de doelen van de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 die op dit moment wordt opgesteld. De groei wordt benaderd vanuit de volgende strategische keuzen. Hieronder staan deze keuzes en de wijze waarop de mobiliteitsplannen hier invulling aan geven.

- **Meerkernige ontwikkeling.** Deze strategie is er op gericht om van een verdere uitrol van het centrumgebied naar een meerkernige en meer diverse verstedelijking te gaan. Hierdoor ontstaat een betere spreiding van stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid. De mobiliteitsplannen dragen hier bijvoorbeeld aan bij door de ontwikkeling van goede openbaar vervoer-verbindingen tussen deze kernen en van deze kernen op het grotere OV-netwerk. Een belangrijk onderdeel hiervan is tevens het verbeteren van de first- en last mile van- en naar de OV-knooppunten, waaronder de realisatie van een goed fietsnetwerk en voldoende fietsenstallingscapaciteit. Hiermee sluiten de plannen ook aan bij de grote schaa sprongprojecten zoals de vaste IJ-oeververbindingen en de uitbreiding van het HOV en metronetwerk.

- *Groeien binnen grenzen.* Hierbij gaat het om verdichting door complete en duurzame wijkontwikkeling. Hiermee is ruimte voor 150.000 woningen in complete, duurzame buurten. Ook hierin is het belangrijk dat deze nieuwe, verdichte of getransformeerde woon-werkgebieden aansluiten op (H)OV-netwerk. Maar daarnaast is het net zo belangrijk dat deze verdichte gebieden een goede, mooie en gezonde openbare ruimte hebben waarin veel ruimte is voor de voetganger en de fietsers. De rol van de auto moet daarom worden verkleind in de openbare ruimte.
- *Duurzaam en gezond bewegen en Rigoureuus vergroenen.* Heel Amsterdam een wandel- en fietsstad, met daarbij een openbare ruimte die uitnodigt tot ontmoeting en bewegen. De mobiliteitsplannen dragen hieraan bij door meer ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren. Concreet betekent dit het uitbreiden van het fietsnetwerk, het verbeteren van bestaande fietsroutes en het stimuleren van parkeren op afstand. Op deze manier wordt de openbare ruimte verbeterd en blijft er meer ruimte over voor groen.
- *Samen stad maken.* Hierbij geldt vooral dat de afzonderlijke maatregelen uit de mobiliteitsplannen de reguliere processtappen doorlopen, waarbij ruimte is voor consultatie en inspraak.

Kaders en ambitie gemeente Amsterdam

Naast het feit dat de mobiliteitsplannen passen binnen de strategieën met betrekking tot de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkeling, sluiten de keuzes die in de mobiliteitsplannen worden gemaakt ook aan bij de ambities van het bestuur, en de reeds ingezette koers van verschillende bestaande beleidskaders. Belangrijke kaders hierin zijn het verbeteren van de openbare ruimte, het creëren van ruimte voor de groeiende stad en het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Programmatische aanpak en status maatregelen

Dit mobiliteitsplan bevat een maatregelpakket dat nodig is om de bereikbaarheid op orde te krijgen en om de gestelde ambities te behalen. Dit maatregelpakket is echter geen blauwdruk. Na vaststelling van het plan volgt een programmatische aanpak. Deze aanpak zorgt er voor dat de maatregelen uitgevoerd worden, maar ook dat het plan aangepast kan worden naar aanleiding van veranderde omstandigheden en inzichten.

Projecten volgen regulier plan- en besluitvormingsproces

Voor het uitvoeren van het programma wordt een programmteam gevormd. Dit team stuurt op de uitvoering en de samenhang van de maatregelen. De verschillende maatregelen uit het mobiliteitsplan worden als afzonderlijke projecten opgepakt, en volgen daarin de reguliere plan- en besluitvormingsprocedures. De uiteindelijke (financiële) besluiten over de afzonderlijke projecten vinden hierdoor op een later moment plaats.

Het mobiliteitsplan biedt daarmee het overzicht van de noodzakelijke maatregelen. Met vaststelling van het mobiliteitsplan is nog geen besluit genomen over de financiële dekking van de maatregelen.

Het programmteam zorgt ervoor dat projecten worden opgestart. Omdat de maatregelen uit het mobiliteitsplan als afzonderlijke projecten worden opgepakt, is het mogelijk dat de maatregelen op een andere wijze worden ingevuld dan nu voorzien. Het programmteam bewaakt gaandeweg de samenhang tussen de verschillende lopende projecten, en of de invulling van de projecten past binnen de ambities uit het mobiliteitsplan.

Monitoring en herijking

Daarnaast stelt het team een monitoringsplan op, waarmee zowel het tempo van de woningbouwontwikkeling, de ontwikkelingen op het wegennet en in het openbaar vervoer, bredere ontwikkelingen op mobiliteitsgebied en andere relevante ontwikkelingen worden bijgehouden. Nieuwe inzichten uit deze monitoring kunnen aanleiding geven om het plan bij te stellen. Hierbij kunnen zowel de planning van de maatregelen als de maatregelen zelf worden aangepast. De wijzigingen worden opgenomen in periodieke actualisaties van het plan.

Bij deze programmatische aanpak worden de belanghebbende directies betrokken, evenals de Vervoerregio en buurgemeenten. Door de programmatische aanpak kan worden omgegaan met de onzekerheden (o.a. financiën, tempo gebiedsontwikkeling, corona-effect, etc.) die deze lange-termijnplannen met zich meebrengen.



1. Inleiding

De inleiding beschrijft de aanleiding van het Mobiliteitsplan Noord. Vervolgens worden de hoofdvraag, doel en scope beschreven.

1.1. Aanleiding

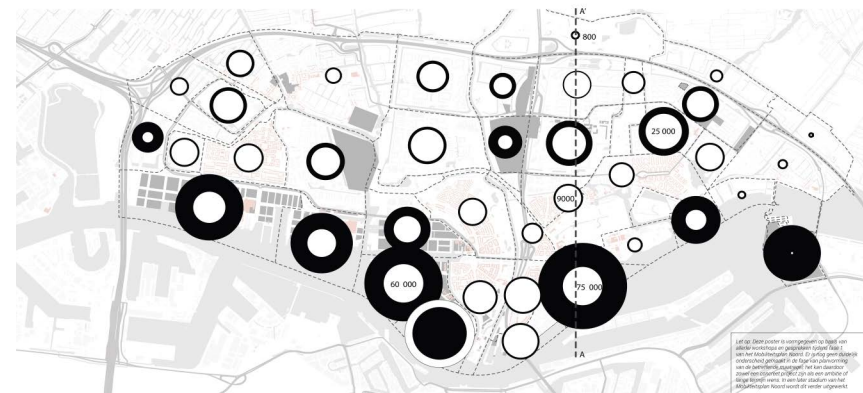
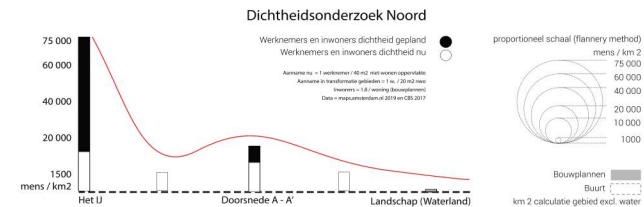
Aanleiding is grote gebiedsontwikkeling: een mogelijke verdubbeling van het aantal inwoners in het stadsdeel

Amsterdam Noord ontwikkelt zich in een enorm tempo. De afgelopen jaren landde een kleine 50% van de Amsterdamse nieuwbouw in Noord. Sinds juni 2020 heeft het stadsdeel dan ook 100.000 inwoners. Noord ontwikkelt verder mogelijk tot 160.000 – 180.000 inwoners op lange termijn. De ontwikkeling is een stedelijke mix, met veel nieuwe voorzieningen en arbeidsplaatsen. Er komen dus ook steeds meer Amsterdammers en forenzen in Noord te werken en ook dagjesmensen en toeristen weten Noord steeds beter te vinden.

De afgelopen jaren is er per ontwikkelgebied naar de mobiliteitsopgave gekeken, zoals het Hamerkwartier en Buiksloterham, maar minder naar het gezamenlijke effect van al deze ontwikkelingen. Ook zijn er diverse studies per vervoerwijze in het verleden uitgevoerd, zoals de netwerkstudie voor de auto en de fietsmaatregelen uit Sprong over het IJ. Het ontbreekt echter op het niveau van het stadsdeel aan een samenhangend beeld voor het thema mobiliteit. Dit vormt de aanleiding voor het mobiliteitsplan Noord.

Het zwaartepunt van Noord verschuift naar de IJ-oevers

Door de gebiedsontwikkeling verschuift het zwaartepunt binnen Noord. De grootste hoeveelheid inwoners woont nu dichtbij de A10 of langs de Nieuwe Leeuwarderweg; van Waterlandpleinbuurt tot aan Banne Buiksloot en Volewijck. In de toekomst ligt het zwaartepunt bij de IJ-oevers. Ook het overgrote deel van de werkgelegenheid komt hier te liggen. De dichtheid in inwoners plus arbeidsplaatsen aan de IJ-oevers wordt een factor drie hoger dan in het bestaande Noord. Op regionale schaal ontwikkelt Amsterdam Noord zich als één aaneengesloten stedelijk gebied met Haven-Stad en Zaandam. Dit aaneengesloten gebied haalt in de toekomst dichtheden die nu alleen te vinden zijn in Amsterdam onder het IJ binnen de ring.



1. Stedelijke verdichting komende jaren voornamelijk aan de IJ-oevers.

Opgaven in bestaand Noord

Naast de gebiedsontwikkelingen is er de positie van de bestaande wijken, met een globaal onderscheid naar “Oud Noord” en de wijken uit de jaren '60, '70 en '80. De laatste zijn gerealiseerd in de hoogtijdagen van het geloof in de auto. Dit is zichtbaar in de infrastructuur, parkeeroplossingen en geclusterde voorzieningen. Het autogebruik in Noord is dan ook hoger dan elders in de stad. Dat schuurt in een stadsdeel waarin flink verdicht wordt en de gebiedsontwikkelingen sterk autoluw worden opgezet. Met uitzondering van de Noord/Zuidlijn is de meeste infrastructuur al decennia oud en voelt op veel plaatsen gedateerd.

Uitgangspunt is dat de grote gebiedsontwikkeling ook ten goede moet komen aan de bestaande wijken. Dat gaat over gedeelde voorzieningen, draagvlak voor winkel, gemengde wijken en toevoegen van stedelijke kwaliteiten die Noord nu nog maar beperkt kent. Het uitgangspunt ‘ongedeeld’ waarbij de gebiedsontwikkeling een kans is voor verbeteringen in bestaande wijken, geldt natuurlijk ook voor mobiliteit. Juist mobiliteit is een middel om verbindingen te leggen. Het Mobiliteitsplan richt zich dus naast de gebiedsontwikkeling net zo goed op de bestaande wijken.

1.2. De hoofdvraag

Het Mobiliteitsplan voor Amsterdam Noord voorziet in:

- Het in beeld brengen van de totaalopgave voor mobiliteit van alle gebiedsontwikkelingen en de bestaande wijken in Noord
- Een verbindend verhaal over de gewenste ontwikkelrichting van mobiliteit in Noord
- Een samenhangend pakket maatregelen waarin genoemde gebiedsplannen, plannen per vervoerwijze en de grote projecten integraal worden afgewogen.

Doel

Het mobiliteitsplan omvat een analyse die beschrijft wat er aan de hand is, welke opgaven er liggen en welke maatregelen hiervoor op welk moment nodig zijn. Tevens omvat het mobiliteitsplan een uitgewerkte programma-aanpak (organisatie, middelen en randvoorwaarden) voor de uitvoering van het programma.

Scope

Het mobiliteitsplan gaat over alle vervoerwijzen: lopen, fiets, OV, auto en logistiek en richt zowel op de lange termijn als op de maatregelen die al over enkele jaren genomen kunnen worden (2022-2050). De maatregelen tot en met 2021 vallen buiten de scope. Het plan beperkt zich op Amsterdam Noord binnen de ringweg A10. Vanuit dit gebied maakt de mobiliteit op alle schaalniveaus deel uit van het plan, zowel intern als naar de stad, MRA en bovenregionaal. Landelijk Noord valt buiten de scope, omdat dit gebied een eigen problematiek kent die losstaat van de verstedelijking. Ook kijkt het mobiliteitsplan niet naar buurt- of woonstraatniveau. De verbindingen over het IJ vallen onder Sprong over het IJ en vallen daarmee buiten de scope van het mobiliteitsplan. Het advies van commissie D'Hooghe over de IJ-oeververbindingen is wel als uitgangspunt genomen. Dit plan sluit dus naadloos aan op dat advies

Beleidskaders voor het mobiliteitsplan

Gemeente Amsterdam

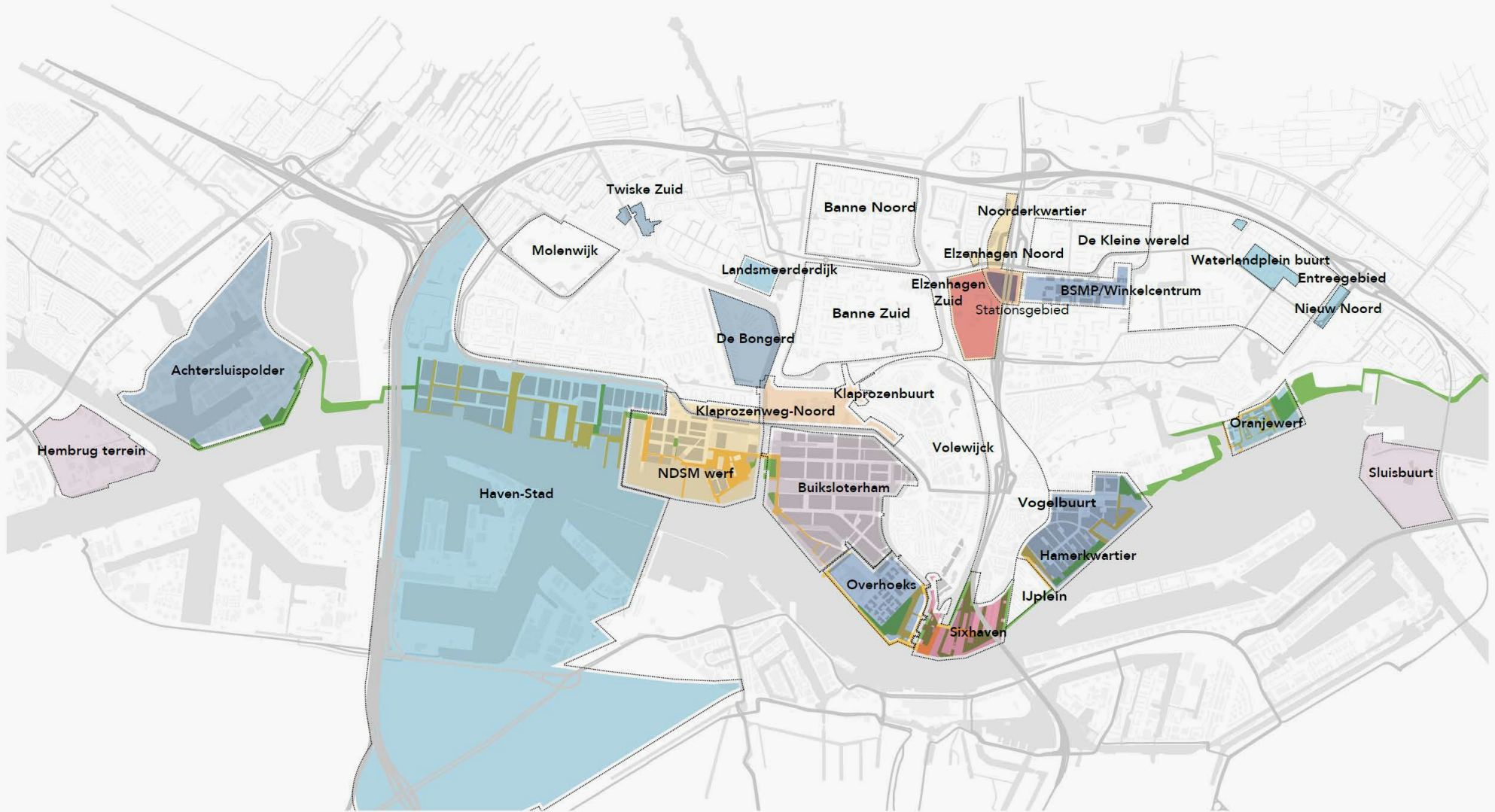
- Koers 2025
- Beleidskader verkeersnetten
- Beleidskader Ruimte voor de voetganger
- Meerjarenplan Fiets
- Netwerkstudie auto

Regionale beleidskaders

- Programma SBaB (Samen Bouwen aan Bereikbaarheid)



Kaart Gebiedsontwikkeling Amsterdam Noord



2. Aanpak en onderzoeken

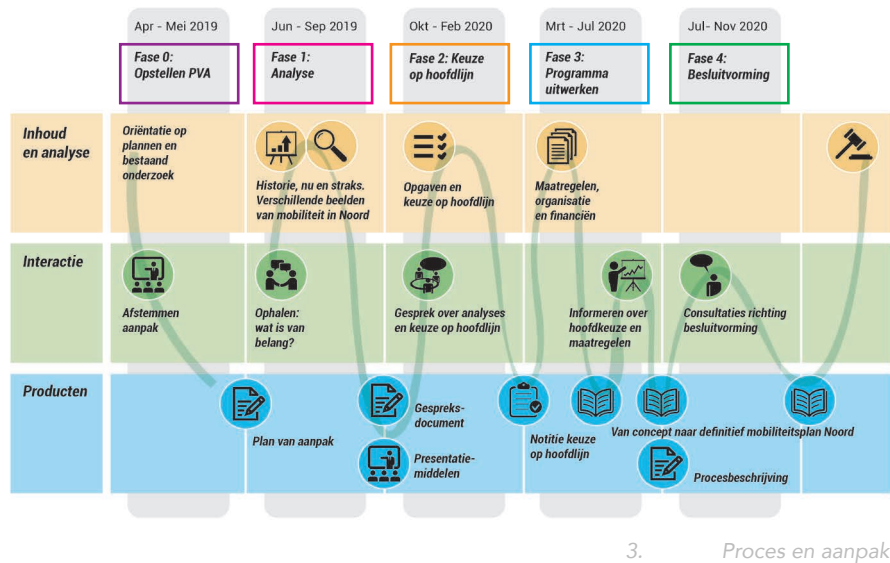
Dit hoofdstuk beschrijft allereerst de procesaanpak die gehanteerd is om dit plan om te stellen. De organisatie wordt beschreven en er wordt toegelicht welke studies verricht zijn. Als laatste staat in dit hoofdstuk beschreven hoe participatie heeft plaatsgevonden.

2.1. Processtappen

De aanpak is gebaseerd op twee uitgangspunten:

- **De aanpak bevordert draagvlak voor het plan.**
Dat is bereikt door tijd in te ruimen voor dialoog met een groot aantal betrokkenen. Ten behoeve van die dialoog zijn er verschillende perspectieven op mobiliteit zichtbaar gemaakt, op een aantrekkelijke manier. Dit bood zowel herkenning als het prikkelen om voorbij de eigen beelden en meningen te denken.
- **Inhoudelijk integrale aanpak ten dienste van bovenliggende ambities voor Noord.**
De aanleiding voor dit plan is de omvangrijke gebiedsontwikkeling. Deze leidt tot gemengde stadswijken met hoge dichtheid. Ook bestaande wijken veranderen mee. Ambitie is om de verstedelijking in de gebiedsontwikkelingen in alle opzichten te faciliteren en bestaande wijken daarvan te laten meeprofiteren (zie verder hoofdstuk 4). De aanpak moet zich daarom op meer richten dan knelpunten oplossen. Noord krijgt een nieuw zwaartepunt. Het voorzieningenaanbod verandert. Nieuwe bewoners hebben andere voorkeuren en bestemmingen dan bestaande. Uitgangspunt van de aanpak is om deze hele breedte van het thema mobiliteit te bestrijken. De analyse richt dus niet alleen op 'verkeersthema's' maar net zo goed op veranderingen in bestemmingskeuze, ruimtelijke inpassing van fietsroutes, historische ontwikkeling van structuren en de oriëntatie van voorzieningen (primair auto- of fietsbereikbaarheid).





Kern van de aanpak was een mix van inhoudelijke analyse en interactie. De aanpak heeft daarom voorzien in twee werkstromen. In de eerste stroom is de inhoud tot stand gekomen. In de tweede vond het proces met de interne (gemeente) en externe omgeving plaats met als doel afstemmen, informeren, inbreng ophalen en gezamenlijkheid creëren in de uiteindelijke keuze voor koers en maatregelen. De uiteindelijke producten zijn een resultaat van beide werkstromen; een plan met draagvlak. In de tijd zijn vier fasen doorlopen:

Fase 0 opstellen Plan van Aanpak

Allereerst is het Plan van Aanpak voor dit mobiliteitsplan opgesteld. De fase is afgerond met de vaststelling van het Plan van Aanpak door de stuurgroep.

Fase 1 analyse

De historische, huidige en toekomstige ontwikkelingen geanalyseerd, waaronder een bewonersenquête met ruim 2.000 respondenten. De uitgevoerde analyses staan beschreven onder 1.3 Verrichte analyses. Tevens is er een inventarisatie gedaan bij collega's van de gemeente wat er speelt en wat belangrijk is voor dit plan. Resultaat van deze fase is het document "Mobiliteit in Amsterdam Noord - Analyse en Opgave" dat bijlage is bij dit Mobiliteitsplan.

Fase 2 opgaven en perspectieven

Deze fase stond in het teken van het komen tot een keuze op hoofdlijnen voor de mobiliteit van Noord. Dit is gebeurd aan de hand van een analyse van opgaven en perspectieven plus een uitgebreide dialoog met de interne stakeholders. De fase is afgesloten met een principekeuze in het bestuurlijk overleg.

Fase 3 programma uitwerken

Op basis van de principekeuze zijn de maatregelen vormgegeven. De maatregelen en het programma zijn uitgewerkt en besproken met stakeholders. Ook is er in juni 2020 een webinar georganiseerd om de conceptmaatregelen met bewoners van Noord te bespreken. Er heeft tussentijds een bestuurlijk overleg plaatsgevonden om de juiste richting van de maatregelen te bespreken. Na verdere uitwerking is dit mobiliteitsplan het resultaat, gereed voor besluitvorming.

Fase 4 besluitvorming

De laatste fase richt zich op besluitvorming door B&W en bespreken in de raadscommissie MLW. Daarvoor wordt het advies van het stadsdeel en de stadsdeelcommissie gevraagd.

2.2. Organisatie

De totstandkoming van het plan is getrokken vanuit V&OR met een kernteam met daarin een programmamanager, omgevingsmanager en integraal gebiedsadviseur.

Op inhoud is veelvuldig afgestemd met de werkgroep met deelname vanuit V&OR, G&O, R&D, stadsdeel Noord en de VRA. Op thema's zijn vanuit de werkgroep ook belangrijke bijdragen aan de inhoud geleverd, bijvoorbeeld in ontwerpend onderzoek naar de Johan van Hasseltzone vanuit R&D of over het openbaar vervoer met de Vervoerregio en GVB.

Per fase is in sessies en gesprekken breder afgestemd met projectmanagers, gebiedscoördinatoren, accounthouders, stedenbouwers en beleidsadviseurs vanuit de betrokken organisaties. Buiten Amsterdam is afgestemd met gemeente Zaanstad en gezamenlijk met de VRA met de ZaWa-gemeenten. Zaanstad-Waterland.

De aansturing van het proces is verricht vanuit een ambtelijke stuurgroep met vertegenwoordigers van V&OR, G&O, R&D, stadsdeel Noord en VRA.

De bestuurlijke aansturing is verricht vanuit een Bestuurlijk Overleg met: wethouder verkeer, wethouder RO, portefeuillehouder Vervoerregio Amsterdam en portefeuillehouder stadsdeel Noord.

2.3. Verrichte studies

Voor het Mobiliteitsplan zijn de volgende deelonderzoeken uitgevoerd:

- Ontwerpend onderzoek ruimte en mobiliteit
- Literatuuronderzoek: bestaande plannen en onderzoeken voor zowel de gebiedsontwikkelingen als vanuit mobiliteit. Ook het Mobiliteitsplan voor IJburg en Zeeburgereiland is hierbij gebruikt
- Data-analyse mobiliteit en verkeer (OVIN, GSM-data en historische tellingen)
- Aanvullende verkeerstellingen (najaar 2019 op hoofdwegen in Noord)
- Enquête onder bewoners in Noord (respons 2.048 bewoners)
- Berekeningen met VMA (Verkeersmodel Amsterdam). Met het VMA zijn de volgende zaken in beeld gebracht:
 - o opgave voor 2030 en 2040 voor auto, OV, fiets en lopen;
 - o afweging oplossingsrichtingen autoverkeer (vraag en netwerkvarianten);
 - o totale effect van alle maatregelen.
- Schetsverkenning Johan van Hasseltzone
- Indicatieve kostenramingen van de verschillende maatregelen door het Ingenieursbureau.

De resultaten zijn te vinden in dit plan en in twee bijlagen:

- Mobiliteit in Amsterdam Noord - Analyse en Opgave. Dit document bevat de resultaten van de analysefase
- Schetsverkenning Johan van Hasseltzone. Dit document bevat de resultaten van de toets op haalbaarheid middels ontwerpend onderzoek van het voorgestelde integrale project Johan van Hasseltzone (zie H4 en H5).

2.4. Participatie

Voor het mobiliteitsplan is de nodige aandacht gegaan naar participatie. Dankzij de input van zowel interne stakeholders binnen de gemeente Amsterdam als de bewoners van Noord, is het mobiliteitsplan geworden wat het nu is.

Interne communicatie

Bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan zijn veel ambtelijke partijen betrokken. Afstemming heeft met betrokken stakeholders plaatsgevonden. Enerzijds door actieve deelname aan overleg, workshops en het programmateam. Anderzijds zijn diverse presentaties gegeven van de stand van zaken en de voorlopige uitkomsten van het integrale onderzoek.

Externe communicatie

Bij de totstandkoming van dit Mobiliteitsplan is op een aantal momenten gecommuniceerd met de omgeving. In november 2019 is er bewonersenquête gehouden waarvoor circa 20.000 willekeurige huishoudens in Noord schriftelijk zijn aangeschreven. Er zijn ruim 2.000 reacties enquêtes ingevuld die veel bruikbare informatie heeft opgeleverd voor de analyse (zie H3 Gebiedsanalyse en het bijlagedocument Analyse en Opgave).

Tegelijkertijd is de webpagina <http://www.amsterdam.nl/mobiliteitsplannoord> online gekomen waar algemene informatie over het plan te lezen is en de resultaten van de enquête te bekijken zijn.

In juni 2020 is er een webinar georganiseerd om bewoners mee te nemen in de plannen. Dit zou fysiek gepland worden, maar door de beperkende omstandigheden rondom COVID-19, is ervoor gekozen het digitaal te houden. Mensen waren tijdens de webinar in de gelegenheid om live te reageren via de chatfunctie of deel te nemen aan een aanvullende Zoom-meting. Ook was er de mogelijkheid om schriftelijk te reageren. Het participatietraject is afgesloten met een online creatieve sessie met een aantal bewoners die meedachten over de zaken die minimaal nodig zijn voor een bereikbaar Amsterdam Noord. Deze bewoners zijn benaderd naar aanleiding van hun

enthousiasme tijdens de Zoom-meting na afloop van de webinar. De communicatie van het mobiliteitsplan is in samenwerking gebeurd met stadsdeel Noord.

Tijdens de adviesaanvraag aan het stadsdeel in mei 2021, heeft het stadsdeel bewoners geconsulteerd en hun inbreng meegenomen in het eindadvies van het stadsdeel.



3. Analyse

Er is een uitgebreide analyse uitgevoerd om grip te krijgen op het functioneren van Noord en haar huidige mobiliteitssysteem. Dit is aangepakt door middel van de volgende analyses: de ruimtelijke structuur (de historische ontwikkeling van de structuren), reizigersanalyse (hoe reist men nu en wat zijn de trends) en de kwaliteit per vervoerwijze. De complete analyse is te lezen in het losse document "Mobiliteit in Amsterdam Noord: analyse & opgave". Dit mobiliteitsplan beschrijft de samenvatting van deze analyse.

Voor de volledige gebiedsanalyse wordt verwezen naar het document "Mobiliteit in Amsterdam Noord: Analyse & Opgave" van 4 februari 2020.

3.1. De ontwikkeling van Noord tot aan de huidige structuren

Hoofdstructuur van dijken en wijken

De ruimtelijke historie van Noord bepaalt de huidige opbouw van de ruimtelijke structuur en netwerk. De basis bestaat uit de droogmakerijen en dijkstructuur. De dijkstructuur met aanliggende dorpen vormt nog steeds gewilde woonlocaties en herkenbare doorlopende lijnen voor langzaam verkeer.

Jaren '30: tuindorpen en havenactiviteit aan het IJ

Aan de IJ-oever kwamen havens en zware industrie. Dit zijn de gebieden die nu herontwikkeld worden. De arbeiders van de industrieën kregen een woning in de naastgelegen tuindorpen, zoals Volewijck, Oostzaan en Vogelbuurt. De tuindorpen zijn goed ingepast in de droogmakerijen en ingericht voor de voetganger. Hier is in de huidige situatie een ontwikkeling zichtbaar met

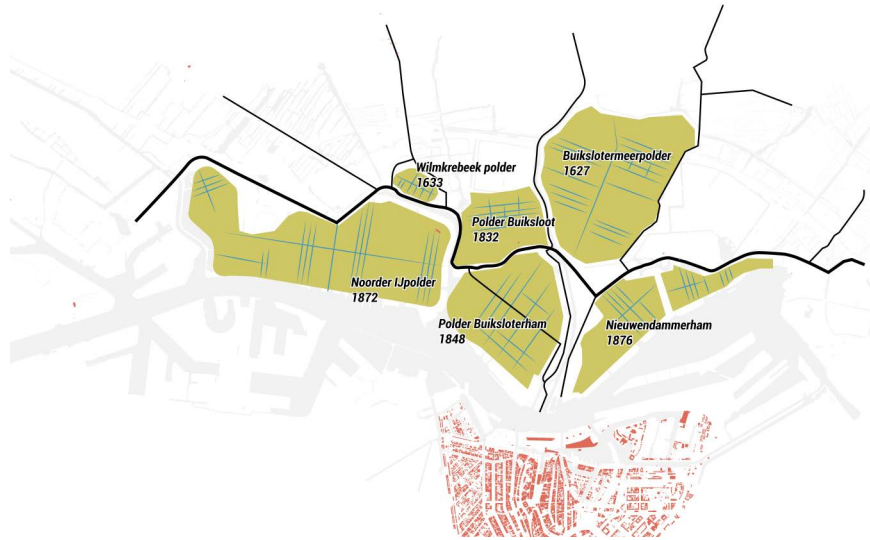
relatief veel activiteiten in de openbare ruimte en menging van wonen en kleinschalige winkels, voorzieningen en horeca in de plint.

Jaren '60: fysieke sprong over het IJ

Vanaf de jaren '60 is de fysieke sprong over het IJ gemaakt (IJtunnel, Coentunnel en Schellingwouderbrug) met een strikte functiescheiding onder invloed van een sterk geloof in de auto. De landschappelijke structuur is hierbij doorbroken met grote autoverbindingen (Nieuwe Leeuwarderweg, IJdoornlaan, Klaprozenweg). Door deze historische ontwikkeling is Noord een stadsdeel van dijken en wijken met weinig doorgaande en herkenbare lijnen. De barrières bestaan uit water, autowegen, en ook uit de groenzones uit de jaren '60 en '70. De wijken uit deze tijd zijn sterk gericht op de auto en hebben geconcentreerde voorzieningen met het Buikslotermeerplein als centraal winkelgebied. De geconcentreerde (winkel) voorzieningen in de 'buitenring' uit de jaren '60 en '70 hebben het moeilijker en dragen bij aan relatief veel autogebruik.

Na 1990: mentale sprong over het IJ

De A10 ringweg is voltooid in 1990, inclusief de Zeeburgertunnel. Dit zorgde voor een afname van het gebruik van de IJtunnel, Klaprozenweg en IJdoornlaan die daarvoor als de verbindingen voor het gebied en de regio golden. Tegelijkertijd zien we dat Noord nu ook wordt gevonden door een andere groep mensen dan voorheen. Was bestemming Noord voor sommigen eerst een noodzakelijk kwaad, inmiddels is het leuk om het IJ over te gaan. Denk aan Eye, A'dam Tower en het NDSM-terrein.



4. Hoofdstructuur van dijken en wijken



5. De jaren '30



6. De jaren '60



7. Vanaf jaren '90

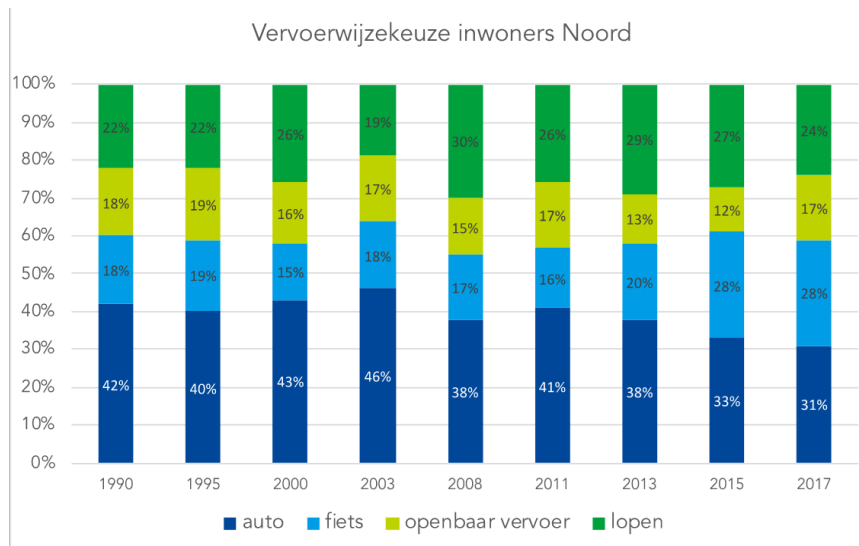


3.2. De reiziger in en naar Noord

Ontwikkeling van de mobiliteit, aandeel auto neemt af en de fiets groeit

Er is geanalyseerd hoe mensen nu reizen in Noord op basis van floating car data. De meeste verplaatsingen in Noord blijven intern (ruim 40%). Buiten Noord komen en gaan de meeste reizen naar de rest van Amsterdam (Centrum, (Nieuw-)West, Oost, Zuidoost), maar er zijn ook sterke relaties met Zaandam, Landsmeer en Purmerend. Binnen Noord zijn fietsen en lopen de belangrijkste vervoerwijzen, maar wordt evengoed een kwart van de verplaatsingen met de auto gemaakt. Voor de verplaatsingen van en naar Noord is de auto met 50% de belangrijkste vervoerwijze. Vooral voor bezoekers met een werkmotief is het aandeel autogebruik hoog. Datzelfde geldt voor relaties zonder snel en direct OV, bijvoorbeeld met Amsterdam West of Almere. Het OV-gebruik in Noord ligt duidelijk lager (factor 2) dan bijvoorbeeld Amsterdam Zuidoost (vergelijkbaar gebied, maar beter OV-aanbod). Het aandeel van de auto in de modal split in Noord neemt overigens geleidelijk af (40% naar 30% in 25 jaar), zie figuur 9. De afgelopen 10 jaar is het aantal voertuigen (intensiteit) op de belangrijkste wegen in Noord vrij stabiel gebleven.

Op lange termijn bestaat de verwachting dat het aantal verplaatsingen in Noord bijna verdubbelt (groei in 2040HH is 95% t.o.v. 2014). In 2030AR gaat het naar verwachting om een toename van bijna 60%. Vooral de gebiedsontwikkelingen zorgen voor een grote toename in mobiliteit. Zonder maatregelen bestaat de verwachting dat het gebruik van de fiets, het OV en lopen verdubbelt. De auto groeit zonder maatregelen met zo'n 20 à 40% (2030AR en 2040HH). In paragraaf 3.4 wordt dieper ingegaan op de situatie zonder maatregelen.



8. Bron: Perovam (1990-2008), OVIA (2011-2013), OVIN (2015-2017)

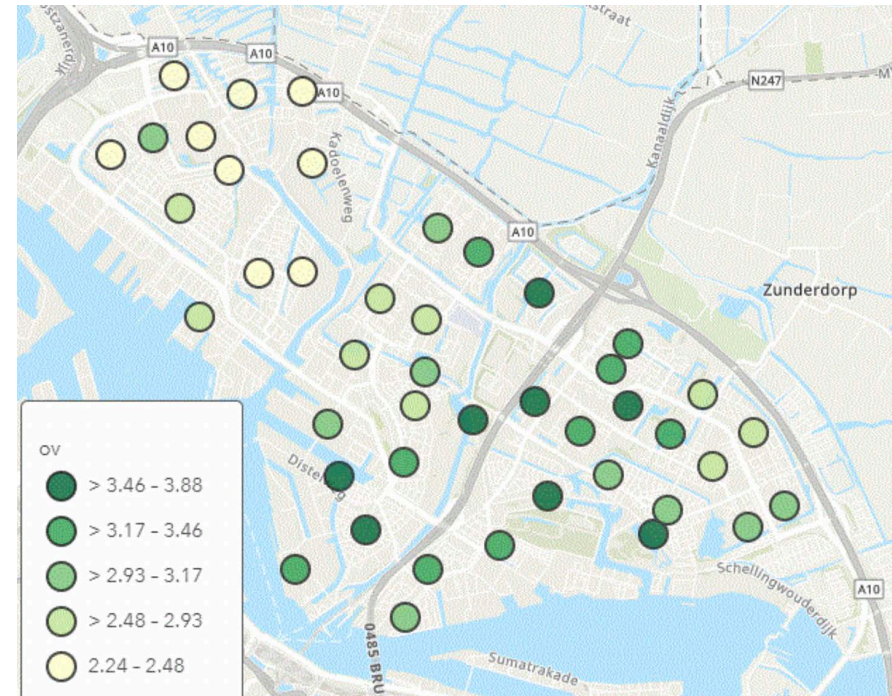
Verschillen in reisgedrag; inwoners IJ-oever reizen vaker buiten Noord en met fiets en pont

Er zijn belangrijke verschillen in de mobiliteit binnen Noord. In het noordwesten (Oostzanerwerf, Kadoelen) is het autogebruik en autobezit het hoogste. De wijken zijn ingericht op de auto, de A10 is nabij en veel voorzieningen liggen op enige afstand. De bewoners in het noordwesten zijn voor een belangrijk deel gericht op de buurgemeentes als Zaanstad, Oostzaan en Purmerend. Aan de IJ-oever en nabij het centrumgebied (Noordelijke IJ-oevers, Buiksloterham en de wijken in 'Oud- Noord') ligt zowel het autogebruik als autobezit lager. Daar is ook het parkeren gereguleerd en liggen voorzieningen meer nabij. Er zijn sterke relaties met de binnenstad en Amsterdam-Zuid. Vanuit de Waterlandpleinbuurt is er ook een sterke relatie met de oostkant van Amsterdam. De gebiedsontwikkelingen langs de IJ-oever worden sterk autoluw ontwikkeld met een parkeernorm van ongeveer 0,3 parkeerplaats/woning. Parkeren wordt voor een belangrijk deel gecentreerd in mobiliteitshubs, waarin ook deelmobiliteit wordt aangeboden. De nieuwe bewoners hebben ook een ander profiel, blijkt uit de bewonersenquête. Ze reizen vaker buiten Noord, maken meer gebruik van fiets en pont en zijn vaker voorstander van deelmobiliteit of het opheffen van parkeerplaatsen ten gunste van een aantrekkelijke openbare ruimte.

Beleving van de bereikbaarheid; in algemeen positief, grootste ontevredenheid over OV

Uit de bewonersenquête met ruim 2.000 respondenten kwam naar voren dat de meeste bewoners tevreden zijn over de bereikbaarheid. Auto, fiets en lopen worden het meest positief beoordeeld, OV het minst positief. 39% van de bewoners vindt de bereikbaarheid van het openbaar vervoer (zeer) slecht. Klachten gaan over het aantal overstappen (zowel binnen Noord als van/naar buiten Noord), het ontbreken van een directe verbindingen naar CS en de frequentie en drukte op de pont. Ook de grote afstand tot de Noord/Zuidlijn wordt genoemd. De belangrijkste oplossingen die door bewoners genoemd worden om de bereikbaarheid van en in Noord te verbeteren zijn: 1) het verbeteren van het OV (43%) en 2) een verbetering van de verbinding over het IJ voor langzaam

verkeer (36%). Dit laatste ligt buiten de scope van dit mobiliteitsplan, omdat dit onderdeel is van de IJ-oeververbindingen waar in opdracht van Rijk en de gemeente de onafhankelijke adviescommissie D'Hooghe onderzoek naar heeft gedaan.



9. Beoordeling van de bereikbaarheid van het openbaar in en van Noord. 1 = zeer slecht, 5 = heel goed

3.3. Kwaliteit per vervoerwijze

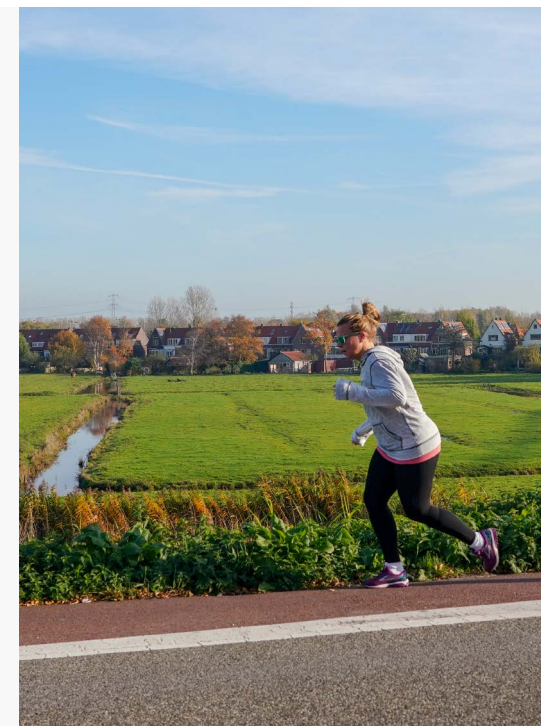
Voetganger: kwaliteit voetpaden blijft vaak achter in wijken uit jaren '50-'90.

Straatprofielen in Noord zijn vooral tussen de jaren '50 en '90 in toenemende mate ingericht voor autoverkeer. Dit heeft zijn impact op de gebruiksvriendelijkheid voor voetgangers. Bij voetgangersstromen gaat het nog meer over details dan bij fietsstromen.

Een voetgangersvriendelijk gebied vraagt niet alleen om goede routes maar ook over comfort, goed onderhoud, oversteekbaarheid, veiligheid, aanwezigheid van andere mensen en een sterke relatie met de omliggende bebouwing (sociale veiligheid en ogen op straat). Hier ligt nog een opgave voor Noord. In de analyse

vonden we smalle voetpaden, obstakels op het pad, beperkte oversteekbaarheid en beperkt onderhoud. Er zijn echter ook gebieden die voldoen aan een voetgangersvriendelijke inrichting, zoals de Van der Pekstraat en de strip op Overhoeks.

In de enquête beoordelen bewoners de bereikbaarheid te voet over het algemeen goed.



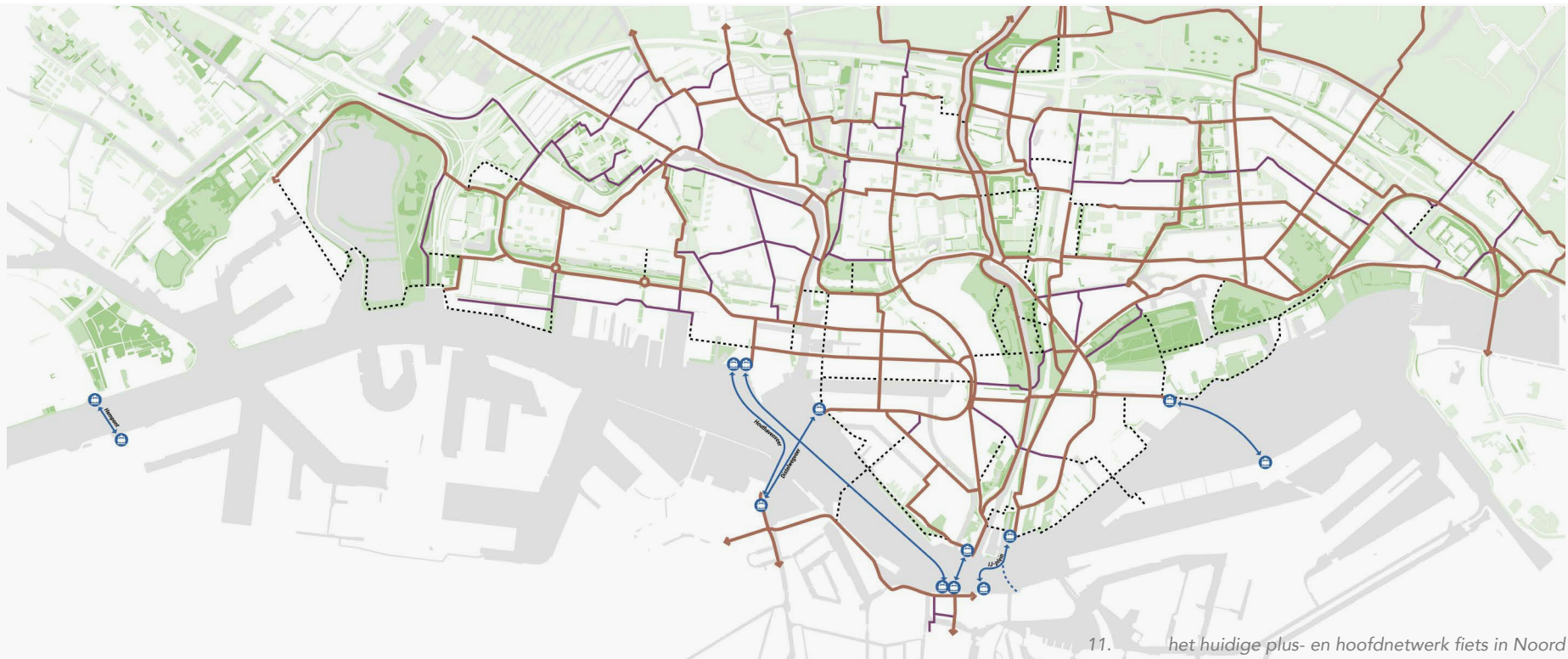
10. Figuren. Diverse voorbeelden van smalle voetpaden in Noord.

Fietsgebruik stijgt, minpunt is grofmazige netwerk met missende schakels

Het fietsgebruik in Noord stijgt, zowel absoluut als in aandeel. De meest gebruikte routes lopen als een trechter richting het Buiksloterwegveer. Ook oost-west zijn er enkele veelgebruikte verbindingen. Sterk punt van het fietsnetwerk is dat er een aantal hoofdroutes zijn waarop goed doorgereden kan worden. Met name de route langs het Noordhollandsch Kanaal is vooral overdag populair en ook de Nieuwendammerdijk en Buiksloterdijk trekken relatief veel fietsers. Lange, directe lijnen, weinig kruisingen en vertraging, herkenbaarheid van de route en ruimtelijke kwaliteit lijken hierbij bepalend. Minpunt is dat het fietsnetwerk van Noord relatief grofmazig is als gevolg van de ruimtelijke structuur met 'eilanden' en barrières van autowegen, groenzones en water. Er zijn een behoorlijk aantal missende schakels. Buiten de eerdergenoemde verbindingen zijn er juist weinig 'lange lijnen' die snelheid en comfort combineren met een heldere oriëntatie, ruimtelijke kwaliteit en

een koppeling met aanliggende functies. De Nieuwendammerdijk en Buiksloterdijk kennen bovendien een krap profiel waardoor hier de grens van de capaciteit snel in zicht komt.

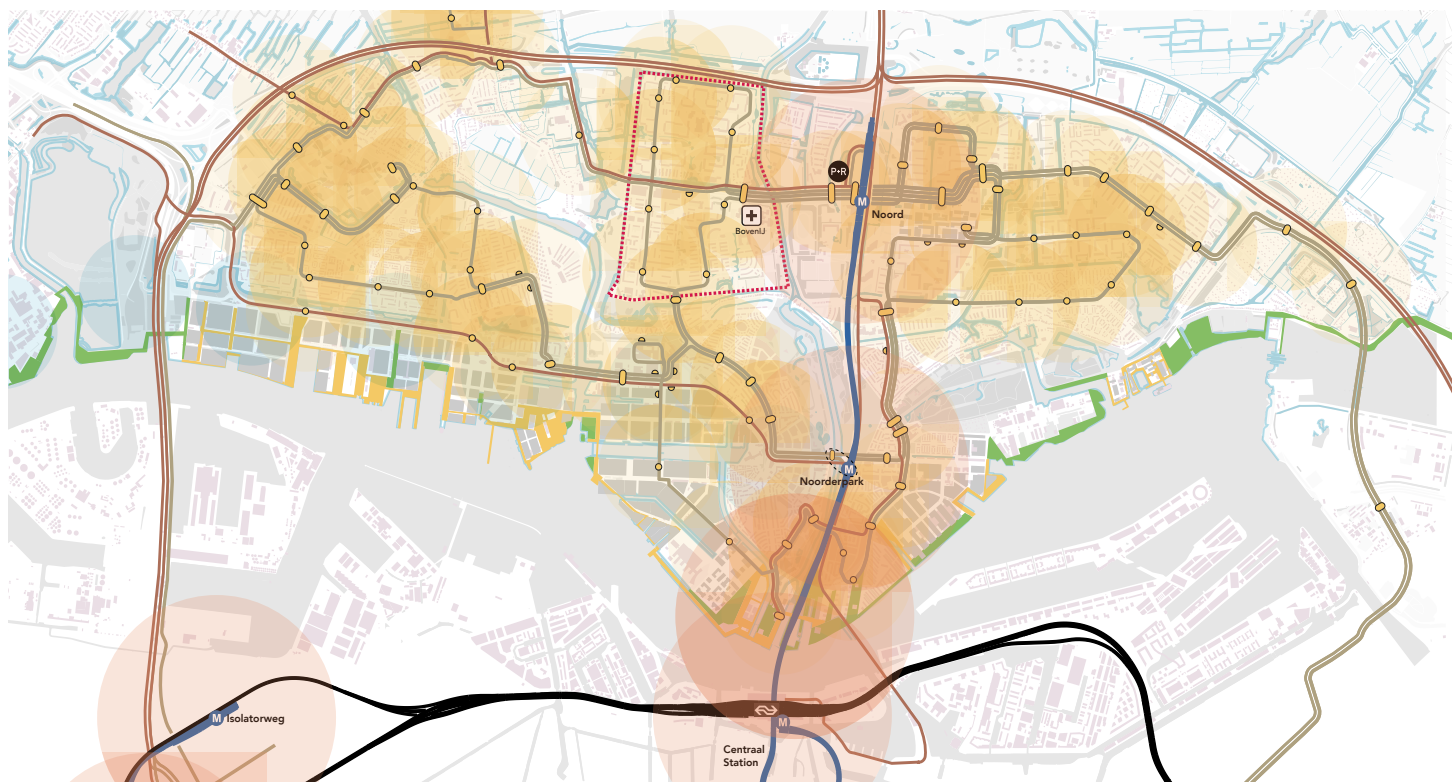
Uit de bewonersenquête (november 2019) komt naar voren dat meer dan een derde van de respondenten pleit voor een verbetering van de verbinding over het IJ voor langzaam verkeer. Mensen vinden de ponten te druk en de frequentie te laag. Ook aanvullende routes over het water hebben de voorkeur. Sinds de enquête zijn al verschillende verbeteringen doorgevoerd en zullen de komende jaren nog meer verbeteringen komen, zoals het verplaatsen van het IJpleinveer en het verhogen van de frequentie. 25% van de respondenten stelde een vaste verbinding over het IJ voor toen werd gevraagd naar de beste oplossing voor een betere bereikbaarheid van en in Noord.



Openbaar vervoer: kwaliteit afhankelijk van nabijheid Noord/Zuidlijn

De Noord/Zuidlijn biedt hoogwaardig openbaar vervoer en voorlopig voldoende capaciteit, maar is voor delen van Noord – waaronder een belangrijk deel van de gebiedsontwikkelingen aan de IJ-oever – best ver weg. De tweede hoogwaardige verbinding is de R-net-corridor naar Zaandam via de Klaprozenweg die het westelijk deel van de IJ-oever bedient vanaf CS. Deze raakt naar verwachting met de ontwikkeling van Haven-Stad op termijn overbelast. Vrijwel alle OV-verbindingen in Noord zijn gericht op het Centraal Station. Dit zorgt voor lange reistijden naar Amsterdam Oost, Amsterdam West en belangrijke regionale bestemmingen. Het Centraal Station is ook het enige treinstation dat goed per fiets bereikbaar is. Sinds de Noord/Zuidlijn is Noord wel direct verbonden met treinstation Amsterdam Zuid.

Voor reizen die goed worden bediend met de Noord/Zuidlijn en de trein is het openbaar vervoer concurrerend met de auto, zoals vanaf de Van der Pekstraat naar Schiphol. Voor locaties die verder aflaggen van de Noord/ Zuidlijn of reizen die slecht passen op het netwerk (bijvoorbeeld naar Nieuw-West of Almere), is de auto twee of drie keer zo snel. De gebieden met een langere reistijd zijn ook de gebieden die in de enquête negatiever scoren op hun oordeel over het OV en minder vaak gebruik maken van het OV. Ook de looproutes naar haltes zijn hier relatief lang. De matige concurrentiepositie van het OV in Noord vertaalt zich in een aanzienlijk lager OV-gebruik dan in andere delen van de stad. Dit geldt voor zowel bewoners als bezoekers. In wijken op grotere afstand van de metro die afhankelijk zijn van de ontsluitende lijnen, zijn er veel klachten over het overstappen en de lage frequenties.



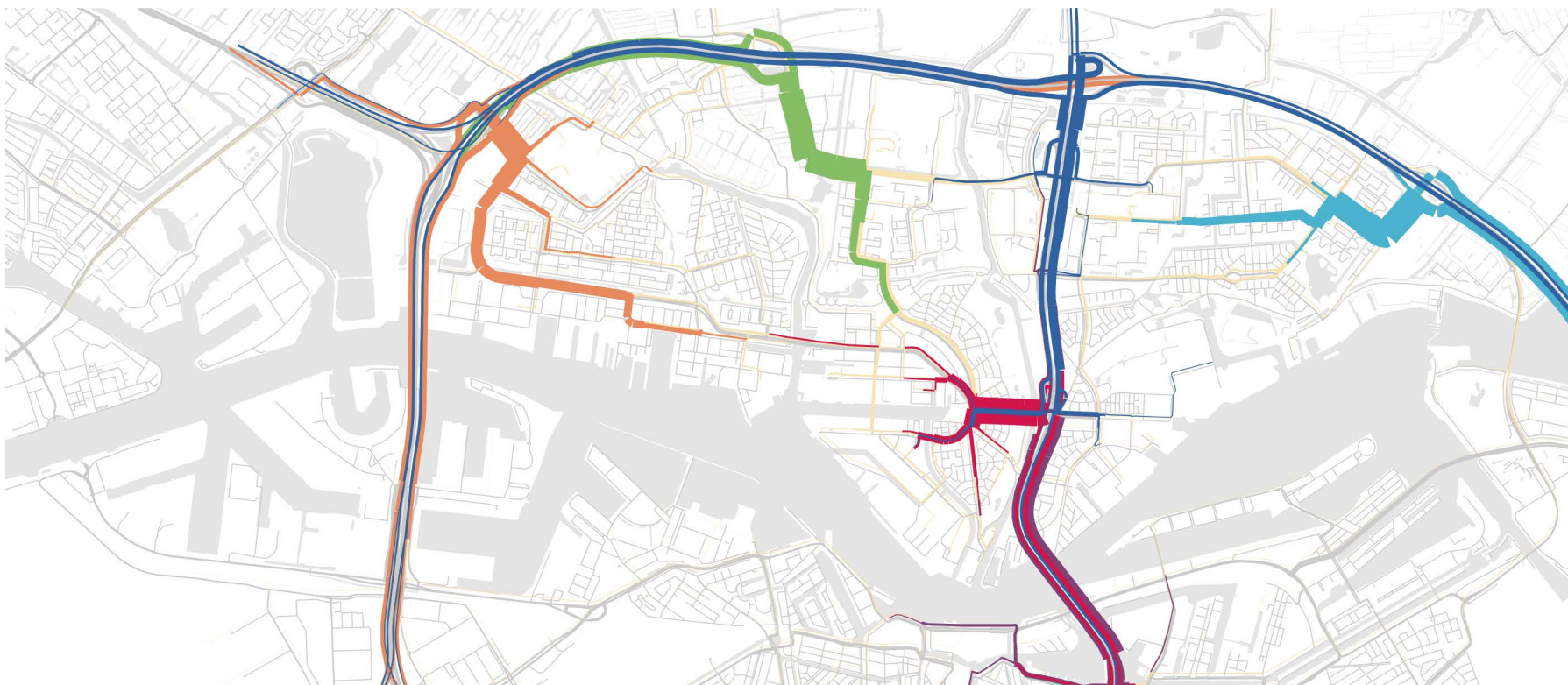
12. het huidige OV-netwerk in Noord (2019)

Auto: afwikkeling nu redelijk goed, knelpunten A10 aansluitingen en Johan van Hasseltweg

De afwikkeling van het autoverkeer is in Noord momenteel redelijk goed. Dat blijkt uit de cijfers en ook uit de beoordeling door de bewoners in de enquête. De structuur van het huidige netwerk volstaat om het verkeer vanuit alle wijken van Noord snel af te leiden naar de A10 en via A10 naar alle belangrijke bestemmingen buiten Noord en vice versa. Knelpunten zijn de aansluitingen met de A10, de afwikkeling op de A10 zelf (Coentunnel) en de aansluiting van de Johan van Hasseltweg op de Nieuwe Leeuwarderweg. Bovendien is het netwerk kwetsbaar bij verstoringen en wegwerkzaamheden. In de prognose van het VMA

neemt het autoverkeer met zo'n 20-40% toe richting 2030-2040 ten opzichte van 2014. Op een behoorlijk aantal kruisingen, met name rond de aansluitingen op de A10 en de Johan van Hasseltweg, loopt het verkeer dan flink vast.

Het autobezit in Noord is hoog in vergelijking met de rest van Amsterdam. Met de introductie van de Noord/Zuidlijn is het gebied met betaald parkeren in Noord flink uitgebreid. Uit monitoring van de parkeerdruk blijkt dat in enkele wijken een aandachtspunt is, maar dat in Noord op dit moment over het algemeen geen parkeerprobleem is. Gemonitord wordt hoe dit zich ontwikkelt met de verdere verdichting.



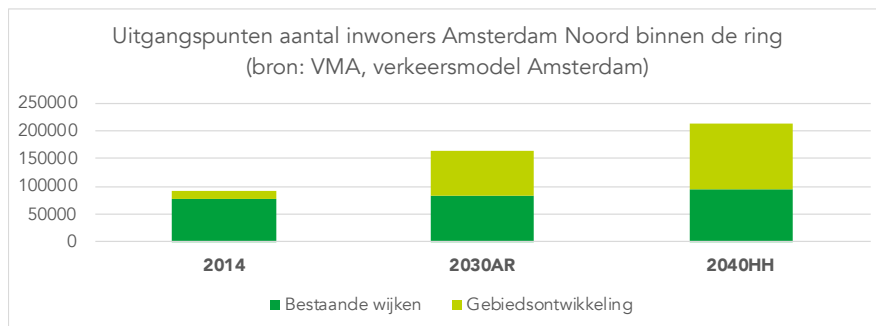
13. Routekeuze per auto vanuit de wijken in Noord. Bron: VMA.

3.4. Referentiescenario: toekomstig verkeer zonder ingrepen

Om te bepalen wat er gebeurt als, er geen extra maatregelen getroffen worden, zijn toekomstprognoses doorgerekend met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA 3.0). Hierbij is gekeken naar de volgende scenario's:

- Een scenario met alle harde gebiedsontwikkelingen in 2030 (2030 Amsterdam Realistisch)
- Een maximum scenario met ook alle zachte(re) gebiedsontwikkelingen na 2040 en een hogere algemene economische groei (2040 Hoog-Hoog). Dit scenario vormt de bovenkant van de bandbreedte.

In de onderstaande grafiek zijn de uitgangspunten van de modelscenario's afgebeeld voor het aantal inwoners. In 2030AR is uitgegaan van de wijziging van het Investeringsbesluit van de NDSM en van de Buiksloterham. In 2040HH zit bijvoorbeeld ook de ontwikkeling van Haven-Stad in Noord.



16. Uitgangspunten in het VMA (verkeersmodel Amsterdam) voor basisjaar in 2014, het Amsterdam Realistisch scenario voor 2030 en een HoogHoog-scenario voor 2040+ (hoog in zowel het ruimtelijk programma als de algemene economische ontwikkeling).

In de onderstaande tabel en grafiek is de verwachte groei per vervoerwijze te zien voor de verschillende scenario's. Hieruit blijkt dat naar verwachting de meeste verplaatsingen nog steeds met de auto worden afgelegd en tot 2030AR nog ruim 20% groeit. In het maximum scenario groeit de auto met 20% extra. Het OV-gebruik verdubbelt naar verwachting tussen 2014 en 2030AR.

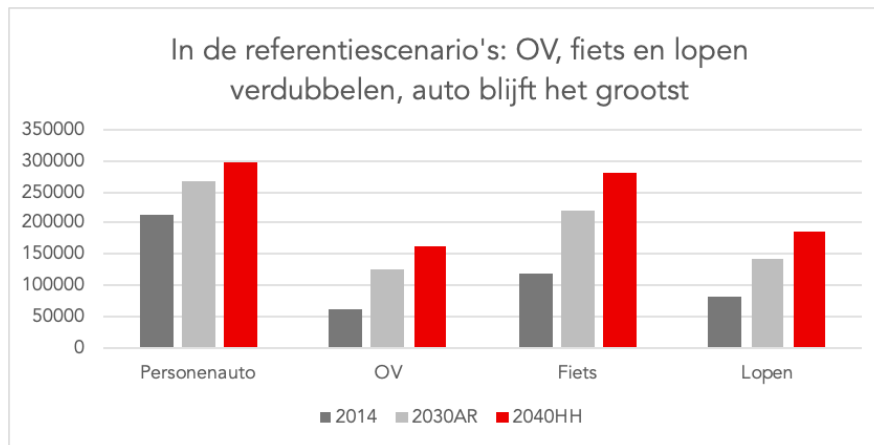
Op lange termijn gaat het zelfs om een factor van ruim 2,5. Een deel van deze OV-groei is overigens al tussen 2014 en 2020 gerealiseerd door de komst van de Noord/Zuidlijn en het nieuwe buslijnnennet. Voor fietsen en lopen gaat het naar verwachting om een kleine verdubbeling tot 2030 en een ruime verdubbeling in het hoge groeiscenario (2040HH).

	2014	2030AR	2040HH
Personenauto	100	124	139
OV	100	201	260
Fiets	100	187	238
Lopen	100	178	229

15. Indices ontwikkeling vervoerwijzen in de referenties

Amsterdam Noord staat voor een uitdaging door de beoogde groei van het stadsdeel. De resultaten van het VMA laten zien dat het gebruik van elke modaliteit sterk toeneemt. Zonder treffende maatregelen, zullen dit op hoofdlijnen de gevolgen zijn voor het stadsdeel:

- De sterke toename van verplaatsingen levert capaciteitsproblemen op in het autonetwerk (met name aansluitingen op de A10 en de Johan van Hasseltnoep), het OV langs de Noordelijke IJ-oever, de oost-west fietsverbindingen over de historische dijklinten en de langzaam verkeerverbindingen over het IJ.
- De ontevredenheid over het openbaar vervoer zal hoog blijven. Doordat de autobereikbaarheid vanuit veel plekken beter is dan de OV-verbindingen, zal het gebruik van de auto zeker niet afnemen.
- Het verschil in bereikbaarheid tussen de stadsdelen neemt verder toe. Delen van Noord blijven slecht bereikbaar met het OV - met uitzondering van gebieden rondom metrostations - en het autogebruik blijft hoog. Terwijl andere stadsdelen goed bereikbaar zijn per OV en het OV en fiets de hoofdmodaliteiten zijn. Zeker met een autoluwe stad wordt het voor de inwoners van Noord steeds meer een uitdaging om met hun auto andere delen van de stad te bereiken.
- Door de huidige ruimtelijke structuren te behouden en hierop voort te bouwen, blijft het stadsdeel auto-georiënteerd.
- Er ontstaat een groot onderscheid tussen het nieuwe Noord en het bestaande Noord. Zowel in dichtheden als in kwaliteit van openbare ruimte en mobiliteitsgedrag. In de bestaande wijken zal de kwaliteit van de voetpaden achter blijven.
- Het doel van de gebiedsontwikkelingen is om een laag autogebruik te realiseren. Dit uitgangspunt kan echter in twijfel worden getrokken op het moment dat er geen wezenlijke kwalitatieve veranderingen optreden voor de alternatieven van de auto. Het gevolg zal zijn dat de ruimte voor het parkeren en gebruiken van de auto toch gevonden zal worden door ontwikkelaars of bewoners. Met hoge parkeerdruk in Noord tot gevolg.



17. Aantal ritten per dag per vervoerwijze (bron: VMA)



Voor 2030 al te weinig capaciteit op de ZaanIJ-corridor.

In opdracht van provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam en in samenwerking met de gemeentes Amsterdam, Zaanstad en Purmerend is in 2020 het onderzoek "Probleemanalyse OV ZaanIJ en Purmerend-Amsterdam" uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat er op de ZaanIJ-corridor – de HOV-verbinding tussen Zaanstad, Klaprozenweg en metrostation Noorderpark – een capaciteitsknelpunt verwacht wordt als gevolg van de geplande ruimtelijke ontwikkeling. Het aantal reizigers stijgt als gevolg van de geplande gebiedsontwikkeling (o.m. Buiksloterham, NDSM, maar ook in Zaanstad) zo snel dat er naar verwachting al tussen 2026-2028 de capaciteit en kwaliteit van de huidige busverbinding in spitsperiodes aan zijn grens zit. Er is een OV-systeemsprong nodig om dit knelpunt te voorkomen.

De resultaten zijn gebaseerd op het tempo van gebiedsontwikkeling voor Buiksloterham en NDSM conform planning 2020 en een verondersteld aandeel OV-reizigers. De gevoeligheidsanalyse laat zien dat de grens van de capaciteit ook later in tijd kan plaatsvinden. Bijvoorbeeld als er vertraging optreedt bij de gebiedsontwikkeling, of als er minder mensen in de spits kiezen voor het OV. In Q3 2021 wordt er gestart met de uitvoering van het vervolgonderzoek naar de ZaanIJ-corridor.

4. Visie voor mobiliteit in Noord

4.1. Ambities voor de gebiedsontwikkeling en bestaande wijken

In dit Mobiliteitsplan is de keuze gemaakt om het maatregelpakket op te stellen vanuit een keuze op hoofdlijn die richting geeft voor de langetermijnontwikkelrichting van Noord en daarmee aan het maatregelpakket. Deze keuze is gebaseerd op twee ambities van dit plan, namelijk het goed faciliteren van de gebiedsontwikkeling én het bieden van perspectief aan bestaand Noord.

Ambitie 1: mobiliteit als middel voor hoogstedelijk wonen en werken

De ambitie van het Mobiliteitsplan reikt verder dan het oplossen van de knelpunten die ontstaan als de ontwikkelingen gerealiseerd worden. Mobiliteit is geen doel maar een middel. Mobiliteit maakt maatschappelijke, ruimtelijke en economische ontwikkeling mogelijk. De ambitie is dat Amsterdam Noord – zeker aan de IJ-oeveren – een gemengd en hoogstedelijk gebied wordt (Koers 2025). Dat stelt eisen aan mobiliteit die verder gaan dan het accommoderen van mobiliteitsgroei veroorzaakt door de gebiedsontwikkeling.

Een goed functionerend hoogstedelijk gebied draait om uitwisseling en interactie. Dat vraagt onder andere hoge dichtheden, een gemengde opbouw, aantrekkelijke openbare ruimte en een fijnmazig netwerk met zo weinig mogelijk barrières. Alleen dan komen levendige stadsstraten en creatieve wijken tot wasdom. Voor ieder succesvol stedelijk gebied zijn de interne mobiliteit en de aantrekkelijkheid van de plek de eerste prioriteiten. De (nieuwe) stedelijke economie van Noord moet bovendien sterk verbonden zijn met de rest van de stad en de MRA. Werknemers in Noord komen nu al voor een belangrijk deel van buiten het stadsdeel. Ambitie voor het mobiliteitsplan is daarom om hoogstedelijk wonen en werken in Noord mogelijk te maken in alle genoemde facetten.

Ambitie 2: Perspectief voor het bestaande Noord

Naast de agenda van verstedelijking is er het bestaande Noord. De barrière van het IJ maakt het stadsdeel relatief geïsoleerd. De bebouwingsdichtheid is relatief laag en de verschillende wijken en oude dorpskernen hebben een duidelijke eigen identiteit. Bedrijven zitten op dit moment in Noord vanuit de historie, maar ook omdat er relatief veel ruimte beschikbaar is en de (auto)bereikbaarheid goed is. Het autogebruik in Noord is in verhouding tot de rest van de stad hoog.

Het huidige aandeel autogebruik is met de toekomstige groei en stedelijke dichtheid niet meer vol te houden. Zeker niet als tegelijkertijd een succesvolle en aantrekkelijk gemengde stad moet ontstaan waarin groen en omgeving gespaard worden. Maar een transitie naar een andere – minder autogerichte – mobiliteit zal het hele stadsdeel in meer of mindere mate raken; een verandering waar vanuit het bestaande Noord niet om gevraagd is. Het stelt eisen aan plan en proces om tot draagvlak te komen.

Een kans is dat juist de veranderingen die komen mogelijkheden bieden voor het bestaande Noord:

- Een betere verbinding met stad en regio en daarmee toegang tot meer banen en voorzieningen.
- Betere verbindingen van meer kwaliteit binnen het stadsdeel; zowel met de ontwikkellocaties als tussen de bestaande wijken. Dit vergroot de mogelijkheden voor zowel bewoners als ondernemers.
- Minder auto kan ook voor de huidige bewoners leiden tot rustigere woonstraten, meer kwaliteit van de openbare ruimte en betere alternatieven.

Het Mobiliteitsplan is er om deze kansen te benutten en daarmee bij te dragen aan het bestaande Noord. Deze visie geeft ook de kaders voor langetermijnvisies voor wegen in het stadsdeel, zoals de IJdoornlaan en de Meeuwenlaan.

4.2. De hoofdkeuze: meer lopen, fietsen en OV en relatief minder auto

De hoofdkeuze van het mobiliteitsplan volgt uit de ambities. Het is een keuze voor een ongedeeld Noord met sterkere relaties tussen de wijken en met de rest van de stad en regio. Dat vraagt een duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem met ruim baan voor verblijven, lopen, fietsen en openbaar vervoer en relatief minder auto. De gebiedsontwikkelingen worden daar vanaf start op ingericht en die keuze is ook nodig om de ambitie voor gemengde stedelijke wijken met hoge dichtheden en veel kwaliteit waar te kunnen maken. Voor de bestaande wijken, met historisch een belangrijke rol voor de auto, vraagt die keuze een stapsgewijze aanpak.

Eerst voetgangers- en fietsnetwerk op orde en significante verbetering OV

Eerst worden de alternatieven op niveau gebracht (lopen, OV, fiets, hubs

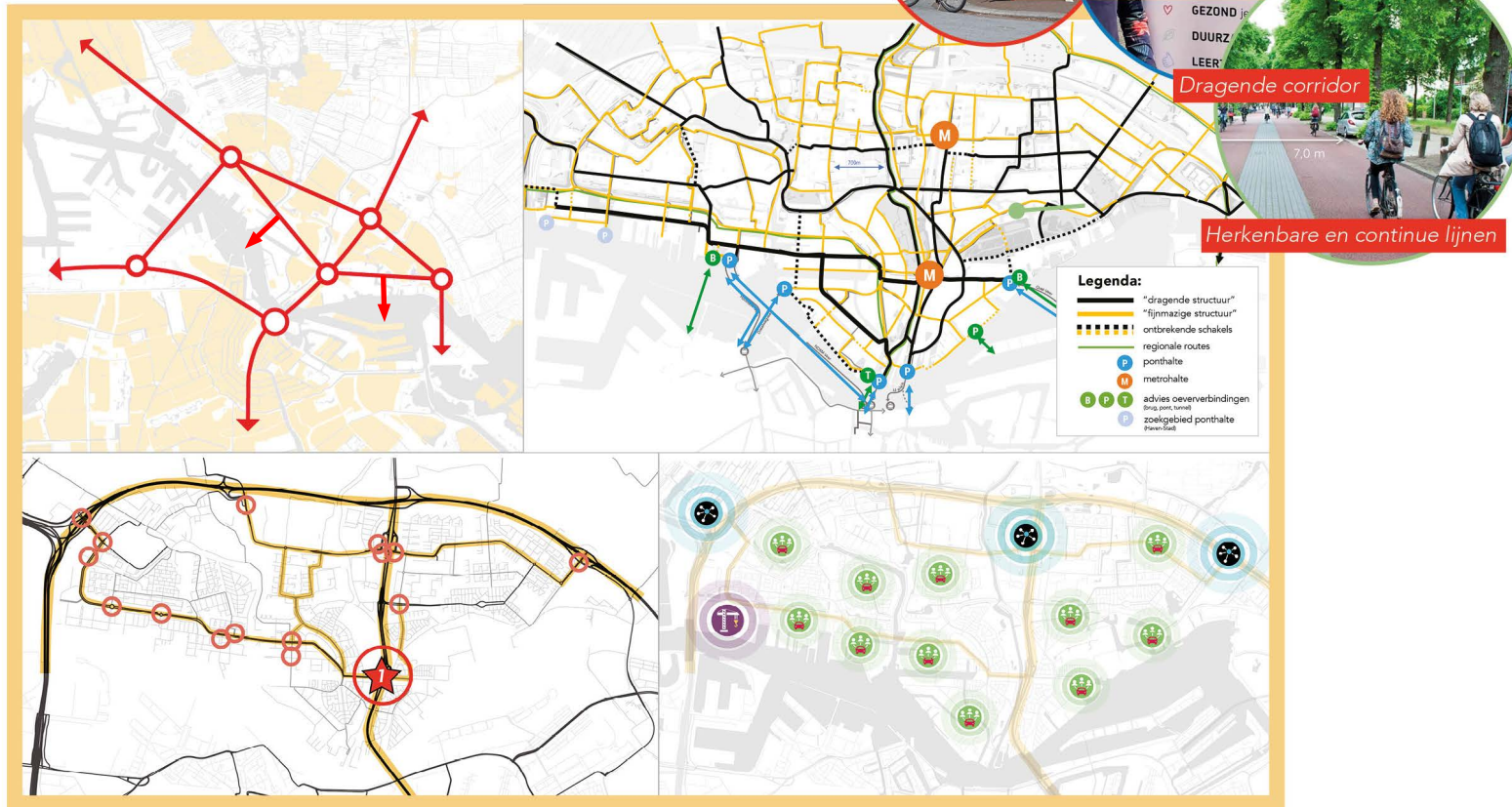
Het fietsnetwerk wordt de ruimtelijke basisstructuur van Noord. Bovenop het fijnmazige fiets- en voetgangersnetwerk komen een aantal dragende corridors, gekoppeld aan landschappelijke en stedelijke lijnen. De door de commissie Oeververbindingen voorgestelde fiets- en voetgangersverbinding door de Van Hasseltzone en tussen de twee beoogde bruggen is er daar één van. Waar mogelijk is het ook gewenst voorzieningen aan de straat op die assen te ontwikkelen. Fietscorridors zijn dan de verbindende assen van Noord en geven toegang tot bijvoorbeeld winkels, horeca, scholen en andere voorzieningen. Dat vraagt een integrale aanpak om goed te onderzoeken hoe mobiliteit en ruimtelijke opgaven gecombineerd kunnen worden.

Het lopen wordt verbeterd zodanig dat het op korte afstanden een volwaardige vervoerwijze is. Door voetpaden voldoende breed en comfortabel te maken wordt lopen aantrekkelijker en neemt ook de toegankelijkheid toe voor bewoners en bezoekers die minder goed ter been zijn of bijvoorbeeld een kinderwagen hebben. Ook de looproutes naar OV-haltes dienen direct en gemakkelijk te zijn zodat dit het gebruik en gemak van het openbaar vervoer stimuleert en de bereikbaarheid wordt vergroot.

Er is een nieuw OV-netwerk nodig voor Noord. Het zwaartepunt in het stadsdeel verplaatst en daarmee ook de belangrijke OV-relaties. Het openbaar vervoer wordt op meer knopen gericht dan alleen CS (Sloterdijk, eventueel ook Muiderpoort) en de reistijd per OV wordt binnen het stadsdeel en naar andere gebieden in de stad wezenlijk verkort. Met het advies om OV over de IJ-oeververbindingen te laten gaan, wordt Noord op lange termijn ook met OV beter verbonden met de rest van de stad. Metrostation Noorderpark wordt een sterke en aantrekkelijke OV-knoop met bijbehorende kwaliteit. Naast de Noord/Zuidlijn komen er nieuwe hoofdassen met snel, comfortabel en hoogfrequent OV met een voldoende capaciteit. De ZaanIJ-corridor krijgt een systeemsprong om de groei van de gebiedsontwikkelingen op te vangen. Daarnaast verbetert de oost-west OV-verbinding op de IJdoornlaan richting Sloterdijk. De nieuwe hoofdassen bieden ook kansen voor toekomstige extra gebiedsontwikkeling bij OV-knopen.

Openbaar vervoer
Toewerken naar nieuw netwerk

Langzaam verkeer
Dragende fietscorridors



Auto
Bestaande netwerk verbeteren

Slimme mobiliteit
Gebiedsgerichte aanpak

Beperken groei van autogebruik

Vervolgens kan ook in bestaand Noord de volgende stap gezet worden naar een kleinere rol voor de auto met onder andere een restrictief parkeerbeleid en meer deelmobiliteit. De buurthub met deelmobiliteit en parkeren op afstand wordt ook in een bestaande wijk beproefd en bij succes breed uitgerold. Het uitgangspunt voor het restrictief parkeerbeleid is om te starten als de alternatieven op orde zijn of als een gebied hierom vraagt door de toenemende parkeerdruk vanuit bijvoorbeeld de gebiedsontwikkeling. Het verschil tussen Noord en de rest van Amsterdam binnen de A10 verdwijnt in dit scenario in een periode van ongeveer 20 jaar. Het voordeel van hier langer de tijd voor te nemen, is een goede afstemming met andere programma's mogelijk en kan gestart worden met het verbeteren van de alternatieven. Daardoor kan per wijk integraal naar gedragsverandering, mobiliteit, verblijfskwaliteit, voorzieningenaanbod en eventueel extra programma worden gekeken. Belangrijk hierbij is ook de toegankelijkheid van verschillende vervoerwijzen voor ouderen en kwetsbaren.

Ondanks het afnemende aandeel autoverplaatsingen zijn voor de autobereikbaarheid nog steeds ingrepen nodig. De gebiedsontwikkeling is namelijk zo omvangrijk dat ook bij een laag aandeel autogebruik het absolute aantal autoritten flink toeneemt. Dat gebeurt binnen het bestaande netwerk waarbij er bij de aansluiting van de Johan van Hasseltweg op de Nieuwe Leeuwarderweg een stevige ingreep nodig is. De andere kruispunten kunnen vaak geoptimaliseerd worden met langere of extra opstelvakken of vrije afslaande bewegingen. Wel wordt hierdoor het ruimtebeslag van een kruispunt groter. Vanuit het programma wordt gemonitord om de ontwikkeling van de automobilititeit in de gaten te houden en op het goede moment maatregelen te kunnen nemen.

Raakvlak IJ-oeververbindingen, HOV ZaanIJ en metro Sixhaven

Het Mobiliteitsplan Noord heeft belangrijke raakvlakken met de IJ-oeververbindingen (advies van commissie D'Hooghe), HOV ZaanIJ en Metro Sixhaven. Met deze projecten is waar mogelijk afgestemd. De IJ-oeververbindingen en een verbeterde HOV ZaanIJ-corridor zijn zeer belangrijk voor het totale mobiliteitssysteem in Noord. Deze zijn geen onderdeel van het voorgestelde pakket van maatregelen van het Mobiliteitsplan, maar worden met dit pakket wel gefaciliteerd (fietsnetwerk en integrale aanpak Johan van Hasseltzone). Vanuit het netwerkbelang van het OV in Noord is er in het Mobiliteitsplan geen noodzaak geconstateerd voor metrostation Sixhaven. Die noodzaak kan er natuurlijk wel zijn vanuit capaciteit van de IJ-oeververbindingen of de gewenste kwaliteit in OV-ontsluiting van het gebied zelf.

Gedragsverandering

Naast fysieke maatregelen, is er een gedragsverandering nodig van bij de huidige bewoners en bezoekers om de verandering in vervoerwijzekeuze mogelijk te maken. Er zal daarom onder andere een communicatiestrategie moeten komen om de komende tien jaar deze verandering te begeleiden. Deze strategie is geen concrete maatregel in het mobiliteitsplan, maar zal bij het stadsdeel komen te liggen in samenwerking met de thema's van V&OR.

Argumentatie voor de keuze op hoofdlijn

De keuze voor meer lopen, fietsen en OV en relatief minder auto is allereerst nodig om in dezelfde ruimte prettig te kunnen wonen en werken met bijna twee keer zoveel mensen als nu. Zeker aan de IJ-oever worden hoge dichtheden gerealiseerd en vragen de gemengde stedelijke wijken om sterke verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. Die gebieden worden daarom ook vooral ingericht voor lopen en fietsen en met een beperkte rol voor de auto. Maar ook in de bestaande wijken kunnen verblijfskwaliteit en ontplooiingsmogelijkheden toenemen door verblijven, lopen, fietsen en OV meer ruimte te geven. Zowel binnen Noord als naar de rest van de stad en regio komen er daartoe directere en snellere verbindingen voor fiets en OV.

Kiezen voor lopen en fietsen biedt ook de beste kans om de uitwisseling en verbinding tussen de nieuwe buurten aan het IJ met de bestaande buurten daarachter te stimuleren. Korte afstanden en nabijheid gaan verder dan de eigen buurt en geven inhoud aan het principe van 'ongedeeld' door bestaande en nieuwe buurten in Noord hecht te verbinden.

De hoofdkeuze is ook een keuze voor een duurzame en toekomstvaste oplossing, die structureel zorgt voor een betere bereikbaarheid van en naar de rest van de stad en regio. Dat biedt voor de toekomst ook de kans om verder te ontwikkelen dan alleen de geplande projecten langs de IJ-oever. Dat kan zoals dat nu al veel gebeurt in kleinere projecten in bestaande wijken of in toekomstige gebiedsontwikkelingen. Tot slot is een belangrijke overweging voor de keuze voor fiets en OV om iets te doen aan de belangrijkste klachten vanuit de bewoners van Noord, namelijk de kwaliteit van het OV en de beperkte oeververbindingen.

Nadelen aan deze keuze zijn er ook. Om de hoofdkeuze waar te maken, zijn flinke investeringen nodig. Lang niet alles hoeft in 5-10 jaar geregeld te zijn, maar in de komende 20 jaar zijn een aantal forse en groot aantal kleine ingrepen nodig. Dat is ook niet verwonderlijk. De stap naar bijna 200.000 inwoners kan niet zonder investeringen en de afgelopen decennia is – met uitzondering van de Noord/Zuidlijn – weinig structureels gewijzigd aan de netwerken in Noord. Verandering doet ook pijn. Voor veel inwoners is 'weinig veranderen' een aantrekkelijke optie, vooral als dat betekent dat de eigen automobilititeit zo kan blijven als die is. Daar staat tegenover dat er hoe dan ook veel verandert in Noord door de ingezette gebiedsontwikkeling, en de bevolking er over 20 jaar anders uitziet dan nu. De trend geeft aan dat de ontwikkeling naar meer fietsen en OV en minder auto al ruim tien jaar aan de gang is. Een geleidelijke transitie vanuit een duidelijke visie is aantrekkelijker dan niets doen terwijl de veranderingen zich evengoed voltrekken.

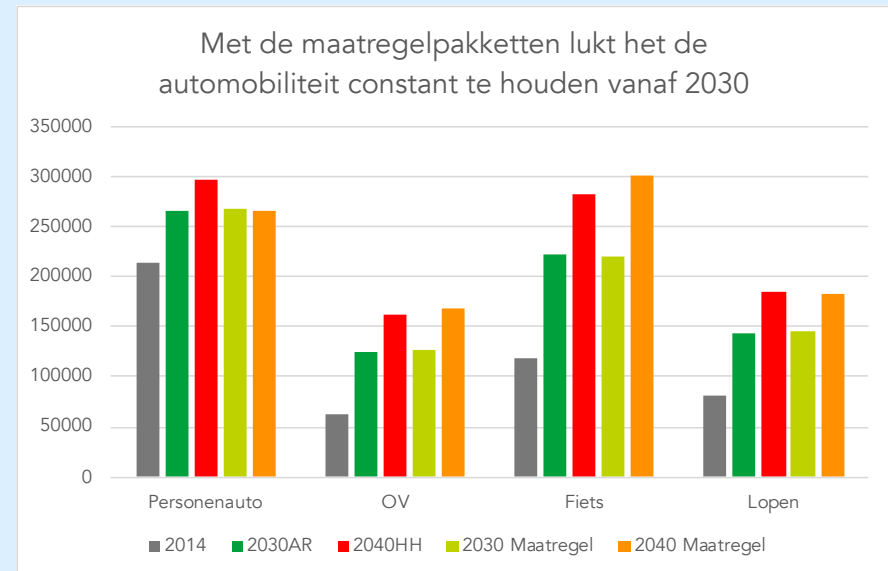
Cijfermatige onderbouwing; vanaf 2030 nul-groei autoverkeer haalbaar

De aanpak en de maatregelen (zie H5) die volgen uit de keuze op hoofdlijn, zijn geïmplementeerd in het VMA om de verwachte effecten te onderzoeken. Dit is opgebouwd uit:

- Versterken van fiets en OV-netwerk.
- Gebiedsmaatregelen gericht op (beperkingen in) parkeren. Tot 2030 alleen in de gebiedsontwikkelingen, daarna ook in de bestaande wijken.
- Kruispuntoptimalisaties en een reconstructie van de Van Hasseltknoop op het autonetwerk.

In onderstaande grafiek en tabel is het verwachte effect van de maatregelpakketten toegevoegd aan de referentiescenario's uit paragraaf 3.4. In het Fiets- en OV-scenario neemt het autogebruik op het niveau van het stadsdeel na 2030 niet verder toe. Binnen het stadsdeel zijn er wel verschillen te zien. Zo neemt het gebruik van de A10 Noord en in mindere mate de Nieuwe Leeuwarderweg toe ten opzichte van 2030AR. Op wegen in Noord, zoals de Klaprozenweg, neemt de autobelasting behoorlijk af (op sommige stukken gaat het om een afname van zo'n 20% t.o.v. 2030AR. Dichter bij de toe- en afritten is nog wel een behoorlijke groei te zien). Het autoverkeer in Noord neemt de komende jaren naar verwachting dus nog toe en daar zijn ook maatregelen voor nodig. Maar door in te zetten op fietsen, lopen en OV, en de auto op termijn te beperken, is die groei beheersbaar en is het einde van de groei ook in zicht. Met name in het maatregelpakket voor 2040 nemen het gebruik van OV, fiets en lopen verder toe ten opzichte van de referentiescenario's. Absoluut gezien wordt de fiets met het maatregelpakket voor 2040 zelfs net iets meer gebruikt dan de auto.

	2014	2030AR	2040HH	2030 Maatregelpakket	2040 Maatregelpakket Fiets OV
Personenauto	100	124	139	124	124
OV	100	201	260	204	272
Fiets	100	187	238	186	254
Lopen	100	178	229	179	227



18. Aantal ritten per dag per vervoerwijze, inclusief maatregelpakket (bron: VMA)



4.3. Fiets en voetganger

Met de keuze op hoofdlijnen is gekozen voor de fiets als dé grote verbinder in en naar Noord en om het lopen flink te verbeteren. Het merendeel van de verplaatsingen wordt straks lopend en met de fiets gemaakt. Om de groei van Noord mogelijk te maken, dient er een omslag te komen van auto naar fiets en naar lopen op de kortste afstand. Dit zowel in infrastructuur, maar ook in structuur en in mindset (dat al deels is ingezet). Voor de structuur betekent dit dat er een aantal duidelijke corridors zijn waar écht gekozen wordt voor de fiets. Hieraan zijn voorzieningen gekoppeld; het is als vanzelfsprekend dat van A naar B wordt gefietst of wordt gelopen. Daarbij worden er aanpassingen gedaan aan de infrastructuur: het verbeteren van een aantal bestaande verbindingen en het toevoegen van ontbrekende verbindingen.

Lopen als zelfstandig vervoermiddel en onderdeel van een langere reis

Het comfort voor de voetganger wordt verbeterd. Vooral op korte afstanden is lopen een zelfstandige vervoerwijze. Op lange(re) afstanden is lopen vaak onderdeel van een multi-modalereis, bijvoorbeeld in het voor- en natransport van het openbaar vervoer of van/naar de geparkeerde fiets of auto. Looproutes dienen direct, comfortabel en veilig te zijn (met toezicht van anderen). Als onderdeel van een OV-reis, zijn de directheid en de aantrekkelijkheid van looproutes naar de halte of het station van belang. Bij comfortabel gaat het onder meer om voldoende breedte, zodat ook mensen in een rolstoel of achter een rollator of kinderwagen kunnen passeren en zonder onregelmatigheden. Voetpaden kunnen verbeterd worden als ze onderhouden worden of indien een straat wordt heringericht. Binnen de gebiedsontwikkeling is hierdoor al veel aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte en de loopmogelijkheden.



De fietskwaliteit in Noord wordt sterk verbeterd door in te zetten op de volgende onderdelen:

Dragende fietscorridors

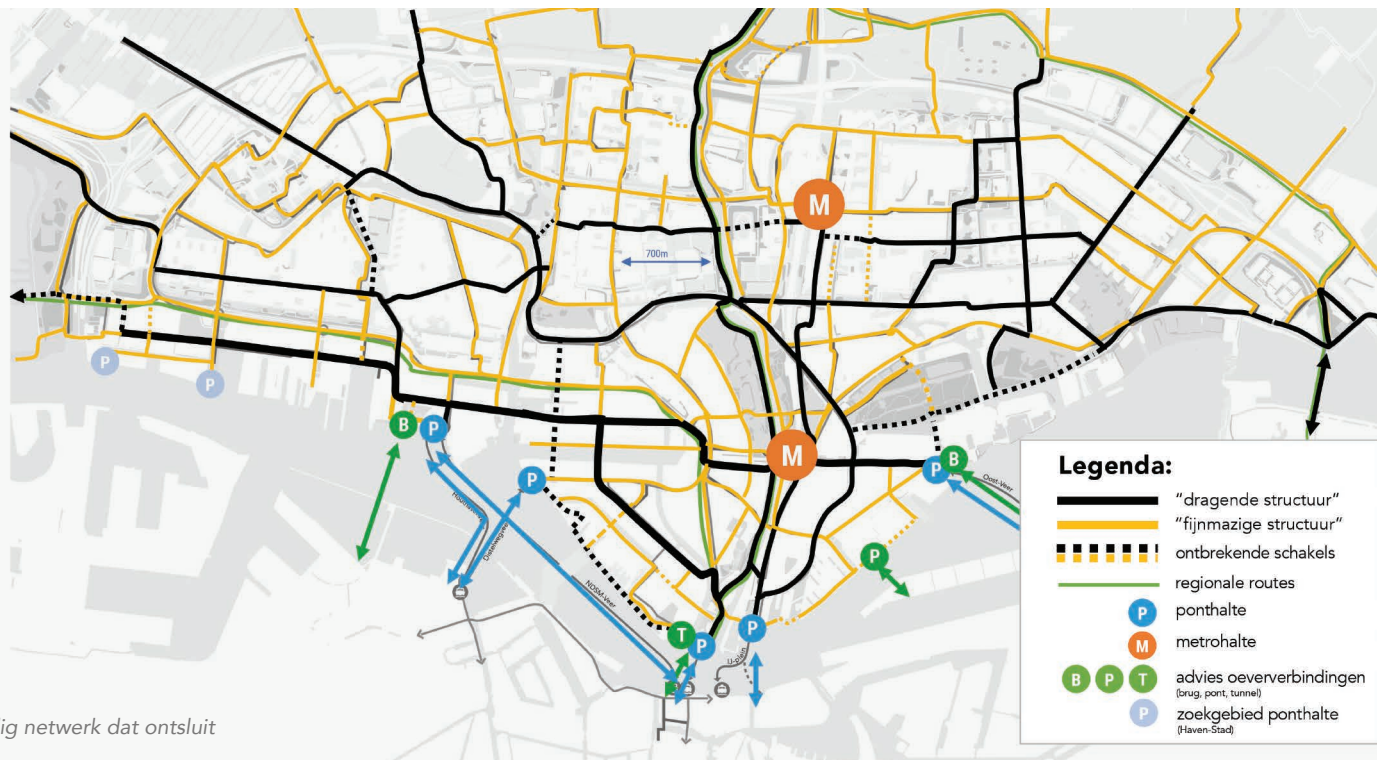
Noord krijgt een netwerk met dragende fietscorridors waarbij écht gekozen wordt voor de fiets. Deze corridors zijn herkenbaar, bieden ruimte en fietsen als vanzelfsprekend door. De corridors sluiten aan op belangrijke knooppunten en worden ondersteund door een fijnmazig netwerk. Voor een aantal beoogde corridors geldt dat ze onderdeel zijn van de gebiedsontwikkeling en daarmee vormgegeven worden. Voor de corridors die buiten de gebiedsontwikkelingen vallen, wordt onderscheid gemaakt tussen wegen waar de verbetering noodzakelijk is (zie H6 Samenhangend Maatregelenpakket) en wegen waar verbeteringen gaan plaatsvinden als de gelegenheid zich voor doet. In de afbeelding hieronder wordt het volledige netwerk getoond 'dat ontsluit' met de beoogde corridors in zwart. Het is een netwerk dat voorziet in de belangrijkste stromen van A naar B. Deze

structuur sluit tevens aan op de oeververbindingen vanuit commissie D'Hooghe.

Het vigerende plus- en hoofdnet voor de fiets beschrijven de huidige status van verbindingen in het fietsnetwerk. De dragende corridors zijn voor een deel toekomstige schakels, bijvoorbeeld op de Tt Vasumweg en een nieuwe route over zijkanaal K. Als corridors gerealiseerd zijn, maken ze onderdeel uit van het plusnet.

Fietsstructuur door gebiedsontwikkelingen

In de aan elkaar-grenzende gebiedsontwikkelingen dient te worden samengewerkt aan de fiets- en voetgangersstructuur. Dit moet leiden tot een duidelijke fietsstructuur van Zaandam – door het hart van de gebiedsontwikkeling – naar het Hamerkwartier en IJplein. Om dit te bereiken is integraliteit en samenhang nodig. Dit wordt bereikt door de samenhang vanuit het programma te bewaken tussen de verschillende deelprojecten waaruit deze verbinding bestaat.



Rekening houdend met groeiende diversiteit aan fietsen

Fietsen worden steeds diverser en de snelheidsverschillen worden groter. Zo zijn bakfietsen en e-bikes niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Voldoende breedte is dan ook van belang om tegemoet te komen aan deze diversiteit. In het Meerjarenplan Fiets is hierom opgenomen dat fietsers hun bestemming bereiken via royale, directe, snelle, egale en herkenbare routes. Fietsers kunnen hiervoor gebruik maken van autoluwe fietsstraten of vrijliggende fietspaden van ten minste 2,50 meter breed, voorzien van rood asfalt.

Knooppunten en fietsparkeren

Er komen maatregelen voor de bereikbaarheid van belangrijke knooppunten in het gebied: metrostations Noord, Noorderpark en de pontverbindingen zijn vanuit meerdere richtingen duidelijk en veilig ontsloten en hebben voldoende fietsparkeermogelijkheden bij het knooppunt zelf. Metrostation Noord wordt stapsgewijze verbeterd vanuit de gebiedsontwikkeling CAN. Het fietsparkeren bij de pontverbindingen Buiksloterwegveer en IJplein wordt vraagvolgend uitgebreid. Metrostation Noorderpark is onderdeel van de integrale aanpak Johan van Hasselt voor de lange termijn. Voor de korte en middellange termijn wordt in samenwerking met het Meerjarenplan Fiets naar oplossingen gezocht. Fietsparkeren in de wijken is onderdeel van het Meerjarenplan Fiets.

Oeververbindingen vóór de vaste oeververbindingen

Noord groeit hard en daar hoort een goede ontsluiting met de zuidkant van het IJ bij. Er is nu een advies uitgebracht over de vaste oeververbindingen (commissie D'Hooghe), maar ook in de jaren daarvoor is verbetering van de bestaande oeververbindingen nodig. Er verschijnt in 2021 een nieuwe verenstrategie voor de veren op het IJ. In deze strategie wordt gefocust op de tijdsperiode van 2021 tot circa 2030. Ook wordt rekening gehouden met de komst van vaste oeververbindingen na 2030. De verenstrategie heeft twee hoofdthema's: 1) het verduurzamen van de veren en 2) het verder uitbreiden van de vervoerscapaciteit op het IJ. Uitbreiding van de capaciteit is nodig om de groei van de stad en regio

in het algemeen en van Amsterdam Noord in het bijzonder in goede banen te leiden. De capaciteitsgroei zal gerealiseerd worden door de dienstverlening op bestaande lijnen te intensiveren. Hiertoe wordt de vloot verder uitgebreid. Tevens is er sprake van reeds in gang gezette infrastructurele aanpassingen (de fiets- en voetgangersbrug over het Noordhollandsch Kanaal) die in combinatie met een intensievere dienstregeling de gezamenlijke vervoerscapaciteit van de twee centrale verbindingen (het IJpleinveer en het Buiksloterwegveer) substantieel zal vergroten. Ook het realiseren van nieuwe veerverbindingen is een optie.

Koppeling met voorzieningen

Aan een aantal fietscorridors wordt specifiek ingezet om de fietsstructuur en voorzieningen stevig te verbinden. Het wordt hierbij vanzelfsprekend om de fiets te gebruiken, in plaats van het pakken van de auto zoals dat nu nog vaak het geval is. De geschikte locaties zijn onder andere het CAN-gebied (gebiedsontwikkeling), Meeuwenlaan (visie stadsdeel) en de NDSM-sstraat / Papaverweg (gebiedsontwikkeling).

Fietsvoorzieningen in gebiedsontwikkeling

Een goede fietsreis begint thuis bij de herkomst. Door de gebiedsontwikkelingen – zowel voorzieningen als woningen – zo goed mogelijk op de fiets in te richten, wordt het een gemak om snel de fiets te pakken. Als concreet voorbeeld: stop de fiets niet in de weg in een ondergrondse fietskelder of achter een slecht bereikbare entree, maar geef aandacht aan de fietsvoorzieningen.

Gedragsverandering

Er komt speciale aandacht om gedragsverandering te bewerkstelligen en mensen zowel in bestaand als nieuw Noord te stimuleren om met de fiets te reizen. Dit kan betekenen: goede fietsfaciliteiten in de nieuwbouw, aantrekkelijk aanbod deelfietsen, mobiele fietsenmaker en een communicatiecampagne over verbeterde fietsverbindingen. Ook een fietscampagne bij scholen is interessant.

4.4. Openbaar vervoer

Met de transitie van Amsterdam Noord naar een veel intensiever gebruikt stedelijk gebied en de ambitie om het stadsdeel autoluw in te richten wordt het belang van een hoogwaardig OV-systeem (in combinatie met de fiets) groter. Bij een stadsdeel dat uitgroeit tot een middelgrote stad (>150.000 inwoners) hoort een hoogfrequent HOV-net met meerdere rechtstreekse aansluitingen op de rest van de stad.

Ambities

Er zijn vier **hoofdambities** ten aanzien van de uitbouw van het bestaande OV-systeem:

1. Het OV moet zowel goede verbindingen met gebieden buiten Noord bieden (Zaandam, Purmerend, Amsterdam-Oost, Sloterdijk, Haven-Stad) als interne verplaatsingen faciliteren.
2. De capaciteit en frequenties moeten meegroeien met de te verwachten groei van het aantal inwoners en banen in Noord.
3. De oriëntatie van Noord naar andere knopen dan het Centraal Station moet versterkt worden, met name naar Sloterdijk.
4. De (matige) OV-bereikbaarheid van wijken verder van de Noord/Zuidlijn moet worden verbeterd.

Kansen

Er zijn een aantal **kansen** die kunnen helpen bij het verbeteren van het OV-netwerk in Noord:

1. Uitkomsten van de commissie D'Hooghe die in het kader van de *IJ-oeververbindingen* onderzoek heeft gedaan naar nieuwe vaste oeververbindingen tussen de Noordelijke IJ-oever en de Zuidelijke IJ-oever bieden kansen voor een betere OV-structuur in Noord. Bij een goede verknoping van het OV- en fietsnetwerk kan de combi fiets-OV-reis aantrekkelijk worden. Wanneer er ook ruimte is voor OV-verbindingen over het IJ ontstaat ook de mogelijkheid om rechtstreeks op het OV-netwerk van de rest van Amsterdam aan te sluiten.

2. De lijnvoering in Noord wordt sterk bepaald door de infrastructuur. Door enkele bundelroutes te verbeteren en cruciale schakels toe te voegen kan de bus sneller, rechtstreekser en hoogfrequenter.
3. Voor de korte termijn is vanuit Programma Autoluw initiatief genomen voor enkele OV-pilots met kans op permanent succes. Voor Noord biedt dit kans om frequentieverhogingen en meer rechtstreekse verbindingen vanuit het westelijke deel van Noord naar station Sloterdijk of Amsterdam CS te realiseren. Deze pilots zijn door de gevolgen van COVID-19 enkele jaren naar achteren geplaatst maar kunnen als de vraag weer terug is op het oude niveau alsnog gerealiseerd worden.
4. Een verbetering van het fietsnetwerk, fietsparkeermogelijkheden en voetgangersverbindingen naar OV-haltes en pontverbindingen draagt bij aan het verbeteren van de OV-bereikbaarheid. Dit draagt bij aan het voor- en natransport van de OV-reis en daarbij aan het optimaliseren van de hele keten. Zie hiervoor paragraaf 4.3. Fiets en voetganger.



Beperkingen

Daarnaast zijn er ook **beperkingen** waar rekening mee gehouden moet worden:

1. Investerings in en exploitatie van nieuwe lijnen moeten kosteneffectief zijn en passen bij de ruimtelijke programma's die worden gerealiseerd. Langs de IJ-oever ontstaan stedelijke dichtheden die draagvlak bieden voor hoogwaardig openbaar vervoer. In veel bestaande wijken blijft het draagvlak voor grote investeringen en kostbare exploitatie relatief beperkt.
2. Een HOV-systeem (bus, BusRapidTransport, tram, metro) heeft vooral voordelen als er nieuwe verbindingen met de rest van de stad ontstaan en op die manier ook de exploitatie gunstiger wordt. Dat betekent wel dat de systeemkeuze sterk afhankelijk is van het bestaande systeem in de rest van de stad.
3. Het realiseren van de mogelijke nieuwe schakel(s) in het netwerk is buitengewoon complex, ingrijpend en kostbaar. Zoals een verbinding over de toekomstige bruggen over het IJ, Schellingwouderlaan en tussen IJdoornlaan en Molenwijk. Dit betreffen integrale opgaven.
4. Vanwege COVID-19 staat het openbaar vervoer sterk onder druk. Dit maakt uitbreidingen voor de toekomst op dit moment onzeker

Voor verbetering van het OV worden regelmatig suggesties gedaan om de combinatie bus-pont te versterken. Helaas blijkt dat de totale reistijd van deze combinatie langer dan bestaande reismogelijkheden met overstap via de Noord-Zuidlijn of de R-NET- lijnen via de IJ-tunnel. De combinatie bus-pont biedt dus geen mogelijkheden voor verbetering.

Conclusie is dat het structureel verbeteren van het OV in Noord nodig is, maar ook dat die structurele verbetering complex, kostbaar en niet op korte termijn haalbaar is. Daarom wordt de keuze gemaakt om voor de lange termijn in te zetten op een structurele verbetering. De ZaanIJ-corridor, een sterke tangentiële verbinding naar Sloterdijk en meer noord-zuid verbindingen via de nieuwe oeververbindingen zijn hierin de belangrijkste elementen. Op de korte termijn is de aanpak afhankelijk van de bestaande infrastructuur en richt zich op een aantal pilots (verbeterde busverbinding naar station Sloterdijk) en optimalisaties die specifiek gericht zijn op een betere OV-bereikbaarheid voor de wijken die het verst van de Noord/Zuidlijn aflaggen.

4.5. Auto

De maatregelen voor de auto dienen in samenhang bekeken te worden met de maatregelen voor de andere vervoerwijzen. Deze samenhang is beschreven in paragraaf 4.1 en 4.2.

In de verkeersprognoses groeit de automobiliteit zonder ingrijpen tot 2030 met zo'n 20% ten opzichte van 2014 en tot 2040 met zo'n 20% extra. Het aantal knelpunten neemt dan ook toe en de knelpunten zelf worden groter. Om Noord ook na 2030 bereikbaar te kunnen houden wordt erop ingezet om de hoeveelheid autoverkeer na 2030 niet meer verder te laten groeien. Hiervoor dienen de fiets, het OV en andere alternatieven - zoals deelmobiliteit, hubs en parkeren op afstand - een sprong vooruit te maken en kan daarna stapje voor stapje de positie van de auto, ook in bestaand Noord, worden teruggedrongen. Deze trend is al ingezet de afgelopen jaren, waarin is te zien dat het aandeel van de auto in Noord is afgenomen van zo'n 40 naar zo'n 30% in de modal split.

De automobiliteit wordt afgewikkeld binnen het bestaande netwerk. Er wordt afgezien van nieuwe schakels voor het autoverkeer in de vorm van een Bongerdingverbinding en/of Schellingwouderlaan. Om de groei op tot 2030 op het bestaande netwerk op te kunnen vangen worden gericht kruispunten en de aansluitingen met de A10 aangepakt en is er een reconstructie nodig van de aansluiting van de Johan van Hasseltweg op de Nieuwe Leeuwarderweg.

30 km/u als norm

Bij de behandeling van de Agenda Amsterdam Autoluw in de gemeenteraad is een motie aangenomen om een plan te maken om van veel meer straten in de bebouwde kom in de gehele stad 30 km/u te maken, met als uitgangspunt '30km/u de norm'. Dit wordt nu uitgewerkt waarin naast woonstraten ook hoofdroutes en stadsstraten onderdeel zijn van de studie. Met meer 30km/u-wegen neemt de verkeersveiligheid toe en past de snelheid beter bij het stedelijke leven. Wel geldt dat de rijtijden voor het openbaar vervoer toenemen en de aanrijtijden voor de nood- en hulpdiensten lastiger worden gehaald.

Uitzondering vormen wegen zoals dreven zonder stedelijke uitstraling, waar niet overgestoken kan worden of voor een goede overgang vanuit een tunnel of snelweg. Op dit moment wordt overlegd met vervoerders, het Rijk, politie, OM en nood- en hulpdiensten voor een transparante afweging.

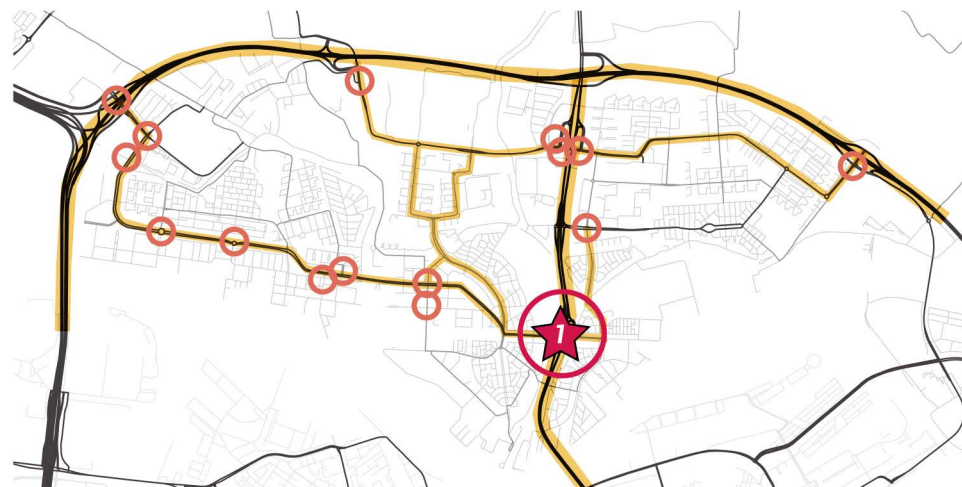
Voor Noord zou 30 km/u als norm betekenen dat op veel meer wegen 30 km/u als norm gaat gelden. Dit past binnen het Mobiliteitsplan om stapje voor stapje naar minder auto te gaan. Aandachtspunt vormt wel de inrichting van al bestaande en toekomstige 30 km/u wegen. Hiervoor worden tijdelijke en definitieve inrichtingsprincipes opgesteld. Naar verwachting wordt 30 km/u als norm in de tweede helft van 2021 besproken in de raad.



Onderbouwing van keuze voor een oplossing binnen het bestaande autonetwerk

Voorafgaand aan de keuze op hoofdlijn zijn een aantal verschillende mogelijkheden voor het autonetwerk verkend. Er zijn 6 (deel)oplossingen beproefd in het Verkeersmodel Amsterdam (VMA 2.5):

1. Referentie: welke knelpunten en opgaven zijn er als we niets doen? Er is een referentie opgesteld met alle ontwikkelingen tot 2030 en één met de ontwikkelingen na 2030. Ook de ontwikkelingen rondom Noord, zoals de Sluisbuurt, Haven-Stad op de zuidelijke oever en de Achtersluispolder in Zaanstad zijn hierin meegenomen.
2. Bestaande autonetwerk optimaliseren en reconstructie Van Hasseltknoop (zie figuur).
3. Autonetwerk uitbreiden met de Bongerdverbinding en Schellingwouderlaan (zie figuur).
4. Autoluw-regime uit gebiedsontwikkelingen, ook in bestaand Noord
5. OV-netwerk en fietsnetwerk flink versterken
6. Combinatie van 2 en 4.



20. Oplossing 2: bestaand autonetwerk optimaliseren en reconstructie Van Hasseltknoop (gekozen)



21. Oplossing 3: autonetwerk uitbreiden met de Bongerdverbinding en Schellingwouderlaan (vervallen voor de auto)

In de referentie tot 2030 verdubbelt grofweg de afgelegde kilometers met de fiets, het OV en de auto ten opzichte van het VMA-basisjaar 2010. Na 2030 komt daar nog zo'n 20% bij, vooral aan de westkant ten gevolge van de ontwikkeling van Haven-Stad in Noord. Het autonetwerk raakt hierdoor richting 2030 overbelast op de kruisingen van de Klaprozenweg/Cornelis Douwes en de Van Hasseltzone (Mosplein, Van Hasseltknoop/ aansluiting op Nieuwe Leeuwarderweg, rotonde Meeuwenlaan). Datzelfde geldt voor nagenoeg alle A10- aansluitingen. Voor een deel van deze knelpunten lopen overigens al projecten.

Kruispunt	Ref. 2030	Ref. 2030-2060	Bestaande autonetwerk optimaliseren en reconstructie Van Hasseltknoop	Autonetwerk uitbreiden met Bongerdverbinding en Schellingwouderlaan	Autoluw regime uit gebiedsontwikkelingen ook in bestaand Noord	OV netwerk en fiets netwerk flink versterken	Combi bestaand autonetwerk verbeteren en autoluw in bestaand Noord
Rotonde Meeuwenlaan	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85
Van Hasseltknoop	1,09	1,11	0,85	1,07	1,07	1,09	0,85
Mosplein	1,14	1,45	1,12	1,11	1,09	1,12	1,08
Klaprozenweg-ridderspoor	0,98	1,02	0,91	0,85	0,92	0,97	0,86
Klaprozenweg/Cornelis Douwes	0,99	1,02	0,98	1,03	1,04	0,98	0,94
Cornelis Douwes	0,9	1,08	<0,85	<0,85	<0,85	0,91	0,85
Op-toerit S118	1,09	1,72	0,96	1,09	1,07	1,09	0,87
Op-toerit S117	0,93	1,02	0,85	0,96	0,85	0,89	0,85
Op-toerit S116	0,99	1,1	0,88	1	0,9	0,97	<0,85
Op-toerit S115	0,96	0,97	1,1	0,97	0,94	0,95	1,04
Ijdoornlaan-NLW	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	0,85	<0,85
Nw Purmer-Waddenweg	1,01	0,97	0,96	1,02	0,99	1,02	<0,85

Het oplossend vermogen van de verschillende oplossingsrichtingen op deze knelpunten is weergegeven in de tabel. Alle waarden gaan uit van de referentie met de ontwikkelingen tot 2030 (scenario Amsterdam Realistisch (AR)). De combinatie van kruispuntoptimalisaties en een reconstructie van de Van Hasseltknoop is effectiever dan het aanleggen van een Bongerdverbinding

en Schellingwouderlaan. Het aanleggen van een Bongerdverbinding en Schellingwouderlaan, vermindert de knelpunten wel maar lost die zeker niet op. Beide potentiële nieuwe verbindingen trekken rond de 10.000 voertuigen per etmaal. De groei op de overige knelpunten in Noord is echter groter dan de ontlasting. Voor een groter effect zal deze oplossingsrichting kan echter wel met aanvullende (kruispunt-)maatregelen uitgebouwd worden.

Versterken van het fiets- en OV-netwerk heeft in het verkeersmodel nauwelijks effect op de autodoorstroming. Een autoluw regime en parkeerregulering in bestaand Noord wel. En het is daarbij natuurlijk zeer de vraag of autoluw zonder een goed alternatief wel praktisch mogelijk en gewenst is.

Het beste resultaat wordt verkregen met een combinatie van het bieden van het benutten van het bestaande netwerk, inzetten op fiets en OV en op termijn terugdringen van de auto in het bestaand Noord. Deze oplossing vormt daarom het langetermijntontwikkelperspectief voor Amsterdam Noord.

De argumenten voor het benutten van het bestaande netwerk ten opzichte van een Bongerdverbinding en Schellingwouderlaan zijn:

- Het optimaliseren van het bestaande autonetwerk en een reconstructie van de Johan van Hasseltknoop heeft het grootste oplossend vermogen op het bestaande en toekomstige knelpunten in Noord .
- Met een investering in de Van Hasseltknoop verbeteren we ook de doorstroming op het fiets- en voetgangers- en het OV-netwerk.
- Het versterken van het bestaande autonetwerk inclusief een reconstructie van de Van Hasseltknoop heeft bovendien een kleinere ruimtelijke impact dan nieuwe verbindingen.
- De ontwikkeling van de mobiliteit is in omvang en tempo onzeker. Oplossen in het bestaande netwerk betekent dat een stapsgewijze aanpak en financiering mogelijk is, afhankelijk van de werkelijke toename van het autoverkeer (monitoring en adaptiviteit). Een Bongerdverbinding en Schellingwouderlaan vragen in één keer een grote ingreep met lange voorbereidingstijd en zijn daardoor veel minder adaptief.

4.6. Johan van Hasseltzone

De Johan van Hasseltzone is de meest kritische opgave voor de mobiliteit van Noord. Hier komen namelijk alle opgaven fysiek bij elkaar:

- Voor het autoverkeer is de Johan van Hasseltknoop nu al het grootste interne knelpunt binnen Noord. Voor de ontwikkeling van Overhoeks en Hamerkwartier is het dé ontsluiting en ook Buiksloterham ontsluit via de Van Hasseltknoop. In het Mobiliteitsplan is de keuze op hoofdlijn gemaakt deze knoop te versterken en af te zien van een Bongerdverbinding en/ of Schellingwouderlaan.
- Voor het openbaar vervoer ontwikkeld metrostation Noorderpark zich tot hét OV-knooppunt van Noord. Het aantal reizigers op station Noord is weliswaar groter (en zal ook drukker worden dan nu het geval is), maar het grootste deel daarvan zijn overstappers vanuit regionale bussen. De meeste inwoners van Noord stappen in op Noorderpark met vaak de fiets als voortransport. De grote gebiedsontwikkelingen langs de IJ-oever zijn voor hun OV-toegang grotendeels gericht op metrostation Noorderpark. De opgave voor fietsparkeren groeit dan ook snel en blijft de komende 10-15 jaar toenemen. Door de Vervoerregio en Provincie Noord-Holland wordt onderzoek gedaan naar het HOV tussen Zaanstad en Amsterdam Noord. Dit kan op termijn leiden tot mogelijk meer OV langs de noordelijke IJ-oever en een grotere overstapfunctie met station Noorderpark. Zowel in capaciteit als kwaliteit ligt er dus een opgave op dit belangrijkste knooppunt van Noord.

- De fiets in de Van Hasseltzone maakt onderdeel uit van de genereuze fietsverbinding van de commissie D'Hooghe, waarin de fietsring in Noord wordt gesloten. Een oplossing die uitstekend past in het fietsnetwerk van Noord. Naast een oost-west verbinding passeren in dit gebied ook een aantal grote noord-zuid fietsverbindingen.
- Fietsparkeren bij metrostation Noorderpark. Er is structureel te weinig plaats voor fietsparkeren bij een groeiend Noord waarbij dit metrostation het centraal gelegen OV-knooppunt is.
- Het gebied zelf heeft ondertussen behoefte aan kwaliteitsverbetering. Het gaat daarbij om meer verblijfskwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid en het versterken van de (voetgangers-)verbindingen tussen de aanliggende wijken waaronder de Ontwikkelbuurten. De Van Hasseltzone moet een verbinder in plaats van een scheidend element worden.

In een schetsverkenning is verkend in hoeverre de ambities voor de Johan van Hasseltzone te combineren zijn en wat daarvoor nodig is. De conclusie is dat het haalbaar is de genoemde ambities te combineren. Daarmee wordt het hart van het mobiliteitssysteem van Noord klaargemaakt voor de toekomst en kan ook het gebied zelf enorm aan kwaliteit winnen. De aanpak Johan van Hasseltzone is daarmee het sleutelproject van het Mobiliteitsplan.



4.7. Gebiedsgerichte aanpak met slimme mobiliteit

Een gebiedsgerichte aanpak van parkeren en slimme mobiliteit is belangrijk om de stap te zetten naar meer lopen, fietsen en OV en een kleinere rol voor de auto. Deze gebiedsgerichte aanpak start vanaf realisatie direct in de gebiedsontwikkelingen. In de bestaande wijken is de aanpak stap-voor-stap. De gebiedsgerichte aanpak is ook het belangrijkste instrument om de logistieke stromen te organiseren, zowel in de transitiefase (bouwlogistiek) als in de gebruiksfase (retail, last-mile, horeca, service, facilitair en afval). Hiervoor moet het mogelijk zijn om buiten het gebied te ontkoppelen van grotere en vaak fossiel aangedreven transportmiddelen naar kleinere schonere transportmiddelen. Vrachtfietsen en LEV's (licht elektrische voertuigen) spelen hierin een steeds belangrijkere rol. Voor de ont koppeling moeten enkele hubs (ontkoppelpunten) worden gerealiseerd. Steeds vaker is voor een leefbare stedelijke omgeving transport over water een goede oplossing. Hiervoor moeten voldoende en goed doordachte laad en losplaatsen (wallen) worden gerealiseerd.

De aanpak is het meest effectief als ruimtelijk ordening, openbare ruimte, parkeer- en mobiliteitsoplossingen elkaar ondersteunen en versterken. Het gaat dan om:

1. **Maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening.** Belangrijke maatregelen zijn kiezen voor voorzieningen aan de (fiets)straat, een optimale functiemix van wonen, werken en voorzieningen en het vroegtijdig inplannen van hoogwaardige stallingsvoorzieningen voor fietsen en nieuwe vormen van mobiliteit. Deze maatregelen kunnen vooral worden gerealiseerd in de gebiedsontwikkelingen maar ook in kleinschalige projecten in bestaande wijken, bij voorkeur gekoppeld aan de fietscorridors (zie 4.4).
2. **Maatregelen op het gebied van stedenbouw en ontwerp van openbare ruimte.** Het gaat dan over inrichting van straten als (autoluwe) loop- of fietsstraten, het realiseren van groen, speelplekken en verblijfs- en ontmoetingsruimte en het aanleggen van fijnmazige structuren voor lopen en fietsen door de wijk in zowel nieuwe als bestaande wijken.

Deze uitgangspunten kunnen vanaf start worden toegepast in de gebiedsontwikkelingen. In bestaande wijken vraagt dit een aanpak van lange adem.

3. **Maatregelen op het gebied van parkeren.** Hierbij is er onderscheid tussen de gebiedsontwikkelingen en bestaande wijken. In de gebiedsontwikkelingen wordt vanaf realisatie een lage parkeernorm gehanteerd en is de standaard betaald parkeren. Het parkeren voor bewoners en bezoekers wordt vrijwel volledig gesitueerd op eigen kavel en in hubs en er worden geen parkeervergunningen uitgegeven. Voor bestaande wijken is er een stap-voor-stap aanpak. Tot 2030 wordt de huidige aanpak gecontinueerd, waarbij op basis van monitoring parkeerregulering gericht wordt ingezet om op wijkniveau een te hoge parkeerdruk te voorkomen. Bij die monitoring zal er specifiek aandacht zijn om tijdig te signaleren als er een waterbedefferd vanuit de gebiedsontwikkelingen ontstaat. In een later stadium wordt parkeerregulering stapsgewijze ook ingezet om te sturen op minder automobilititeit in heel Noord. Rond 2030 wordt daartoe in heel Noord betaald parkeren en vergunningparkeren ingesteld.
4. **Maatregelen op het gebied van hubs en deelmobiliteit.** Hieronder het realiseren van multifunctionele hubs voor deelmobiliteit (deelauto, -fiets, -cargobike, -micromobiliteit), inpandige logistieke hubs en grootschalig aanbieden van deelmobiliteit als alternatief voor regulier autogebruik.
5. **Maatregelen gericht op slimme logistiek, waaronder vervoer over water** Aanleiding voor dit type maatregelen is de bouwlogistiek bij de gebiedsontwikkelingen aan de IJ-oever. Met bouwlogistieke hubs kan die logistiek gebundeld worden, met als resultaat minder verkeersbewegingen over de weg. Later kunnen dezelfde hubs worden gebruikt voor de bundeling van andere logistieke stromen. Mogelijk interessante locaties voor deze hubs zijn het gebied N247/A10/S116 en het gebied S118/A10. Tot deze aanpak behoort ook het verkennen van vervoer over water en bijbehorende aanlegplaatsen voor bouwmaterialen en bedrijven in de directe nabijheid (bijvoorbeeld in de buurt van de Toetsenbordweg en bij Nieuwendammerham).




5. Samenhangend maatregelpakket

5.1. Totaaloverzicht

Op de kaart is het totale maatregelpakket voor nu en de lange termijn (2040) afgebeeld. Het bestaat uit maatregelen voor fiets, OV, de auto en gebiedsgerichte aanpak met slimme mobiliteit. Zowel voor korte als lange termijn. In de rest van het hoofdstuk wordt per vervoerwijze het pakket toegelicht.



Fiets

- F1. Oost-westroute door westelijke IJ-oever
- F2. Johan van Hasseltweg 
- F3. Diverse routes westelijke IJ-oever tussen Klaprozenbuurt en Buiksloterwegveer
- F4. Oost-westroute Noord-Noord via Buikslotermeerplein-zuidzijde
- F5. Route Havikslaan en Hagedoornweg
- F6. Nieuwe recreatieve route langs het IJ
- F7. Nieuwe verbindingen tussen Nieuwendammerdijk en Oostpont / Oostbrug
- F8. Route tussen Oostzanerwerf en NDSM(-veer) via sportvelden
- F9. Nieuwe route Noordhollandschkanaal via Noorderpark-zuid
- F10. Herinrichting drukke kruispunten
- F11. Mobiliteitsknooppunten inrichten op groei
- F12. Koppeling fiets & ruimte (zoals voorzieningen)

Slimme mobiliteitsmaatregelen

- P1. Pilots twee buurthubs in bestaande buurten van Noord (niet op kaart)
- P2. Hub Hamerkwartier (deelmobiliteit)
- P3. Hub Melkweg (overstappunt, P+R-achtig met overstap op busnetwerk)
- P4. Mobiliteitsmakelaar bedrijven (niet op kaart)
- P5. Monitoring & Evaluatie (niet op kaart)
 - Programma Mobiliteitsplan
 - Kruispunten (auto)
 - De parkeermonitor
- P6. Hub Metro Noord
- P7. Betaald parkeren/ vergunningparkeren (niet op kaart)

Openbaar vervoer (OV)

- OV1. Twee haltes toevoegen langs Klaprozenweg voor GVB-bussen, incl. fietsstallingen en verbeterde looproutes. Afhankelijk van pilots OV2/OV3
- OV2. Pilot GVB-verbinding met Amsterdam Sloterdijk versterken
- OV3. Pilot GVB-verbinding met Amsterdam Centraal versterken
- OV4. Overstapknooppunt in combinatie met Hub Melkweg
- OV5. Buskeerpunt t.h.v. Oostveer
- OV6. Onderzoek OV-netwerk (middel)lange termijn.
 - Gebruik nieuwe vaste oeververbindingen
 - HOV ZaanIJ-corridor opwaarderen 
 - Verbeteren capaciteit en kwaliteit knooppunt metrostation Noorderpark (Integrale Opgave Johan van Hasseltzone) 
 - Oost-west tangent met verkenning nieuwe verbinding Noord-West
 - Oostelijk HOV-verbinding

Auto

- A1. Toe- en Afrit S118: Verlengde Stellingweg/Molenaarsweg
- A2. Toe- en Afrit S117: IJdoornlaan/Vorticellaweg
- A3. Toe- en Afrit S116: N247
- A4. Toe- en Afrit S115: IJdoornlaan
- A5. IJdoornlaan/Beemsterstraat
- A6. Nieuwe Leeuwarderweg/IJdoornlaan
- A7. IJdoornlaan/Statenjachtstraat-Oosterlengte
- A8. Nieuwe Purmerweg-Waddenweg
- A9. Van Hasseltknoop: Meeuwenlaan-Mosplein 
- A10. Ridderspoorweg/Klaprozenweg-Floraweg/Kamperfoelieweg
- A11. Klaprozenweg/westelijke ontsluiting
- A12. Klaprozenweg/Ataturk
- A13. Klaprozenweg-Cornelis Douwesweg/Stenendokweg
- A14. Cornelis Douwesweg/Kometensingel

 Integrale aanpak Johan van Hasseltzone

Maatregelenkaart Mobiliteitsplan Noord

Gemeente Amsterdam

50

Legenda



Auto



Fiets

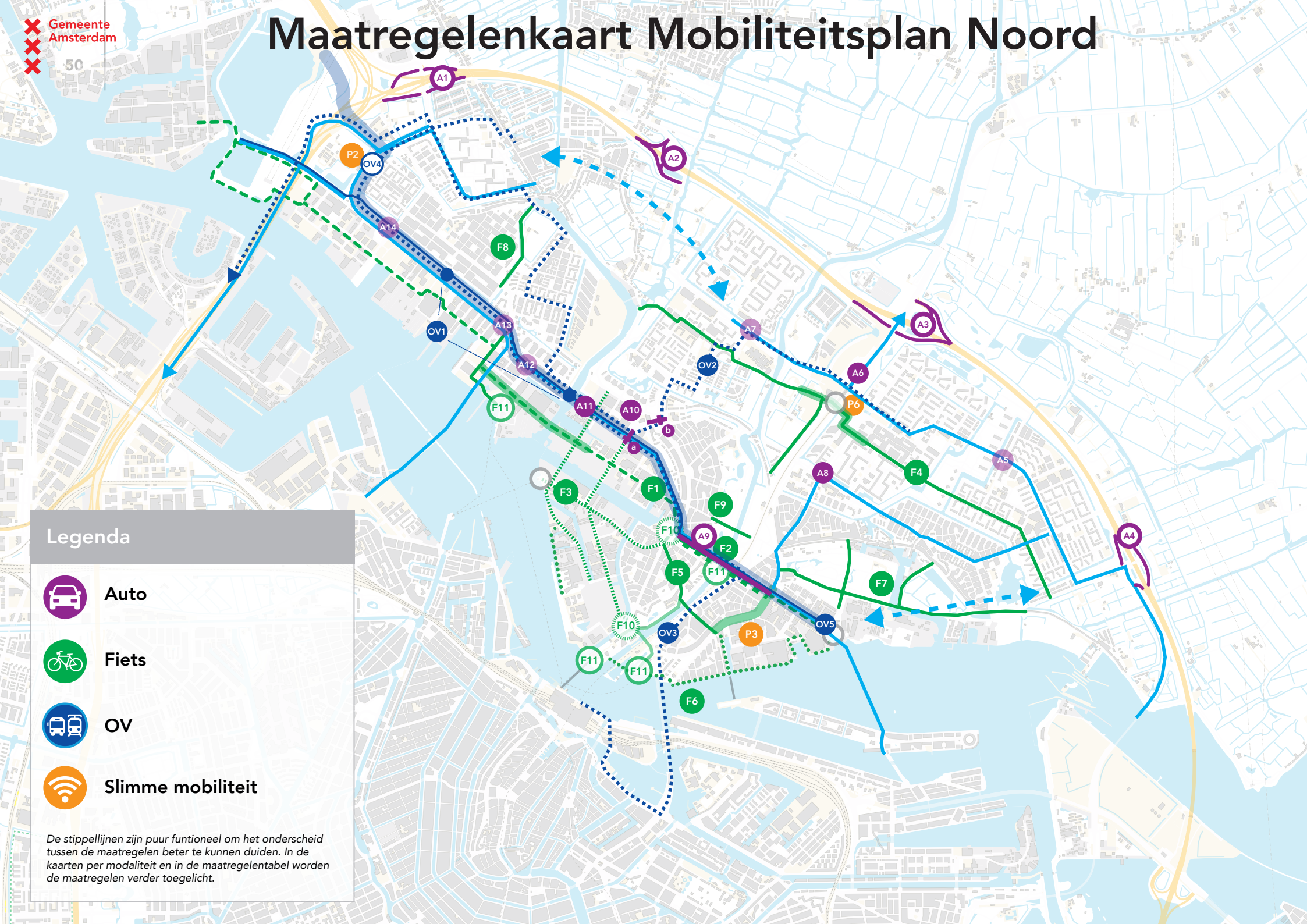


OV



Slimme mobiliteit

De stippellijnen zijn puur functioneel om het onderscheid tussen de maatregelen beter te kunnen duiden. In de kaarten per modaliteit en in de maatregellentabel worden de maatregelen verder toegelicht.



Maatregelenkaart Fiets Mobiliteitsplan Noord

Legenda



Voetganger en fiets

- F1 Oost-westroute door westelijke IJ-oever
- F2 Johan van Hasseltweg 
- F3 Diverse routes westelijke IJ-oever tussen Klaprozenbuurt en Buiksloterwegveer
- F4 Oost-westroute Noord-Noord via Buikslotermeerplein-zuidzijde
- F5 Route Havikslaan en Hagedoornweg
- F6 Nieuwe recreatieve route langs het IJ
- F7 Nieuwe verbindingen tussen Nieuwendammerdijk en Oostveer / Oostbrug
- F8 Route tussen Oostzonerwerv en NDSM(-veer) via sportvelden
- F9 Nieuwe route Noordhollandschkanaal via Noorderpark-zuid
- F10 Herinrichting drukke kruispunten
- F11 Mobiliteitsknooppunten inrichten op groei: route en fietsparkeren 
- F12 Koppeling fiets & ruimte (zoals voorzieningen)
- Overige veerhaltes en metrostations



5.2. Fiets en voetganger

Vanuit de visie – zie het vorige hoofdstuk - is toegewerkt naar de concrete maatregelen. Voor de maatregelen is vooral de focus gelegd op de dragende structuur die nodig is in Noord om het fietsen voor de grote stromen van A naar B zo prettig mogelijk te maken. Naast de maatregelen genoemd in dit mobiliteitsplan, zijn er dan ook nog meer maatregelen voor fiets en voetganger die uitgevoerd zullen gaan worden vanuit andere afdelingen van de gemeente. Zoals de verbindingen in het fijnmazige netwerk.

Maatregelen voor de voetganger

Een verplaatsing begint en eindigt met lopen. De ambitie is om een aantrekkelijke en toegankelijke openbare ruimte te realiseren die lopen stimuleert. Binnen de gebiedsontwikkelingen is veel aandacht voor verblijfskwaliteit: lopen heeft daarbij de eerste focus, waardoor goede voetgangersverbindingen worden gerealiseerd en een verbinding gemaakt wordt met de wijken eromheen. Er wordt daarnaast aandacht gegeven aan de recreatieve wandelaar door bijvoorbeeld de recreatieve route langs het IJ (maatregel 6).

Het aanleggen van nieuwe fietsverbindingen en herinrichtingen zoals beschreven in dit hoofdstuk bieden een goede gelegenheid om ook de ruimte voor de voetganger te verbeteren. Zo hoort bij de Johan van Hasseltweg (maatregel 2) een goede toegang voor voetgangers tot het metrostation en het Noorderpark, kan bij een herinrichting van de Havikslaan-Hagedoornweg (maatregel 5) meer ruimte voor de voetganger gemaakt worden en wordt een nieuwe oost-westverbinding Noord-Noord (maatregel 4) niet alleen een nieuwe schakel voor fietsers, maar net zo goed voor de voetganger. Ook via (regulier) beheer en onderhoud wordt het comfort van voetpaden verder verbeterd.

De volgende type fietsmaatregelen zijn te onderscheiden:

- Verbeterde fietsverbindingen: zoals veiliger maken, verbreden, andere verharding
- Nieuwe fietsverbindingen: een schakel maken waar nu nog niet gefietst kan worden
- Optimaliseren knelpunten: zoals het veiliger maken of de route verbeteren
- Knooppunten: fietsparkeren en begeleiden van grote stromen fietsers en voetgangers

Elke maatregel op de kaart kent zijn eigen verhaal. Veel beoogde maatregelen zijn reeds opgenomen in plannen van de gebiedsontwikkeling, stadsdeel en/of V&OR. Dit betekent dat er voor sommige maatregelen in meer of mindere mate al financiën beschikbaar zijn. Omdat het voor het belang van de fietser is dat het netwerk als geheel wordt vormgegeven, is er in dit voorstel geen onderscheid gemaakt op basis van de status van de maatregel.

Dit sub-hoofdstuk beschrijft alle fietsmaatregelen in het mobiliteitsplan. De maatregelen zijn vervolgens geprioriteerd: in H6 Fasering en kosten wordt toegelicht welke maatregelen in welk pakket zijn opgenomen.

1. Oost-westroute door gebiedsontwikkelingen aan westelijke IJ-oever

De nieuwe woongebieden aan de westelijke IJ-oevers zullen veel fietsverkeer genereren. De fiets is vervoerskeuze nummer één en daar wordt de route op ingericht. De corridor faciliteert de fietser over de gehele route op een comfortabele manier en is ingericht op de grote stromen die dagelijks van de route gebruik gaan maken. De route betreft de Tt. Vasumweg, NDSM-straat, NDSM-plein en de Papaverweg. Die ene afbuiging die op de route plaatsvindt tussen Tt. Vasumweg en NDSM-straat wordt soepel vormgegeven. De route verbindt de voorzieningen die straks gerealiseerd worden in deze gebieden en maakt de verbinding over het IJ richting de NDSM-veer, beoogde Westbrug over het IJ, Distelwegveer en Buiksloterwegveer. Ook vormt dit de route naar metrostation Noorderpark en naar Zaandam. De Klaprozenweg – die parallel loopt aan deze oost-westroute – blijft ook een goede verbinding, maar heeft naar verwachting minder herkomsten en bestemmingen langs de route.

De fietsverbinding vormt over het geheel een herkenbare lijn. Dit wordt vormgegeven door intensieve samenwerking tussen de gebiedsontwikkelingen Buiksloterham, NDSM en Haven-Stad. Er dient aandacht te komen voor de fasering van deze route voor het geheel: elke gebied heeft haar eigen uitvoeringsplanning, waardoor het eindbeeld niet in één keer gerealiseerd is. Zo kunnen er tijdelijke fietsstroken worden aangebracht op de Tt. Vasumweg om het fietsverkeer van en naar Zaandam al te faciliteren, maar ook maatregelen genomen worden om de verbeterde fietsinfrastructuur in NDSM en Buiksloterham eerder te realiseren.

2. Johan van Hasseltweg

De Johan van Hasseltweg vormt de verbinding tussen Buiksloterham, Volewijck, Vogelbuurt en Hamerkwartier. Belangrijke bestemmingen daaraan zijn metrostation Noorderpark, het Oostveer en de toekomstige Oostbrug. De Johan van Hasseltweg zal daarmee een zeer drukke route worden in het hart van Noord en daarop dient het te worden ingericht. De Johan van Hasseltweg vormt vanuit dit Mobiliteitsplan een integrale opgave met verbindingen voor auto, openbaar vervoer en voetganger; in H5.5 wordt dieper ingegaan

op de Johan van Hasseltzone. Aandachtspunten daarvoor zijn de brug over het Noordhollandskanaal en bijbehorende helling, de aansluiting op het fietsparkeren bij station Noorderpark, de aansluiting op de toekomstige Oostbrug en de aansluiting op de Klaprozenweg.

3. Diverse routes westelijke IJ-oever tussen Klaprozenbuurt en Buiksloterwegveer

Buiksloterham en Overhoeks vormen een gebied waar meerdere routes een belangrijke doorgaande functie hebben voor het fietsverkeer. Zeker nu het aantal fietsers aanzienlijk zal stijgen langs de westelijke IJ-oever. De routes in Buiksloterham verbinden Noord-West met de Buiksloterwegveer via Overhoeks. Hiervoor zijn drie routes aan te wijzen.

Allereerst de RidderSpoorweg, Asterweg en Docklandsweg met de Ranonkeldade. Op dit moment is dat nog een route waar de plek voor de fietser erg varieert: een apart fietspad aan één zijde, fietsstroken, aparte fietspaden aan beide zijden. Het doel is om er één geheel van te maken om de route als één geheel te maken waar de fietsers comfortabel en herkenbaar van A naar B kan fietsen.

Ten tweede vormt ook de Distelweg een belangrijke schakel tussen de Distelwegveer en de rest van Noord. Het dient veilig te zijn ingericht voor de relatief grote stromen voetgangers en fietsers die van en naar de Distelwegveer reizen.

Als laatste de route Grasweg met de nieuwe verbinding met nieuwe bruggen over het Papaverkanaal en Johan van Hasseltkanaal. Ook daar is eenduidigheid de kernsleutel. De aansluiting met de Klaprozenbuurt en Metaalbewerkerweg gebeurt door de nieuwe verbinding in Buiksloterham in één keer door te trekken in de Klaprozenbuurt, inclusief goede oversteekbaarheid over de Klaprozenweg.

4. Oost-westroute Noord-Noord via Buikslotermeerplein-zuidzijde

Er komt een duidelijke oost-westroute in het noorden van Noord. Het verbindt enerzijds Noord-West met Noord-Oost, maar biedt ook een goede verbinding naar metrostation Noord en Buikslotermeerplein. De route loopt via de Landsmeerderdijk, Aakstraat, Statenjachtstraat, Jan Thoméepad, nieuwe brug over Noordhollandschkanaal, het CAN-gebied, Buikslotermeerplein-zuidzijde en Werengouw. Er zijn drie nieuwe schakels in deze route: 1) verbinding Landmeerderdijk met Aakstraat ter hoogte van de Kadoelenbreek, 2) brug over Noordhollandschkanaal, 3) route van Noordhollandschkanaal naar Buikslotermeerplein-zuidzijde (circa 850m). Hiermee wordt een belangrijke fietsverbinding gesloten en een dragende corridor gecreëerd. Het zal een (gedeeltelijke) oplossing zijn voor het beperkte fietsgebruik in Noord-Oost en het hoge autogebruik richting Buikslotermeerplein.

De bestaande wegen op deze route krijgen een opknopbeurt, zodat het een comfortabele en veilige fietsverbinding wordt van oost naar west. Aandachtspunten voor deze route zijn de schakel door het CAN-gebied als onderdeel van deze corridor (geen kruip-door-sluip-door-wegen, maar één verbinding tussen het kanaal en het Buikslotermeerplein), een fietsvriendelijke hoogte van de nieuwe brug, de aansluiting op metrostation Noord en de kwaliteit van de fietspaden (o.a. Werengouw).

De IJdoornlaan blijft een belangrijke parallelle verbinding, maar biedt niet de volledigheid (hoogteverschillen, auto- en OV-corridor, moeilijke oversteekbaarheid) om hier de gewenste corridor te creëren.

5. Route Havikslaan en Hagedoornweg

Het herinrichten van de Havikslaan en Hagedoornweg is nodig om de verkeersveiligheid voor fietsers te vergroten en in te richten op een toename van het fietsverkeer. Deze route vormt de verbinding tussen Buiksloterham, Volewijk en Vogelbuurt en Hamerkwartier. In de toekomst zal dit ook de verbinding zijn naar de recreatieve route aan het IJ en de nieuwe pontverbinding ten westen van het Motorkanaal (advies Oeververbindingen). De route dient te worden voorzien van vrijliggende fietspaden of de route

dient ingericht te worden op een maximale snelheid van 30 km/h. Ontwerp zal uitwijzen wat de beste oplossing is.

6. Nieuwe recreatieve route langs het IJ

Het IJ mag gezien worden. Door een nieuwe recreatieve route langs het IJ te creëren voor voetgangers en fietsers, wordt dit gefaciliteerd. De route loopt langs het IJ door Buiksloterham, Overhoeks, Sixhaven, Vogelbuurt/ IJplein en Hamerkwartier. Vogelbuurt / IJplein is het enige niet ontwikkelingsgebied, waardoor hier extra aandacht naar zal moeten om het één geheel te laten worden met de route in de andere gebieden. De ontsluiting over het Noordhollandschkanaal gebeurt via de sluizen (met name voor voetgangers) en de nieuwe brug die in 2022/2023 ten noorden van de sluizen wordt gerealiseerd. Het is wenselijk om in de toekomst de recreatieve route mogelijk te maken over een fiets- en voetgangersbrug ten zuiden van de sluizen. Mogelijk kan de route doorgetrokken kan worden langs het huidige Albemarleterrein, het te ontwikkelen Oranjewerf richting de Oranjesluizen en de Schellingwouderbrug.

7. Nieuwe verbindingen tussen Nieuwendammerdijk en Oostpont / Oostbrug

De nieuwe fietsroutes, hoofdzakelijk diegene over Zijkanaal K en in mindere mate diegene door het Vliegenbos, vormen de verbindingen tussen de Oostpont (en de toekomstige Oostbrug), Hamerkwartier en recreatieve route langs het IJ aan de ene kant en Nieuwendam / Waterlandpleinbuurt / Oranjewerf aan de andere kant. Deze nieuwe verbindingen zijn nodig om enerzijds ontbrekende schakels in te vullen (verkorting van de afstand) en anderzijds de huidige routes - Meeuwenlaan en Nieuwerdammerwijk – te ontlasten. De Nieuwerdammerdijk is nu al een zeer drukke fietsverbinding en dat zal in de toekomst alleen maar toenemen. Onder andere door de ontwikkeling van Oranjewerf.

Voor de noord-zuidverbinding door het Vliegenbos is een route nodig die geschikt is voor recreatieve fietsers, en daarmee niet geschikt voor grote aantallen fietsers. Deze fietsverbinding is een missende schakel in het groennet-fiets. De route verkort de bestaande route tussen Nieuwendam en de Oostveer met circa 600 meter. Voor de oost-westverbinding ten zuiden

van het Vliegenbos is een nieuwe brug nodig over het Zijkanaal K. Deze verbinding zal zorgen voor een goede ontsluiting met Noord-Oost (o.a. Oranjerwerf), het ontlasten van de Nieuwendammerdijk én een waardevolle aansluiting zijn op de Oostbrug van en naar de oostelijke richting in Noord. De brug over het Zijkanaal K levert een verkorting van de fiets- en wandelafstand op van circa 1 kilometer tussen Nieuwendam en de Oostveer.

8. Route tussen Oostzanerwerf en NDSM(-veer) via sportvelden

Deze verbeterde route verbindt Oostzanerwerf / Kadoelen op een directe manier met NDSM, NDSM-veer, de toekomstige Westbrug (*advies Oeververbindingen*) en de oost-westroute door de gebieden aan de westelijke IJ-oever (zie 1). Daarnaast zorgt het ook voor goede verbinding met de sportvelden in Tuindorp Oostzaan vanuit beide richtingen. De route wordt een verbetering van de bestaande route waardoor er een comfortabele verbinding ontstaat. De route loopt over het Perenpad tussen de Appelweg en de Meteorenweg.

9. Nieuwe route Noordhollandschkanaal via Noorderpark-zuid

Deze nieuwe route vormt de verbinding door het zuidelijke deel van het Noorderpark en vormt de verkeersluwe parallelle route 275 meter ten noorden van de Johan van Hasseltweg. Er komt een nieuwe brug over het Noordhollandschkanaal en een goede verbinding met de Ribesstraat en de Waddenweg. Uitgezoomd op de kaart vormt dit tevens een goede verbinding tussen Noord-West en Nieuwendam, Hamerkwartier en Oranjerwerf.

10. Herinrichting drukke kruispunten

De herinrichtingen van de volgende twee kruispunten dient te zorgen voor een verkeersveilige situatie met grote fietsstromen. De eerste is het Mosplein. Dit is een drukke verbinding met een rotonde waar veel auto's, bussen, fietsers en voetgangers bij elkaar komen. Door de ontwikkeling van Buiksloterham en Overhoeks zal het aandeel motorvoertuigen richting de Nieuwe Leeuwarderweg toenemen. Ook zal het fietsverkeer hier aanzienlijk toenemen door de verbinding richting de Johan van Hasseltweg (en daarmee metrostation Noorderpark en Oostbrug) en de Buiksloterwegveer. Het kruispunt Mosplein wordt onderdeel van de integrale aanpak bij de Johan van Hasseltzone. Afweging moet in de loop

van de tijd gemaakt worden of er alsnog eerder maatregelen nodig zijn. Daarnaast komt er een herinrichting van het kruispunt van de Van der Pekbrug op de Ranonkelkade. De aantallen fietsers van en naar de Van der Pekbrug zal sterk toenemen. Het kruispunt dient dat veilig te faciliteren. Motorvoertuigen zijn hier voor de toekomst van ondergeschikt belang.

11. Mobiliteitsknooppunten inrichten op groei

De mobiliteitsknooppunten in Noord worden ingericht op een toename van het aantal gebruikers. De knooppunten zijn: metrostation Noorderpark en Noord en de langzaam-verkeer-verbindingen over het IJ. Dit betekent het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen bij metrostation Noorderpark en veren Buiksloterwegveer en IJpleinveer. Daarnaast dienen de fiets – en wandelroutes richting de veren verbeterd te worden, door een eenduidige goede aansluiting op de nabijgelegen doorgaande fietsroutes. Een duidelijk maatregel is de verbinding naar NDSM-veer (en toekomstige Westbrug) van en naar Tuindorp Oostzaan en Oostzanerwerf, via de Mt. Lincolnweg en aantakking op de verbinding langs de sportvelden (zie maatregel 8).

12. Koppeling fiets & ruimte (zoals voorzieningen)

Een belangrijk speerpunt vanuit het mobiliteitsplan is om de fietsroutes te koppelen aan de ruimte, zoals voorzieningen. Een typisch voorbeeld waar voorzieningen op dit moment gekoppeld zijn aan autogebruik is de huidige inrichting van het Buikslotermeerplein. Door de fiets op één te zetten in de inrichting en te koppelen aan voorzieningen, wordt gestimuleerd om hier zoveel mogelijk gebruik van te maken. Geschikte locaties hiervoor zijn de NDSM-plein / Papaverweg, Meeuwenlaan en de nieuwe oost-westroute door het CAN-gebied. Daarnaast is het ook van belang dat de fietsparkeermogelijkheden – zowel bij de voorzieningen als bij de (nieuwe) woningen – goed zijn ingericht op een zo comfortabel gebruik.



36-XB-VS

DBV
6TD

VLAMING

AVANTI

HAVENI
RECREATIE

Indicatieve kosten

Het IB heeft een eerste inschatting gemaakt van de indicatieve kosten (SSK 50%). Voor alle fietsmaatregelen samen, telt dit op tot 139,9 miljoen euro.

i.g. = indicatief geraamd

- * Exclusief verbindingen bij NoorderIJplas
- ** Exclusief verbinding noord-zuid langs Elzenhagensingel
- *** De kostenindicatie is alleen de route langs de oostelijke IJ-oever (excl brug over NHK)
- **** Het totale bedrag is met permanente oplossing voor fietsparkeren Noorderpark.

Nr	Maatregel	Type maatregel	Kosten in mln korte termijn (pakket 1)	Kosten in mln TOTAAL
1	Oost-westroute door gebiedsontwikkelingen aan westelijke IJ-oever	Herinrichten	i.g.	i.g.
2	Johan van Hasseltweg	Integrale Opgave	zie H5.5	zie H5.5
3	Diverse routes gebiedsontwikkelingen aan westelijke IJ-oever tussen Klaprozenbuurt en Buiksloterwegveer	Herinrichten	€ -	i.g.
4	Oost-westroute via Buikslotermeerplein-zuidzijde	Nieuw	i.g.	i.g. **
5	Route Hagedoornweg en Havikslaan	Herinrichten	i.g.	i.g.
6	Nieuwe recreatieve route langs het IJ	Nieuw	i.g.	i.g. ***
7	Nieuwe verbindingen tussen Nieuwendammerdijk en Oostveer / Oostbrug	Nieuw	€ -	i.g.
8	Route tussen Oostzanerwerf en NDSM(-veer) via sportvelden	Herinrichten	€ -	i.g.
9	Nieuwe route Noordhollandsch-kanaal via Noorderpark-Zuid	Nieuw	€ -	i.g.
10	Herinrichting drukke kruispunten	Herinrichten	€ -	i.g.
11	Mobiliteitsknooppunten inrichten op groei	Fietsparkeren en goede aansluiting op netwerk	i.g.	i.g. ****
12	Koppeling fiets en ruimte (zoals voorzieningen)		€ -	€ -
	Totaal		€ 24,3	€ 113,3
	Objectoverstijgende risico's			€ 26,6
	Totaal kostenindicatie fietsmaatregelen			€ 139,9

Maatregelenkaart OV Mobiliteitsplan Noord

- Huidig HOV (Zaan-IJcorridor)
- Pilots
- HOV
- Onderzoeksgedebied

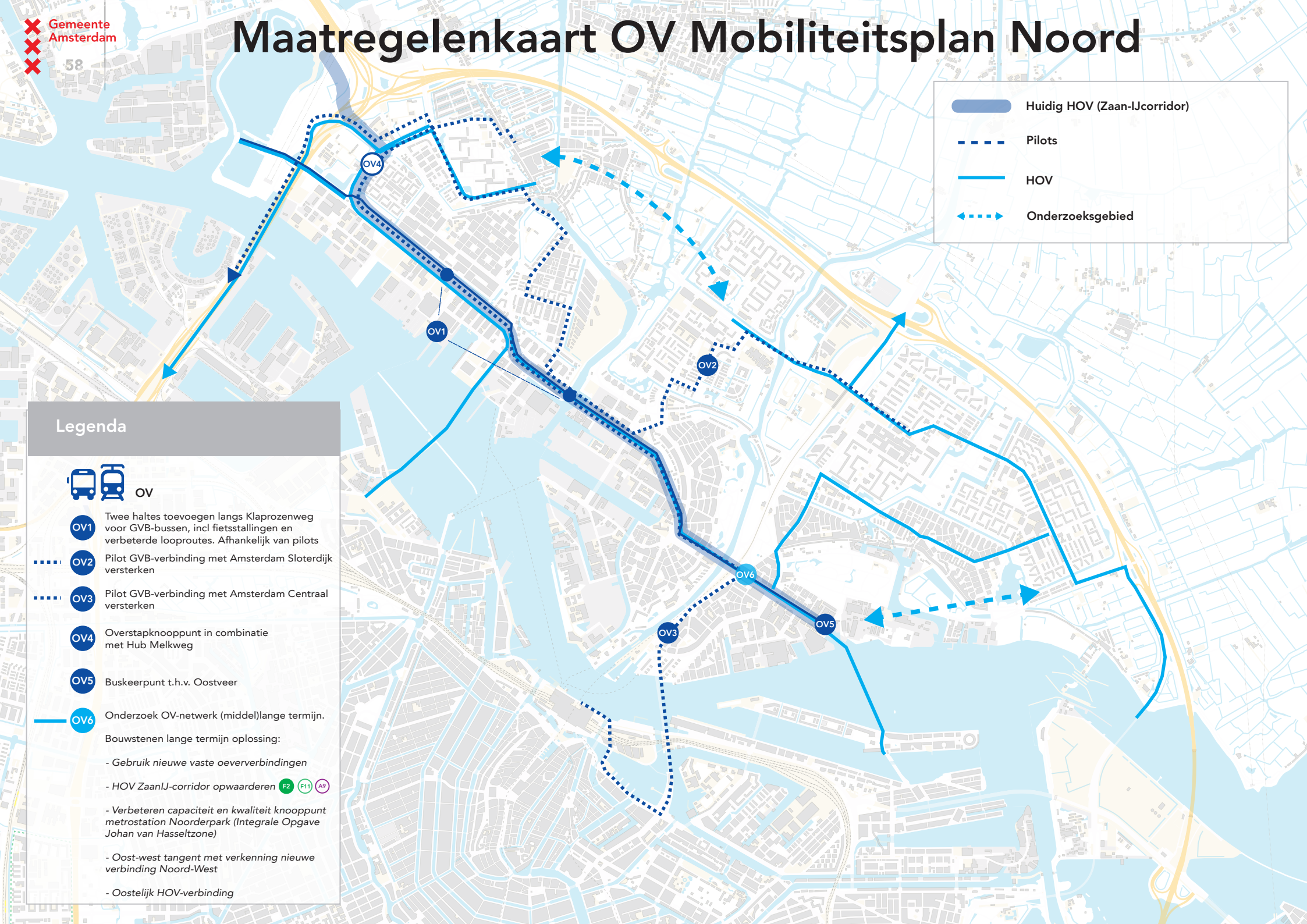
Legenda

OV

- OV1** Twee haltes toevoegen langs Klaprozenweg voor GVB-bussen, incl fietsstallingen en verbeterde looproutes. Afhankelijk van pilots
- OV2** Pilot GVB-verbinding met Amsterdam Sloterdijk versterken
- OV3** Pilot GVB-verbinding met Amsterdam Centraal versterken
- OV4** Overstapknooppunt in combinatie met Hub Melkweg
- OV5** Buskeerpunt t.h.v. Oostveer
- OV6** Onderzoek OV-netwerk (middel)lange termijn.

Bouwstenen lange termijn oplossing:

- Gebruik nieuwe vaste oeververbindingen
- HOV ZaanIJ-corridor opwaarderen (F2 F11 A9)
- Verbeteren capaciteit en kwaliteit knooppunt metrostation Noorderpark (Integrale Opgave Johan van Hasseltzone)
- Oost-west tangent met verkenning nieuwe verbinding Noord-West
- Oostelijk HOV-verbinding



5.3. Openbaar vervoer

De strategie voor korte en langere termijn

Vanuit de visie (H4.4) wordt een ontwikkelstrategie voor de korte en (middel)lange termijn voorgesteld. De belangrijkste maatregel is daarbij het onderzoek voor nieuw OV-netwerk in geheel Noord, voor het langetermijnperspectief.

De periode tot 2040 kenmerkt zich nog door een groot aantal onzekerheden. Verreweg de belangrijkste is de toekomstige aansluiting van Noord op de rest van Amsterdam. De Commissie D'Hooghe geeft advies over de oeververbindingen die ook voor het toekomstige OV-systeem in Noord zeer structurend werken. Onderzocht moet worden wat de potentie is van openbaar vervoer over de IJ-bruggen en op welke manier dat het beste kan aansluiten op de bestaande OV-netwerken in Noord en ook op de zuidelijke IJ-oever. De ZaanIJ-corridor is onderdeel van een regionale studie. Er is dus nog veel onzeker voor de lange termijn.

Korte termijn

Voor de kortere termijn zijn er een aantal robuuste stappen te maken die hoe dan ook gunstig zijn voor het OV in Noord. Versterk de verbindingen naar de knopen Sloterdijk en Centraal Station voor de westkant van Noord, waar de afstand tot de Noord/Zuidlijn het grootste is. Zet hiertoe allereerst in op versterking van de oostwestverbinding langs de Noordelijke IJ-oever door de R-netverbinding via de Klaprozenweg uit te breiden en te optimaliseren tussen een nieuw overstapknoppunt nabij de Coentunnel, via het NDSM-gebied naar het Hamerstraatgebied (met aansluiting op het Oostveer). Het gaat daarbij om: frequentieverhoging, langere voertuigen, haltetoevoeging/optimalisatie inclusief goede aanlooproutes en haltevoorzieningen (fiets).

Te nemen stappen:

1. Kijk wat er uit de Zaanstreek-Waterland-aanbesteding komt en hoe dit al inspeelt op de wens om een hogere frequentie op de HOV-verbinding Klaprozenweg te realiseren.

2. Neem een proef met hogere frequenties op de busroute (36) via de Coentunnel naar Sloterdijk en/of een rechtstreekse GVB-busroute tussen Noordwest en Amsterdam CS en de IJtunnel via de Papaverwegroute. Deze proeven zijn wel afhankelijk van herstel van het aantal OV-reizigers in relatie tot de COVID-19-pandemie. Zonder volledig herstel is een proef met hogere frequenties en nieuwe lijnen niet mogelijk.
3. Realiseer een overstapknoppunt nabij het Coentunnelcircuit waarmee een hoogfrequente doorkoppeling naar station Sloterdijk ontstaat voor zowel de inwoners van Noord als de inwoners van Zaanstad (eventueel met P+R). Deze voorziening wordt gecombineerd met een Hub/P&R Melkweg.
4. Uitwerken van geïntegreerde oplossing Van Hasseltknoop/busterminal Noorderpark voor fiets, auto en OV. Onderdeel hiervan is de aanleg van buskeerpunt (evt met laadstation) bij aanlanding Oostveer zodat (een deel van) de buslijnen op de Klaprozenweg via metro Noorderpark door kunnen rijden naar het Hamerstraatgebied.

(Middel)lange termijn

Op de lange termijn is - naast het sterk verbeterde busnetwerk - een volgende stap nodig om Noord ook met het dubbele aantal inwoners en een sterk stijgend OV-gebruik goed te ontsluiten. Hiertoe is een verkennend onderzoek nodig naar het langetermijnperspectief. Voor dit verkennend onderzoek dient het OV-netwerk voor Noord integraal onderzocht te worden. Het integrale langetermijnperspectief wordt opgebouwd uit de volgende onderdelen:

1. **Gebruik nieuwe vaste oeververbindingen voor OV.** In het advies van Commissie D'Hooghe worden de twee bruggen gezien als kans om nieuwe OV-verbindingen te leggen. Voor Noord introduceert dit de mogelijkheid om naast de Noord/Zuidlijn aanvullende noord-zuid verbindingen te leggen. Het advies biedt ruimte voor tram- en busverbindingen; een systeemkeuze met impact op inpasbaarheid, mogelijkheden tot doorkoppeling in de stad, capaciteit en kosten. Hier ligt dus een onderzoeksvraag hoe de kans voor nieuwe verbindingen het beste ingevuld kan worden.

2. **Opwaarderen ZaanIJ-corridor.** Deze corridor loopt over de Johan van Hasseltweg, via metrostation Noorderpark, Klapprozenweg, Cornelis Douwesweg en verder richting Zaandam. Het is de belangrijkste oost-west verbinding van Noord en de belangrijkste OV-ontsluiting van de gebiedsontwikkelingen aan de IJ-oever. Naar deze corridor loopt een regionaal onderzoek dat getrokken wordt door de VRA, zie tekstboxje hiernaast
3. **Verbeteren capaciteit en kwaliteit van knooppunt metrostation Noorderpark.** Dit OV-knooppunt vormt een belangrijke schakel in het netwerk, nu en in de toekomst. De aansluitingen en ruimte voor deze OV-knoop is onderdeel van de integrale opgave bij de Johan van Hasseltweg (zie 5.5. Johan van Hasseltzone) en het hierboven genoemde HOV ZaanIJ onderzoek.
4. **Tangentiele oost-west verbinding via IJdoornlaan.** Op de lange termijn is ook behoefte aan een oost-west verbinding die Noord een snelle verbinding geeft naar Sloterdijk (west) en de oostflank (bijvoorbeeld Muiderpoort). De route daarvan loopt via het Nieuw Waterlandplein, de IJdoornlaan, station Noord en het BovenIJ ziekenhuis. Er is daarnaast behoefte aan een OV-verbetering in Noord-West: tussen Molenwijk en Kadoelen. Aan de westkant is tussen de IJdoornlaan en Molenwijk geen snelle rechtstreekse verbinding. Onderdeel van het onderzoek is kijken welk tracé het beste voldoet.
5. **Afwegen aanleg Oostelijke HOV-verbinding.** Afhankelijk van een eventuele gebiedsontwikkeling van de Oranjewerf en bij Albemarle komt een rechtstreekse HOV-verbinding langs de IJ-oever aan de oostzijde in beeld. Hiermee kan het busnetwerk gecompleteerd worden. Essentieel daarbij is ook of de betrouwbaarheidsproblematiek op de Schellingwouderbrug (lange brugopeningstijden gedurende de zomerperiode) opgelost kan worden. Deze mogelijkheid is voor na 2030 en grotendeels afhankelijk van de gebiedsontwikkeling.

Vervolgproces HOV-verbinding ZaanIJ-corridor

Het regionale vervolgonderzoek voor de HOV-verbinding op de ZaanIJ-corridor wordt actief getrokken door de Vervoerregio Amsterdam, waarbij gemeente Zaanstad en gemeente Amsterdam actief participeren. Uit de probleemanalyse (Arcadis, 2020) bleek dat een capaciteitsknelpunt dreigt vanaf 2026, afhankelijk van het bouwtempo van NDSM en Buiksloterham. Het vervolgonderzoek gaat over de opgaven, vervoerwaarde, het optimale tracé, start-/eindlocatie en het daarbij passende OV-systeem (bus, tram, bandentram of metro). Ook de kansen die Sprong over het IJ biedt voor het oplossen van het capaciteitsprobleem worden meegewogen in het vervolgproces. Over de betrokkenheid van het Rijk via Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) moeten nog nadere afspraken worden gemaakt. Ook de planning is nog niet vastgesteld, maar gezien de urgentie wordt de start wel in Q3 2021 verwacht.

Binnen bovenstaande deeloplossingen zijn verschillende netwerkmogelijkheden en vervoersystemen (bus, tram, metro) mogelijk. Het lange termijn onderzoek is bedoeld om de mogelijkheden in beeld te brengen en een afweging te maken. Als het plaatje voor de lange termijn bepaald is, wordt daaruit een fasering afgeleid en kunnen de eerste ingrepen op de middellange termijn (tegen 2030) worden gerealiseerd. Gedachte gaat voor de middellange termijn uit aan een paar corridors (met name IJdoornlaan) met vrijliggende busbanen vergelijkbaar met de Klapprozenweg waarop de belangrijkste lijnen gebundeld worden. Daardoor kunnen de snelheid, directheid en frequenties van de verbindingen stapsgewijs worden opgevoerd.



Indicatieve kosten

Het Ingenieursbureau heeft een eerste inschatting gemaakt van de indicatieve kosten (SSK 50%). Voor de kortetermijnmaatregelen voor het OV telt dit op tot circa 4,6 miljoen euro. Voor de (middel)lange termijn is geen inschatting gemaakt, omdat de maatregelen hier eerst verder voor moeten worden verkend. De i.g. betekent indicatief geraamd.

Nr	Maatregel	Kosten in mln
1	Twee nieuwe haltes met stallingsvoorzieningen Klaprozenweg / C. Douwes. Looproutes verbeteren naar bestaande haltes (ongeveer 5)	i.g.
2	Pilot GVB-verbinding met Amsterdam Sloterdijk versterken	i.g.
3	Pilot GVB-verbinding met Amsterdam Centraal versterken	PM
4	Overstapknooppunt i.c.m. Hub Melkweg	i.g.
5	Buskeerpunt bij aanlanding Oostveer	i.g.
	Object-overstijgende risico's	i.g.
	Totaal: indicatie OV korte termijn	€ 4,6
6	Onderzoek OV-netwerk voor de lange termijn	i.g.
	OV langetermijn	PM
	OV langetermijn	PM
	OV langetermijn	PM

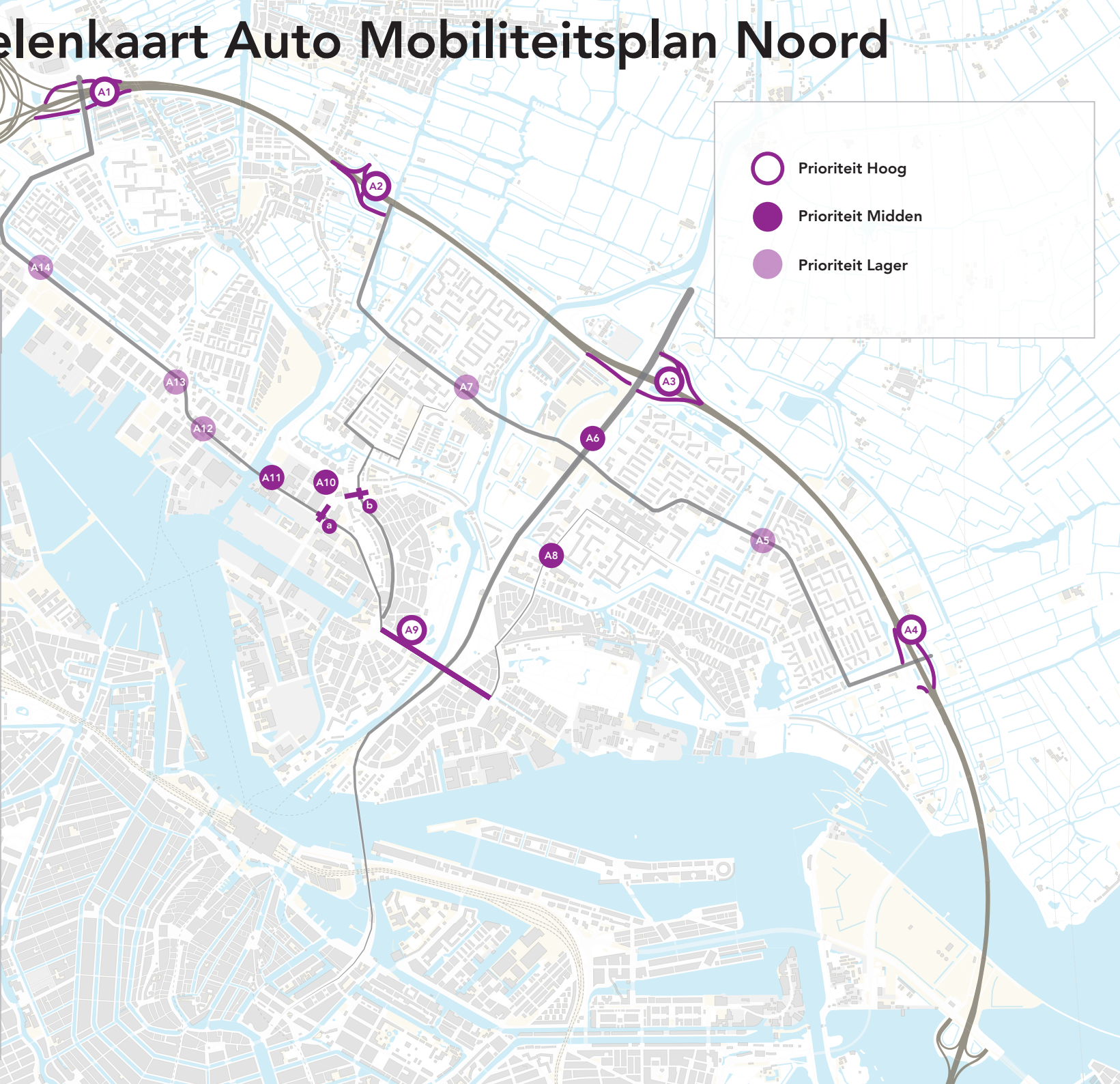
Maatregelenkaart Auto Mobiliteitsplan Noord

Prioriteit Hoog
Prioriteit Midden
Prioriteit Lager

Legenda

AUTO

- A1** Toe- en Afrit S118: Verlengde Stellingweg/Molenaarsweg
- A2** Toe- en Afrit S117: aanpak IJdoornlaan/Vorticellaweg
- A3** Toe- en Afrit S116: N247
- A4** Toe- en Afrit S115: IJdoornlaan
- A5** IJdoornlaan/Beemsterstraat
- A6** Nieuwe Leeuwarderweg/IJdoornlaan
- A7** IJdoornlaan/Statenjachtstraat-Oosterlengte
- A8** Nieuwe Purmerweg-Waddenweg
- A9** Van Hasseltknoop: Meeuwenlaan-Mosplein   
- A10** Ridderspoorweg/Klaprozenweg-Floraweg/Kamperfoelieweg  
- A11** Klaprozenweg/westelijke ontsluiting
- A12** Klaprozenweg/Ataturk
- A13** Klaprozenweg-Cornelis Douwesweg/Stenendokweg
- A14** Cornelis Douwesweg/Kometensingel



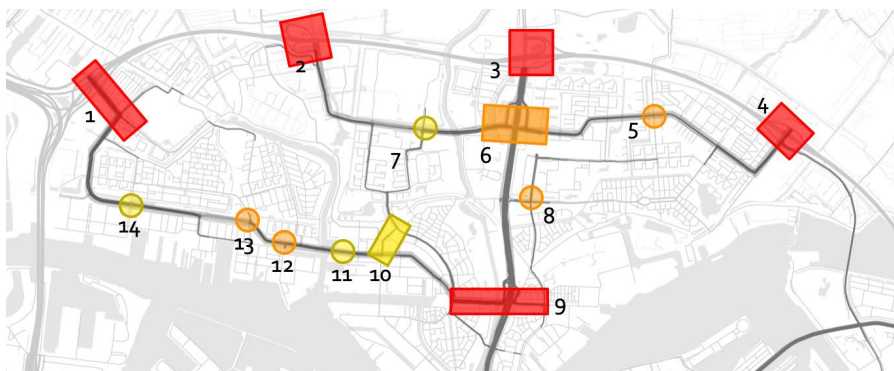
5.4. Auto

De onderstaande afbeelding geeft de kritische of overbelaste kruispunten weer in 2030AR en 2040HH. De meeste overbelaste kruispunten doen zich al in 2030AR (of eerder) voor. Over het algemeen levert de avondspits meer knelpunten op dan de ochtendspits.

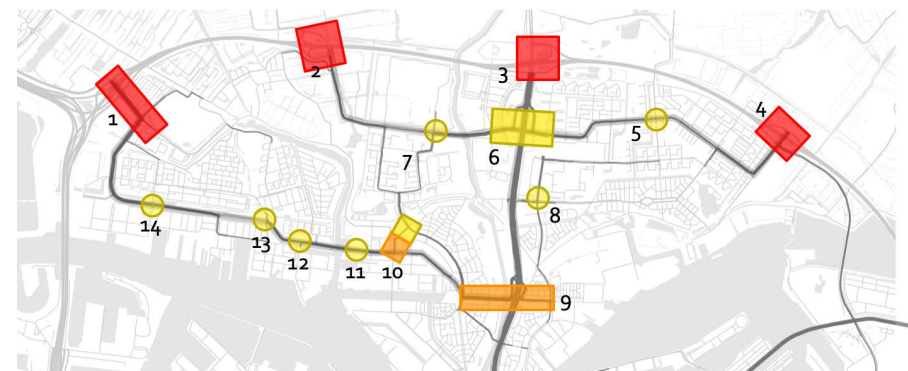
Tevens is een pakket verkend met kruispuntoptimalisaties voor de kritische of overbelaste kruispunten. Het gaat hier onder meer om het creëren van extra opstelvakken, het verlengen van bestaande opstelvakken of het maken van een vrije rechtsafer.

Deze optimalisaties zijn over het algemeen niet te complex om uit te voeren, hoewel het ruimtebeslag van een kruispunt vaak wel groter wordt. Uitzondering hierop vormt de Van Hasseltzone, waar het gaat om een grootschalige reconstructie (zie de volgende paragraaf).

Met name in het stadsdeel zelf verbetert de doorstroming op de geoptimaliseerde kruispunten, hoewel de meeste kruispunten kritisch blijven. Hierom is het van belang de ontwikkeling van de kruispunten te monitoren en bij de daadwerkelijke aanpak per kruispunt een verdiepende analyse te doen (hierin meerdere varianten onderzoeken



22. Kritische kruispuntbelastingen VMA 3.0
(rood is kritisch, geel is minst kritisch)



23. Verwacht effect kruispuntoptimalisaties VMA 3.0
(rood is kritisch, geel is minst kritisch)

en kruispuntberekeningen maken). Op de Johan van Hasseltknoop verbetert een mogelijke reconstructie de doorstroming in de ochtendspits van overbelast naar kritisch. In de avondspits is ook een verbetering te zien, maar blijft ze overbelast. In het vervolg dient het mogelijk ontwerp dan ook doorontwikkeld te worden om ook in de avondspits de doorstroming te verbeteren. In paragraaf 5.5 wordt dieper ingegaan op de Johan van Hasseltzone.

De toe- en afritten met de A10 blijven zwaar overbelast, ook met de optimalisaties. In de optimalisaties is vooral gekeken naar de toeleidende kruispunten en niet zozeer naar de toe- en afrit zelf. Dat blijkt onvoldoende te zijn. Ook lijkt op wat langere termijn na uitvoering van KANS de doorstroming op de toe- en afrit van de S116 kritisch te blijven. De ontwikkeling buiten zal worden gemonitord om indien nodig aanvullende maatregelen te onderzoeken.

Voor de toe- en afritten is het voorstel is om samen met RWS en de VRA toe te werken naar een korte termijn aanpak voor de toe- en afritten van de A10 Noord, waar gezamenlijk wordt verkend hoe de doorstroming op de toe- en afritten is te verbeteren. Resultaat moet een No Regret pakket zijn, dat in alle toekomstige scenario's van de A10 Noord een goed effect heeft. Deze aanpak is vergelijkbaar als de toe- en afrit S114 (van/naar IJburg) en de S116 (KANS).

Indicatieve kosten auto

Het Ingenieursbureau heeft een eerste inschatting gemaakt van de indicatieve kosten (SSK 50%). Voor de kruispunten samen, telt dit op tot 52 miljoen euro.

i.g. = indicatief geraamd

nr	Locatie	Prio	Kosten in mln
1	Toe- en Afrit S118: Verlengde Stellingweg/ Molenaarsweg	hoog	i.g.
2	Toe- en Afrit S117: IJdoornlaan/Vorticellaweg	hoog	i.g.
3	Toe- en Afrit S116: N247	hoog	project KANS
4	Toe- en Afrit S115: IJdoornlaan	hoog	i.g.
5	IJdoornlaan/Beemsterstraat	laag	-
6	Nieuwe Leeuwarderweg/IJdoornlaan	middel	project KANS
7	IJdoornlaan/Statenjachtstraat-Oosterlengte	laag	-
8	Nieuwe Purmerweg-Waddenweg	middel	i.g.
9	Van Hasseltknoop: Meeuwenlaan-Mosplein	hoog	onderdeel Johan van Hasselt
10	Ridderspoorweg/Klaprozenweg-Floraweg/ Kamperfoelieweg	laag	i.g.
11	Klaprozenweg/westelijke ontsluiting	laag	
12	Klaprozenweg/Ataturk	middel	i.g.
13	Klaprozenweg-Cornelis Douwesweg/ Stenendokweg	middel	-
14	Cornelis Douwesweg/Kometensingel	laag	i.g.
	Object-overstijgende risico's		€ 11
	Totaal: indicatie kruispunten		€ 52 mln

5.5. Johan van Hasseltzone

In paragraaf 4.6 is toegelicht dat in de Johan van Hasseltzone een aantal opgaven bij elkaar komen voor auto, OV, fiets en kwaliteit van het gebied zelf. Dat vraagt om een ingrijpende reconstructie. Hoe de nieuwe situatie eruit komt te zien, staat nog niet vast. Dit vraagt een verkenning waarin verschillende varianten worden uitgewerkt en afgewogen, inclusief een participatietraject. In het kader van dit Mobiliteitsplan is wel een 'schetsverkenning' uitgevoerd. Zie ook bijlage Schetsverkenning Johan van Hasselt. Deze schetsverkenning had tot doel:

- Vast te stellen of de opgaven in dit gebied fysiek te combineren zijn.
- Gevoel te krijgen voor dilemma's, afhankelijkheden en vragen die in het vervolg uitgewerkt moeten worden.
- Een beeld te krijgen van de mogelijke kosten.

De schetsverkenning is dus niet dé uiteindelijke oplossing maar één van de mogelijkheden.



De resultaten van deze schetsverkenning laten zien dat het mogelijk is de verschillende opgaven in de Van Hasseltzone te combineren. Voor het autoverkeer is daarbij het uitgangspunt dat er na 2030 gestuurd wordt op meer fiets en OV en relatief minder auto (zie paragraaf 4.2). In de schetsverkenning is gekozen voor een ontvlechting van verkeer met auto aan de noordzijde, OV ten zuiden daarvan en een 'fietsladder' aan de zuidzijde. Met dit model is er voldoende ruimte voor alle vervoerswijzen en kan daarnaast substantieel groen

worden toegevoegd. Er zijn hiertoe wel stevige ingrepen nodig:

- Een extra fietsbrug over het Noordhollandsch Kanaal en de Nieuwe Leeuwarderweg ten zuiden van het bestaande viaduct om de fietsring te sluiten en het fietspad op het bestaande viaduct de primaire toegang tot de metro te laten zijn.
- Een nieuwe brug voor auto en HOV over het Noordhollandsch Kanaal om een vrije HOV-baan mogelijk te maken. Dit kan mogelijk uitgevoerd worden als de bestaande brug aan groot onderhoud toe is.
- Groter viaduct om van 2 kruispunten naar 1 gecombineerd kruispunt te kunnen en zo de groeiende autostroom te kunnen verwerken.
- Volledige reconstructie van het profiel.
- Ruimte voor fietsparkeren.

Deze uitwerking geeft een beeld van het type en omvang van de ingrepen die nodig zijn om alle opgaven in de Van Hasseltzone integraal aan te pakken. Met een dergelijke oplossing kan de doorstroming voor het autoverkeer op een acceptabel niveau gebracht worden, ook met de toename van autoverkeer die verwacht wordt.

In de schetsverkenning is ook gekeken naar oplossingen in het netwerk om de hoeveelheid autoverkeer in de Van Hasseltzone te beperken. Dit binnen de keuze op hoofdlijn van het Mobiliteitsplan Noord om het autoverkeer op het bestaande netwerk af te wikkelen. De volgende oplossingsrichtingen lijken kansrijk en kunnen verder verkend worden in het vervolgproces:

- Het effect van het 2040 Fiets OV-scenario. Hiermee blijven de intensiteiten van het autoverkeer rond het niveau van 2030 AR en is er meer ruimte voor inpassing en kwaliteit.
- Beperken van het autoverkeer vanuit Noord richting centrum. Vanuit programma autoluw is een knip in de Weesperstraat verkend. Een vervolg hierop kan een aanvullende knip zijn tussen de Johan van Hasseltzone en de IJ-tunnel. Hierdoor kan autoverkeer van de IJ-oever niet meer rechtstreeks in de IJ-tunnel, maar wel richting A10. Deze

ingreep is doorgerekend met het VMA. Het beperkt de automobilititeit op korte afstand, verlicht de druk op de Johan van Hasseltknoop en de netwerkeffecten lijken beheersbaar. Kortom, deze oplossingsrichting is het verder verkennen waard. Voor bussen blijft de verbinding naar de IJ-tunnel wel beschikbaar.

Nogmaals, de onderzochte schetsverkenning is slechts één van de mogelijke oplossingen. Een van de andere mogelijke oplossingen is een 'stadsstraat' die ook mogelijkheden biedt voor verdichting en waarbij het westelijk deel van de Johan van Hasseltweg op maaiveld komt te liggen. Deze variant is uitgewerkt in een parallel visietraject vanuit Stadsdeel Noord. Onder randvoorwaarden, zoals een stevig autoluw regime in 2040 en eerder genoemde knip waarbij de Van Hasseltknoop geen verkeer meer faciliteert richting IJ-tunnel, is ook een dergelijke variant haalbaar. Deze variant laat zien dat er keuzes te maken zijn waarbij ook verdichting rond de knoop een variabele is. Dit pleit voor een integraal vervolg met intensieve participatie om tot een gedragen en goed afgewogen voorkeursvariant te komen.

Het voorstel is om een Nota van Uitgangspunten op te stellen voor een lange termijn oplossing voor de Van Hasseltzone. Hierin wordt in brede zin onderzocht welke mogelijke maatregelen er voor de verschillende vervoerwijzen zijn, in hoeverre deze elkaar versterken of te combineren zijn en wanneer de maatregel gerealiseerd zouden moeten zijn. De varianten moeten ook onderscheidend zijn in ambitie; van een minimale variant met zo weinig mogelijk investeringen in infrastructuur tot integrale varianten waarin de ambities volledig worden gerealiseerd. Resultaat van deze fase is een voorkeursoplossing (conform fase 2 PBI) en de faseringsmogelijkheden hiervan.

RAHTOUR FIETSEN & REPARATIES



WASSALON

WASSERETTE
De Roos
KLEDINGREPARATIE

STOMERIJ

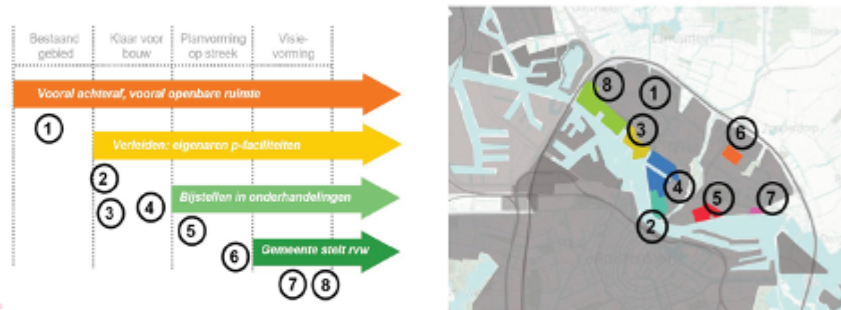
NZ IEG
RENOVEN
ROMEN



5.6. Gebiedsgerichte aanpak met slimme mobiliteit

Doel van de aanpak is om tot een aanscherping te komen in mobiliteitsmaatregelen bij gebiedsontwikkeling en stap-voor-stap ook de bestaande wijken meer te richten op fiets en OV. De bijbehorende aanpak ziet er als volgt uit:

1. Een generieke aanpak/aanscherping voor alle gebiedsontwikkelingen waarbij de mogelijkheden per gebiedsontwikkeling variëren afhankelijk van de projectfase.
2. Maatwerk per gebiedsontwikkeling.
3. Een stap-voor-stap aanpak in bestaande wijken.
4. Een aantal sleutelprojecten voor de korte termijn waarmee stap 1, 2 en 3 in gang worden gezet.



De gebiedsontwikkelingen bevinden zich elk in een andere fase in de ruimtelijke ontwikkeling. Elke locatie kent hierdoor een andere handelingsvrijheid voor gebiedsgerichte maatregelen. Niet elke maatregel is daardoor overal mogelijk. In de bestaande stad liggen vooral maatregelen in de openbare ruimte voor de hand. In gebiedsontwikkelingen waar nog geen definitief plan is, zijn weer volop mogelijkheden voor ruimtelijke ordeningsmaatregelen. Aan de hand van onderstaand schema wordt per gebied een aanpak geschetst. Nummers corresponderen als volgt: 1. Bestaand Noord, 2. Centrumgebied Amsterdam Noord (focus Buikslotermeerplein), 3. Overhoeks, 4. Buiksloterham en Hamerkwartier, 5. NDSM / Klaprozenweg, 6. Oranjewerf en Haven-Stad Noord.

Generieke aanpak voor alle ontwikkelingen (waar dat redelijkerwijze nog kan)

- In de inrichting van de openbare ruimte prioriteit geven aan verblijven, lopen en fietsen. De auto blijft zoveel mogelijk aan de rand van de gebieden
- Uniform parkeerregime voor de gebiedsontwikkeling aan de IJ-oever (ten zuiden van C. Douwesweg/ Klaprozenweg/Van Hasselt) voor alle doelgroepen (bewoners, werkers en bezoekers):
 - Alleen kort op straat.
 - Toepassen van de onderkant van de bandbreedte voor parkeernormen
 - Voorkeur voor realiseren geclusterd parkeren in hubs in plaats van op eigen kavel. Op dit moment wordt het merendeel van het parkeren gerealiseerd op eigen kavel en een beperkt deel in hubs. Vanuit het doel om automobilititeit te beperken hebben hubs de voorkeur. In de nieuwe gebiedsontwikkelingen en bij actualisaties van de plannen is de aanbeveling dus meer in te zetten op hubs en oplossingen op eigen kavel te ontmoedigen.
 - Verhogen en gelijktrekken betaald parkeren.
- Geclusterde parkeervoorzieningen inrichten als multifunctionele mobiliteitshubs aan gebiedsranden: sturen op een ruim aanbod van deelmobiliteit en functies die de hub compleet en aantrekkelijk maken (pakketten oppakken, mobiliteitswinkel, gemaksboodschappen, etc.).
- Behalve op bewoners ook inzetten op een vergelijkbare aanpak voor werknemers en bezoekers.
- Parkeren op afstand aanbieden buiten de gebieden voor bewoners, werkers en bezoekers in hubs met een bredere functie. De locaties hiervoor zijn de A10 bij metrostation Noord en een nieuwe hub Melkweg nabij Coenplein/afrif Amsterdam-Tuindorp Oostbaan gekoppeld aan HOV Zaan IJ.

Gebiedsgerichte aanpak parkeren en mobiliteit

Legenda

Gebiedsontwikkeling

- 1 Bestaand Noord
- 2 Centrumgebied Amsterdam Noord (focus Buikslotermeerplein)
- 3 Overhoeks
- 4 Buiksloterham
- 5 NDSM/Klaprozenweg
- 6 Haven-Stad Noord
- 7 Hamerkwartier
- 8 Oranjewerf

Maatwerk gebiedsontwikkeling

- A** **CAN gebied (Buikslotermeerplein)**
Lopen en fietsen als hoofdvervoerwijzen voor winkelgebied
- B** **Overhoeks**
Stimuleren deelmobiliteit in reeds ontwikkelde gebieden
- C** **Hamerkwartier en Buiksloterham**
Slimme oplossingen voor dubbel gebruik en parkeren op afstand
- D** Slimme oplossingen voor dubbel gebruik (wonen, werken en voorzieningen) en parkeren op afstand (middel = inzet mobiliteitsmakelaar)
- E** Verkennen van nieuwe logistieke oplossingen
- NDSM / Klaprozenweg**
- F** Parkeergarages voor bewoners, werkers en bezoekers transformeren tot mobiliteitshubs door combinatie met commerciële of maatschappelijke functies in de plint
- G** **Oranjewerf en Haven-Stad Noord**
Integraal toepassen lessen eerdere gebiedsontwikkelingen (vanaf 2030)

Generieke aanscherpingen

- Prioriteit voor lopen, fietsen, OV, verblijven en groen in de openbare ruimte
- Restrictief parkeerregime (alleen kort op straat, onderkant bandbreedte parkeerbeleid, voorkeur parkeren op afstand, verhoogde parkeertarieven)
- Geclusterde parkeervoorzieningen inrichten als multifunctionele mobiliteitshubs
- Geclusterde parkeervoorzieningen inrichten als multifunctionele mobiliteitshubs aan gebiedsranden
- Parkeren op afstand in hubs bij metro Noord en Melkweg (Coenplein)

Gebieden

- 1 Bestaand Noord

Maatregelen bestaande wijken

- P2** Hub metro Noord
- Verbeteren fiets en OV
- Pilots microhubs deelmobiliteit gekoppeld aan vermindering parkeerplaatsen en verbeteren openbare ruimte
- Vanaf 2030 verdere parkeerregulering

Korte termijn maatregelen

- P2** Hub Melkweg (overstappunt, P+R-achtig met overstap op busnetwerk)
- P3** Hub Hamerkwartier (deelmobiliteit)
- Pilots microhubs deelmobiliteit gekoppeld aan vermindering parkeerplaatsen en verbeteren openbare ruimte
- Mobiliteitsmakelaar gebiedsontwikkelingen (ontwikkelaars bestaand en werkgevers)
- M&E (programma, kruispunten en de parkeermonitor)

Toelichting hubs

Het begrip mobiliteitshubs komt vaak terug in relatie tot mobiliteit en stedelijke ontwikkeling. Een hub is een OV-knooppunt en/of een geclusterde, ruimte-efficiënte parkeeroplossing voor meerdere doelgroepen (openbaar, dubbelgebruik) die een naadloze overstap van het ene vervoermiddel naar het andere vervoermiddel mogelijk maakt. Bij een hub met parkeerfunctie neemt autoverkeer binnen de wijk af door een slimme ligging van de hub. Doordat parkeren dan op afstand van woning, werk of voorziening ligt, versterkt dit de concurrentiepositie van lopen, fiets en OV. Hubs kunnen ook dienen als station voor deelmobiliteit (o.a. auto, bus, fiets, cargobike, light electric vehicles, micromobiliteit). Daarnaast zijn het geschikte 'ankerpunten' of verzamelpunten voor commerciële of maatschappelijke voorzieningen, ontmoetingsruimte, afval, wijklogistiek (communityhub). Hiermee is het meer dan een stallingsplek voor wielen, maar wordt het een aantrekkelijke verblijfsplek voor mensen. Logistieke hubs behoren ook tot de mogelijkheden: een overslagpunt voor goederen, waardoor bevoorrading slimmer en duurzamer kan.

Er zijn hubs voorzien in Hamerkwartier en Buiksloterham en centrale parkeergelegenheid in NDSM. Het merendeel van de parkeergelegenheid in deze gebiedsontwikkelingen komt echter op eigen kavel. Dit is volledig conform het parkeerbeleid maar minder gunstig voor het beperken van automobilititeit als (grotendeels of volledig) parkeren in hubs.



Maatwerk per gebiedsontwikkeling

Centrumgebied Amsterdam Noord (focus Buikslotermeerplein). Lopen en fietsen als hoofdvervoerwijzen voor winkelgebied.

Overhoeks. Stimuleren deelmobiliteit in reeds ontwikkelde gebieden in gesprek met grote vastgoedeigenaren en aanbieders deelmobiliteit.

Buiksloterham en Hamerkwartier. Slimme oplossingen voor dubbel gebruik (wo, we, voorzieningen) en parkeren op afstand. Hierbij specifiek aanpak ontwikkelen voor werken. Eerste stap hierin is het aanstellen van mobiliteitsmakerlaar die met partijen in gesprek gaat en samenwerkingen organiseert. De Hubs realiseren aan de voorkant van de herontwikkeling en ontwikkelaars verleiden om te kiezen voor parkeren in de hubs in plaats van op eigen kavel. Ook hier heeft de mobiliteitsmakelaar een rol in.

NDSM / Klaprozenweg. Parkeergarages voor bewoners, werkers en bezoekers transformeren tot mobiliteitshubs door combinatie met commerciële of maatschappelijke functies in de plint.

Verkennen van nieuwe logistieke oplossingen bij productiemilieus in woongebieden, zoals logistieke hubs en vervoer over water. Stimuleren dat werkgevers gebruik maken van parkeren op afstand in P+R-hub Amsterdam Noord aan de A10 (locatie Melkweg), in combinatie met deelfietsen of OV-abonnement. Dit in plaats van parkeren op eigen kavel. Agenda Logistiek is momenteel aan de slag met dergelijke oplossingen.

Oranjewerf en Haven-Stad Noord. Lessen uit voorgaande ontwikkelgebieden integraal oppakken vanaf de start met extra aandacht voor 1) hoogwaardige logistieke oplossingen productiemilieus en bouwlogistiek, 2) parkeren in hubs als standaard, geen parkeren op de eigen kavel, vraagt afwijking van het huidige parkeerbeleid 3) parkeren op afstand aan de ring voor bewoners, werknemers en bezoekers. In het geval van Haven-Stad Noord kan zo'n hub aan de A10 komen (locatie Melkweg), zodat hij ook kan fungeren als P+R, in combinatie met verknoping op de HOV-corridor

Zaanstad-Noorderpark en doorfietsroute Zaanstad-Amsterdam.

Stapsgewijze aanpak bestaande wijken

Bestaand Noord is grotendeels ontworpen voor de auto, suburbaan en met ruime parkeer capaciteit. Kern van de aanpak voor bestaand Noord is dan ook faseren, waarbij eerst alternatieven op orde worden gebracht en vervolgens de rol van de auto wordt beperkt.

Hiermee wordt de bestaande trend in Noord versterkt en wordt het parkeren stapsgewijs ingezet om de mobiliteit te sturen en de doorstroming voor de auto enigszins op peil te houden. Dit ziet er stapsgewijs als volgt uit:

- Tot 2030 worden vooral de gebiedsontwikkelingen autoluw.
- Tot 2030 worden voor heel Noord lopen, fiets en OV verbeterd.
- Stapsgewijs wordt een ruimtelijke transformatie ingezet waarbij bij iedere nieuwe ontwikkeling verblijven, lopen en fietsen voorop staan. Juist ook bij kleinere projecten in bestaande wijken.
- Oud Noord staat vanwege zijn ligging het meest 'onder invloed' van de gebiedsontwikkelingen. Hier komt een stapsgewijze aanpak (eerst pilot, etc) om de mobiliteitstransitie in te zetten en daar op wijkniveau ook de voordelen van zichtbaar te maken (kwaliteit openbare ruimte, leefbaarheid). Onderdelen van die aanpak zijn balans verblijf/verkeer verbeteren in de openbare ruimte, sociale mobiliteitsoplossingen en het beproeven van microhubs met deelmobiliteit, afgestemd op de doelgroep in de wijk. De uiteindelijke stap naar meer verblijven, lopen, fiets en OV en minder auto vraagt een proces van 10 jaar.
- Vanaf 2030 zijn het OV-systeem en de oeververbindingen voor langzaam verkeer sterk vooruitgegaan met de grote ingrepen.
- Introductie van microhubs om deelmobiliteit te stimuleren: in combinatie met parkeerregulering inzetten op het aanbieden van alternatieven voor traditioneel auto gebruik, bijvoorbeeld gekoppeld aan reconstructie / onderhoud van straten.
- Vanuit Agenda Amsterdam Autoluw wordt gewerkt aan aanscherpen van het P&R-beleid waarmee bewoners gebruik kunnen maken van P+R's langs de A10 en automobilisten uit de regio eerder hun auto parkeren en op een andere manier verder reizen.

- Tot 2030 wordt in de bestaande wijken de bestaande aanpak ten aanzien van parkeren gecontinueerd. Dit betekent een doorlopend proces waarbij parkeeronderzoek wordt gedaan in wijken met een hoge parkeerdruk en waar betaald parkeren en vergunningparkeren wordt uitgebreid als de parkeerdruk in buurten te hoog oploopt. De afgelopen jaren was de aanleiding voor het invoeren van betaald parkeren de komst van de Noord-Zuidlijn. De komende jaren kan een waterbedeffect vanuit de gebiedsontwikkelingen aanleiding geven om het parkeerregime aan te passen.
- In aanvulling op de bestaande parkeermonitoring zal tevens pro-actief onderzocht worden (op basis van de groeiprognose van aantal inwoners en bezoekers) of zo'n waterbedeffect te verwachten is en of dit aanscherpingen in het parkeerregime vraagt. Uit de meest recente parkeermonitor blijkt echter nog geen urgentie voor het aanpassen van de parkeermaatregelen. Vanaf 2022/2023 zal nadrukkelijker worden gekeken naar deelgebied Noord-West naar aanleiding van de gebiedsontwikkeling bij NDSM / Klaprozenweg Noord.
- De behoefte tot aanpassing van het parkeerregime kan ook vanuit de wijk zelf komen. In de bestaande wijken wordt gewerkt aan de kwaliteit van de openbare ruimte waarbij overschot aan parkeerruimte wordt ingezet om meer verblijfsruimte te creëren
- Richting 2030 wordt het parkeerbeleid in een stapsgewijze aanpak ook breder ingezet, namelijk als sturingsmiddel voor het beperken van automobilititeit in heel Noord. Sluitstuk van de aanpak is een betaald parkeerregime in geheel Noord. Voor de eindsituatie in 2040 is het uitgangspunt een parkeertarief van 4,50 per uur in de gebieden die nu al betaald parkeren kennen (vergelijkbaar met Baarsjes/Bos en Lommer/Indische Buurt) en voor de rest van Noord binnen de ring een parkeertarief van 2,50 per uur (vergelijkbaar met andere gebieden rondom de A10, zoals Nieuw-West). Met parkeerregulering, die wordt ingevoerd met natuurlijk verloop, wordt vanaf 2030 actief gestuurd op reductie van het aantal auto's met ongeveer 20% ten opzichte van de referentie. Dit is te bereiken door (een combinatie van):
 - o de parkeervergunning voor een tweede auto af te bouwen;
 - o in (kleine) verdichtingslocaties in bestaand Noord;
 - o stapje voor stapje minder vergunningen uit te geven.

Om deze aanpak tijdig in te kunnen voeren, zal vanaf 2025 een project moeten starten waarin de aanpassing van het parkeerregime wordt voorbereid en besluitvorming daarover plaatsvindt.

Een aantal sleutelprojecten voor de korte termijn

De gebiedsgerichte aanpak is ambitieus en vraagt een stapsgewijze aanpak en lange adem. Het maken van een goede start is daarbij essentieel. Voor de komende vier jaar wordt ingezet op een aantal sleutelprojecten.

Gebiedshub Hamerkwartier

Veel van de beschreven maatregelen voor de gebiedsontwikkelingen zijn al in gang gezet of zijn onderdeel van lopende planvorming. Omdat de gebiedsontwikkelingen transformatieopgaven zijn, duurt die ontwikkeling per gebied wel 10-20 jaar. Vanuit mobiliteit gezien is het belangrijk om al vanaf het begin het gewenste mobiliteitsgedrag te stimuleren. Essentieel daarin is de beschikbaarheid van een hub met ruim aanbod aan deelmobiliteit en functies die de hub compleet en aantrekkelijk maken (pakketten oppakken, mobiliteitswinkel, gemaksboodschappen, etc.). Het snel realiseren van zo'n hub is extra belangrijk omdat het om een innovatief en dus ook vrij nieuw verschijnsel gaat. Ervaring opdoen en een succesvol voorbeeld laten zien, helpen dan enorm bij opschaling van het concept. In Hamerkwartier is een gebiedshub opgenomen in de plannen maar is de realisatie pas voorzien in een latere fase. In de eerste fasen wordt parkeren opgelost op eigen kavel en is op maaiveld ook nog vrij veel capaciteit. De maatregel voor de korte termijn bestaat daarom uit:

- Versneld realiseren van de hub Hamerkwartier in de komende vier jaar.
- Versneld afbouwen van maaiveldparkeren.
- De hub mede gebruiken als manier om te leren en dit concept te communiceren naar ontwikkelaars. Daarbij de mogelijkheid verkennen om in een latere ontwikkelfasen een groter deel van het parkeren in hubs te realiseren in plaats van op eigen kavel.

Mobiliteitsmakelaar gebiedsontwikkelingen (ontwikkelaars, bestaand en werkgevers)

Belangrijke maatregelen in de gebiedsontwikkelingen zijn afhankelijk van andere partijen, vooral de werkgevers en ontwikkelaars. De komende jaren komt er een mobiliteitsmakelaar die met deze partijen in gesprek gaat over hun mobiliteit en gaat helpen met een praktische aanpak om mobiliteit voor huurders, werknemers en bezoekers anders in te richten.

Pilots microhubs deelmobiliteit gekoppeld aan vermindering parkeerplaatsen en verbeteren openbare ruimte

Deze maatregel is gericht op bestaande wijken. Het microhub concept is een kleinschalige oplossing om deelmobiliteit aan te bieden in een wijk. Dit kan gecombineerd worden met een gelijktijdige reductie van maaiveldparkeren en het herinrichten van de vrijgekomen openbare ruimte voor groen, spelen, ontmoeting of gewoon een bredere stoep voor de deur. De maatregel bestaat eruit een microhub en bijbehorende herinrichting van de straat te faciliteren wanneer daar vanuit de bewoners interesse in is. Deze maatregel geeft ook inhoud aan een van de resultaten van de participatie. Doel van de maatregel is om ervaring op te doen en zichtbaar te maken hoe de stap naar meer ruimte voor verblijven, lopen en fietsen en een kleinere rol voor de auto eruit kan zien in bestaande wijken. Enkele succesvolle, zichtbare pilots helpen dan om in latere jaren op te schalen in bestaande wijken en bewoners achter die aanpak te krijgen.

Hub Melkweg

Bij Haven-Stad Noord is in de plannen een hub voorzien met een combinatie van bewoners en bezoekers parkeren. Deze hub ligt voor Noord op een buitengewoon strategische locatie. Direct nabij de A10 (Coenplein), aan de ZaanIJ R-NET corridor en op een locatie waar een overstapknoop te creëren is tussen de R-NET corridor en de busverbinding vanuit Noord naar Sloterdijk. Vooral voor verkeer richting de gebiedsontwikkelingen aan de IJ-oever biedt deze hub een kans omdat met de R-NET lijnen via de Klaprozenweg en een snelle en hoogfrequente verbinding is. Het starten met een hub op deze locatie is daarom ook op korte termijn nodig. Deze hub

biedt dan de volgende functies:

- Verknopen van R-NET lijnen op ZaanIJ-corridor aan buslijnen naar Sloterdijk.
- P&R functie voor inkomende autoritten van werknemers en bezoekers met bestemming NDSM, Buiksloterham, Klaprozenweg en Hamerkwartier. Hier ligt een relatie met de maatregel 'mobiliteitsmakelaar' om het gebruik van de hub te stimuleren.
- Via deelfietsen en andere deelmobiliteit flexibele toegang tot Noord maar ook richting Achtersluispolder.

Daarbij kan de hub natuurlijk meer functies gaan vervullen zoals parkeren op afstand of logistieke functies. Het is een groeimodel. De locatie op de kaart voor de hub Melkweg is overigens slechts indicatief. De locatiekeuze zal gemaakt worden als onderdeel van de projectuitwerking.

Indicatieve kosten

Nr	Maatregel	kosten
1	inzet mobiliteitsmakelaar	i.g.
2	Experimenten met 2 buurthubs in bestaand Noord	i.g.
3	Hub Hamerkwartier naar voren halen	PM
4	Hub Melkweg	Zie OV

i.g. = indicatief geraamd

6. Fasering en kosten

De maatregelen per thema zijn gecombineerd en gefaseerd in drie pakketten. Hierbij is onderscheid gemaakt in harde en zachte(re) gebiedsontwikkeling en noodzakelijke en gewenste maatregelen. De maatregelen zijn verdeeld in de periode tot 2030 en na 2030. Daarnaast worden er in de stad meerdere mobiliteitsplannen gemaakt en zal er een integrale afweging stadsbreed gemaakt worden over de budgetverdeling. Daarom is er onderscheid gemaakt in de volgende drie maatregelpakketten. Het gaat om:

- Pakket 1: Het minimale pakket met de noodzakelijke maatregelen tot 2030 voor de harde gebiedsontwikkeling en voor bestaand Noord zijn om de harde gebiedsontwikkeling tot 2030 mogelijk te maken.
- Pakket 2: Tot 2030 te realiseren mobiliteitsmaatregelen die sterk gewent zijn voor gebiedsontwikkelingen en voor bestaand Noord
- Pakket 3: Grote ingrepen die gekoppeld zijn aan stappen in de gebiedsontwikkeling na 2030 en nog uitgebreide verkenning vragen.

	Tot 2030	Na 2030
Noodzakelijk	Pakket 1	Pakket 3
Gewent	Pakket 2	

De pakketten bestaan uit zowel maatregelen om de gebiedsontwikkeling mogelijk te maken als om bestaand Noord beter bereikbaar te maken en de alternatieven voor de auto hier te verbeteren. Om op termijn het gebruik van de auto te verminderen, dienen in de eerste periode al maatregelen genomen te worden om lopen, de fiets en het OV te verbeteren en om te experimenteren met slimme mobiliteitsoplossingen. Deze maatregelen vallen deels samen met maatregelen uit het Programma Autoluw en het Meerjarenplan Fiets.

De pakketten zijn adaptief, wat betekent dat maatregelen op basis van onder meer de monitoring en de voortgang van de gebiedsontwikkeling naar voren gehaald kunnen worden of naar achteren kunnen schuiven. Een belangrijke factor hierin is het tempo waarin de maatregelen uit de IJ-oeververbindingen gerealiseerd worden. Indien dit (gedeeltelijk) voor 2030 zullen aanvullende maatregelen in bijvoorbeeld het fietsnetwerk of de Johan van Hasseltnoop ook naar voren gehaald moeten worden. Deze maatregelen zitten nu in het pakket na 2030. In Hoofdstuk 7 wordt verder ingegaan op de monitoring.

Met vaststelling van de mobiliteitsplannen staan richting en ambitie vast en zijn de maatregelpakketten bepaald die nodig zijn. De maatregelpakketten zorgen voor een aanzienlijke financiële claim op de verschillende gemeentelijke en niet-gemeentelijke fondsen. Met vaststelling van het mobiliteitsplan is echter nog geen besluit genomen over de financiële dekking van deze maatregelen. Deze moet in de komende jaren gevonden worden.

Hieronder worden de drie pakketten beschreven, waarna in de vierde paragraaf de noodzakelijke en gewenste maatregelen tot 2030 verder onderverdeeld zijn in de periode 2020-2025 en 2025-2030.

Maatregelenkaart pakket 1 Mobiliteitsplan Noord

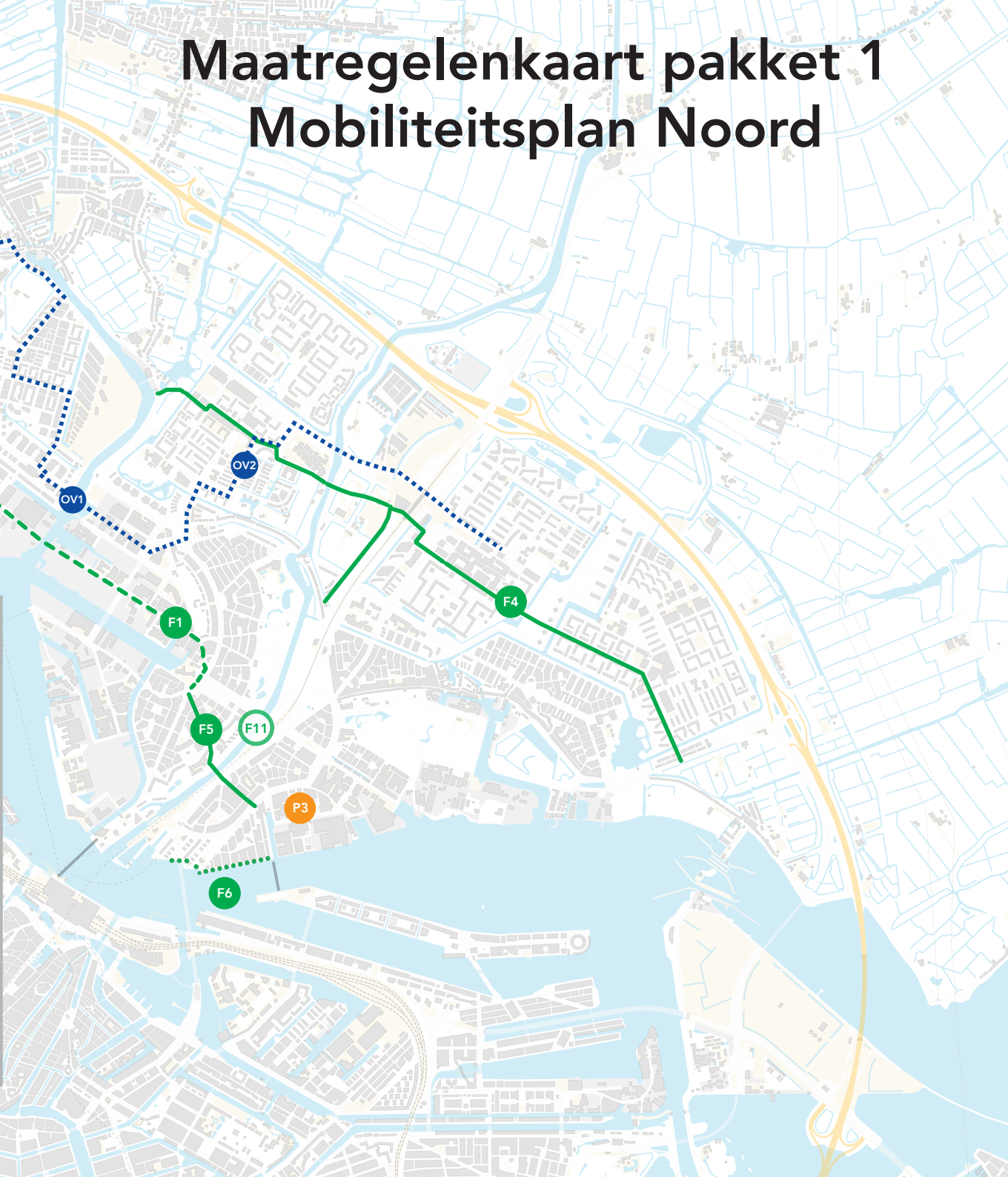
Maatregelen in onderzoek

OV - perspectief netwerk lange termijn

Verkennen no-regret maatregelen aansluitingen A10

Nota van Uitgangspunten Johan van Hasseltzone

The inset map shows a network of routes in blue and purple. Labels A1, A2, A3, and A4 are placed at various points along the routes. Labels F1, F5, F6, and F11 are also present, corresponding to the main map. The routes are shown as solid lines with arrows, while some are dashed.



6.1. Pakket 1: noodzakelijk pakket voor gebiedsontwikkeling en bestaand Noord

Het noodzakelijke pakket bestaat uit projecten die nodig zijn om de gebiedsontwikkelingen mogelijk te maken en om in bestaand Noord fietsen en OV te verbeteren en om hier tijdig ervaring op te doen met slimme mobiliteit. In de Amsterdamse groeiambitie Koers 2025 is al aangegeven dat het nog maar de vraag is of de meerjarige financiële ruimte voldoende is om de groeiambitie waar te maken. Door de problematiek van de kades en bruggen is deze vraag voor de budgetten voor infrastructuur prangender geworden. Sinds het uitbreken van de coronapandemie staan de gemeentelijke budgetten als geheel fors onder druk. Het is de afgelopen jaren dus nog duidelijker geworden dat niet alles kan. Tegelijkertijd is van de vorige crisis geleerd dat het stopzetten van onderzoeken leidt tot vertraging op het moment dat de markt aantrekt. Daarnaast zijn er enkele kleine projecten die nu nodig zijn om gebiedsontwikkelingen te verbinden, straten veiliger te maken en te experimenteren met slimme mobiliteitsoplossingen. Op deze manier worden er toch zichtbare resultaten gehaald die aansluiten bij dit Mobiliteitsplan en wordt er vervolgonderzoek gedaan voor de grote opgaven. Het pakket bestaat uit:

1. Fiets: verbeteren van de fiets in Noord en alternatief bieden voor de auto

- Oost-westcorridor langs westelijke IJ-oever (maatregel F1)
Gaat om de route Noorderpark – Papaverweg – NDSM – TT Vasumweg, waarmee lopende gebiedsontwikkelingen verbonden worden met onder meer metro Noorderpark. Dit is nu een steeds wisselende en geen doorlopende route met weinig samenhang. Betreft coördinatie vanuit het mobiliteitsplan om te zorgen dat profielen en gemaakte keuzes logisch op elkaar aansluiten. Daarnaast is de ambitie om de herinrichting qua uitvoering naar voren te halen. De eerste verbetering staat nu gepland in 2025-2030. Dit is laat vergeleken met de oplevering van diverse wooncomplexen. Het kostbaarste deel (zoals de nieuwe bruggen) is al gedekt vanuit de GREX van de gebiedsontwikkelingen. Tijdelijke maatregelen of kosten om de herinrichtingen naar voren te halen, zijn nog niet gedekt.
- Oost-westroute bestaand Noord, goed aansluiten bestaand Noord op vernieuwd Buikslotermeerplein en metrostation Noord (maatregel F4). Dit is de belangrijkste schakel in bestaand Noord, waarmee ook het bereik van het vernieuwde Buikslotermeerplein wordt vergroot. De route loopt van oost naar west over de Werengouw, zuidzijde Buikslotermeerplein, langs metrostation Noord, Elzenhagen-Zuid, nieuwe brug NHK, Statenjachtstraat en Landsmeerderdijk. Deze route bestaat uit verschillende projecten die op de planning staan tussen 2021 en 2024. Een groot deel is al gedekt: Investeringsnota Elzenhagen-Zuid voor brug en fietspad Elzenhagen (inclusief een tijdelijk fietspad naar station Noord als de brug is opengesteld), Buikslotermeerplein Zuidzijde vanuit SMF en Werengouw en kruispunt Aakstraat/Banne Buikslootlaan uit het Instandhoudingsplan (IHP). Op dit moment lopen nog aanvragen bij de VRA voor Buikslotermeerplein Zuidzijde en fietsverbinding Kadoelerbreek. De Statenjachtstraat is nog niet gedekt. Er is binnenkort groot onderhoud nodig, maar in het kader van deze fietsverbinding én de mogelijke afschaling naar 30 km/u is het wenselijk om een herprofilering toe te passen, waar nog geen dekking voor is. Herinrichten Havikslaan en Hagedoornweg (maatregel F5). Verbinding voor langzaam verkeer en auto van het Hamerkwartier naar bestaand Noord en metro Noorderpark. Deze route is nu al onveilig en wordt steeds meer gebruikt. Profiel gaat mogelijk naar 30 km/h-uur. Gaat om veiliger en toekomst bestendig maken van deze route. Er is nog geen dekking voor deze maatregel.
- Herinrichten Havikslaan en Hagedoornweg (maatregel F5). Verbinding voor langzaam verkeer en auto van het Hamerkwartier naar bestaand Noord en metro Noorderpark. Deze route is nu al onveilig en wordt steeds meer gebruikt. Profiel gaat mogelijk naar 30 km/u. Gaat om veiliger en toekomst bestendig maken van deze route. Er is nog geen dekking voor deze maatregel.

- Fietsroute langs de noordelijke IJ-oever oost (maatregel F6). Vanuit de verschillende gebiedsontwikkelingen wordt gewerkt aan een aansluitende fietsroute langs de noordelijke IJ-oever oost en west. Vanwege het ontbreken van gebiedsontwikkeling, is het deel bij het IJplein niet belegd, terwijl dit wel nodig is om het Hamerkwartier met het IJpleinveer te verbinden
 - Fietsparkeren metrostation Noorderpark (deel van maatregel F11). Tijdelijke voorzieningen om meer fietsparkeermogelijkheden te creëren bij station Noorderpark. Gaat om benutten bestaande ruimte. In NvU Johan van Hasselt wordt een definitieve plek onderzocht voor het fietsparkeren of er worden afspraken gemaakt dat dit eerder wordt uitgevoerd op basis van de onderzoeken van Meerjarenplan Fiets.
- 2. Slimme Mobiliteitsmaatregelen**
- Verbeterde busverbinding Station Noord-Sloterdijk (maatregel OV2). Beter spreiden van het OV en een alternatief bieden voor alle reizen naar CS. Gaat om kleine doorstromingsmaatregelen, waarbij gedacht kan worden aan bijvoorbeeld het verbeteren van kruispunten of optimaliseren van verkeerslichten.
 - Hub Melkweg (maatregel P2): Vanuit Haven-Stad wordt gekeken naar deze locatie, maar ook voor bestaand Noord en al lopen de gebiedsontwikkelingen is dit een interessante locatie. Hier komen (verbeterde) bus naar Sloterdijk en de ZaanIJ-bussen bij elkaar. Tevens wordt een mobiliteitsmakelaar ingezet die met werkgevers overlegt en onderzoekt welke alternatieven werknemers hebben voor automobilititeit. Op deze manier worden werkgevers en werknemers gestimuleerd hun reisgedrag aan te passen.
 - Experimenten met 2 buurthubs in bestaand Noord. Buurt of straat kan experiment aanvragen voor een buurthub waar parkeren wordt geconcentreerd en deelmobilititeit beschikbaar is. Bestaande parkeerruimte kan anders ingericht worden met bijvoorbeeld groen/spelen, gericht op lokale verbetering van de openbare ruimte. Samen met CTO.
 - Hub Hamerkwartier realiseren aan het begin van de realisatie van Hamerkwartier. Zo kunnen bewoners er direct gebruik van maken en worden ze niet in de verleiding gebracht om eerst een eigen auto te bezitten.
 - Monitoring kruispunten en maatregelen uit het programma om tijdig bij te kunnen sturen.



3. Onderzoeken om richting te bepalen voor grote projecten en klaar te zijn als markt aantrekt

- **Opstellen Nota van Uitgangspunten voor de Johan van Hasseltzone.**

De Johan van Hasseltzone verbindt het Hamerkwartier en de Buiksloterham met station Noorderpark, de Nieuwe Leeuwarderweg en de A10. Tevens landt de oostelijke brug uit het advies van D'Hooghe hier aan. Is er een regionale ambitie Zaanstad en de Noordelijke IJ-oever beter met elkaar te verbinden en vormt de kruising van de Johan van Hasseltweg met de Nieuwe Leeuwarderweg het knelpunt voor de auto in Noord. Bovendien blijft de ruimtelijke kwaliteit in dit gebied achter en heeft Noorderpark niet de uitstraling van een metrostation. In de schetsverkenning is onderzocht in hoeverre deze ambities te combineren zijn. In deze fase wordt de schetsverkenning Johan van Hasseltzone uitgewerkt tot een Nota van Uitgangspunten, conform fase 2 van het PBI. Hierin wordt in elk geval onderzocht welke oplossingen er nodig en mogelijk zijn voor auto, OV en fiets (en fietsparkeren), welke maatregelen (wel/niet) te combineren zijn en wanneer de maatregelen nodig zijn. Hierbij wordt gekeken naar zowel infra-oplossingen als naar alternatieven daarvoor (denk aan een knip tussen de Johan van Hasseltweg en de IJtunnel in zuidelijke richting). Bij het opstellen van de nota van uitgangspunten zal onderzocht worden of de andere ambities voor (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, groen en gebiedsontwikkeling toegevoegd kunnen worden aan de mobiliteitsopgave en wat hiervoor nodig is.

- **Verkennen No Regret pakket voor de toe- en afritten A10 met RWS en VRA**

De toe- en afritten met de A10 Noord zijn nu al kwetsbaar. Het gaat om de S115, S117 en de S118. Met de verdere groei van Noord neemt deze kwetsbaarheid toe, zo blijkt uit het Mobiliteitsplan. Tegelijkertijd onderzoekt het Rijk de mogelijkheden om voor de A10 Noord een lange

termijn perspectief op te stellen. Maatregelen aan de toe- en afritten kunnen niet op maatregelen uit dit langetermijn perspectief wachten, maar moeten hier wel in passen. Vergelijkbaar met KANS (knooppunt A10 N247 en de S116) en de S114/IJburglaan met de A10 Noord worden voor de andere toe- en afritten met de A10 Noord No Regret pakketten ontwikkeld waarmee de doorstroming nog op het stedelijk en het rijkswegennet wordt verbeterd. Ook de kosten voor het aanpakken van de aansluitingen zijn opgenomen in het minimale pakket. Als orde van grootte zijn de kosten opgenomen voor de geoptimaliseerde toe- en afritten. Uit het No regretpakket zullen de daadwerkelijk te nemen maatregelen en hun kosten moeten blijken

- **OV-perspectief Noord en IJ-oeververbindingen**

Verkennen van de mogelijkheden en mogelijke uitgangspunten voor openbaar vervoer over de aan te leggen IJ-oeververbindingen en het effect hiervan op het bestaande lijnennet voor Noord en de zuidelijke IJ-oever. Ook hierin onderzoeken op welke manier bestaande delen van Noord beter onderling en met andere delen van de stad verbonden kunnen worden en wat hiervoor nodig is. Aansluiten bij HOV ZaanIJ. Samen met IJ-oeververbindingen.

4. Programmaorganisatie en monitoring

Onderdeel van het noodzakelijke pakket zijn tevens de kosten voor de programma organisatie en de monitoring voor het programma. In Hoofdstuk 7 worden de taken van de programma organisatie verder beschreven en wordt ook de monitoring verder toegelicht.

Thema	Maatregel	Kosten-indicatie
Fiets & lopen	Oost-westroute langs westelijke IJ-oever en coördinatie voor doorlopende en samenhangende route	i.g.
Fiets & lopen	Herinrichten Havikslaan en Hagedoornweg	i.g.
Fiets	Fietsroute langs de noordelijke IJ-oever oost: Hamerkwartier - IJplein	i.g.
Fiets & lopen	Oost-West route Noord-Noord via Buikslotermeerplein-zuidzijde	i.g.
Fiets	Tijdelijke maatregelen fietsparkeren Noorderpark	i.g.
OV	Verbeterde Busverbinding Station Noord-Sloterdijk: kleine doorstromingsmaatregelen	i.g.
Slimme mobiliteit	Hub Melkweg i.c.m. inzet mobiliteitsmakelaar	i.g.
Slimme Mobiliteit	Experimenten met 2 buurthubs in bestaand Noord	i.g.
Slimme mobiliteit	Hub Hamerkwartier openstellen aan het begin van realisatie Hamerkwartier	PM
Onderzoek auto/OV/Fiets/voetganger	Opstellen Nota van Uitgangspunten voor de Johan van Hasseltzone	i.g.
Onderzoek auto	Opstellen No Regret pakket toe- en afritten A10 Noord	i.g.
Onderzoek OV	OV-perspectief geheel Noord en potentie OV IJ-oeververbindingen	i.g.
Auto	Optimalisaties toe- en afritten A10 Noord	i.g.
Programma en Monitoring	Monitoring kruispunten en maatregelen uit het programma om tijdig bij te kunnen sturen	1.000.000 (200.000 per jaar voor 5 jaar)
Object-overstijgende risico's naar rato		9,4 mln
Totaal Indicatie		56,8 mln + PM

De objectoverstijgende risico's zijn naar rato verdeeld over de pakketten. Op het totaal van de indicatieve kosten van alle maatregelen van 389 mln bedragen de indicatieve objectoverstijgende risico's 78 miljoen. Op het minimale pakket van 47,3 miljoen gaat het om 9,4 miljoen voor objectoverstijgende kosten. Het totaal van het minimale pakket bedraagt 56,8 mln + PM. In de laatste paragraaf van dit hoofdstuk zijn de maatregelen verder onderverdeeld in de periode 2020-2025 en 2025-2030. Van het noodzakelijke pakket is ongeveer 9 miljoen gedekt in Grexen/VEF en het SMF.

i.g. = indicatief geraamd.

6.2. Pakket 2: sterk gewenste maatregelen voor gebiedsontwikkeling en bestaand Noord tot 2030

De gewenste maatregelen tot 2030 betreffen een aantal aanvullende investeringen in het fietsnetwerk en bijvoorbeeld ook het aanpakken van kritische kruispunten voor de auto. Het gaat om de volgende maatregelen.

Bij de kritische kruispunten is rekening gehouden met de aanpak van kruispunten met prioriteit middel. Het gaat om de Nieuwe Purmerweg – Waddenweg, Floraweg - Kamperfoelieweg en de kruispunten van de klaprozenweg met de ridderspoorweg, westelijke ontsluiting en Ataturk. Deze en ook de andere kritische kruispunten worden gemonitord waarna zo nodig bijgestuurd kan worden.

De objectoverstijgende kosten zijn naar rato van de investering verdeeld over de pakketten. Voor pakket 2 komt het neer op ongeveer 18 miljoen objectoverstijgende kosten. De totale indicatieve kosten van het gewenste pakket bedragen 106 miljoen. Hiervan is ongeveer 40 mln al gedekt in GREX-en en het SMF.

i.g. = indicatief geraamd.

Thema	Maatregel	Kosten- indicatie
Auto	Aanscherping mobiliteit en parkeren in gebiedsontwikkeling	PM
Auto	Inzetten gebiedsaanpak bestaande wijken (start Oud Noord)	PM
Auto	Aanpak kritische kruispunten:	i.g.
OV	Sterke verbetering busnetwerk met HOV-kwaliteit op oost-westcorridors	PM
Fiets & lopen	Diverse routes gebiedsontwikkelingen aan westelijke IJ-oever tussen Klaprozenbuurt en Buiksloterwegveer	i.g.
Fiets & lopen	Nieuwe recreatieve route langs het IJ	i.g.
Fiets & lopen	Nieuwe verbindingen tussen Nieuwendammerdijk en Oostveer / Oostbrug	i.g.
Fiets & lopen	Route tussen Oostzanerwerf en NDSM(-veer) via sportvelden	i.g.
Fiets & lopen	Nieuwe route Noordhollandschkanaal via Noorderpark-Zuid	i.g.
Fiets	Herinrichting drukke kruispunten	i.g.
Fiets	Mobiliteitsknooppunten inrichten op groei : permanente parkeeroplossing Noorderpark	i.g.
Object-overstijgende risico's naar rato		18 mln
Totaal Indicatie		106 mln

6.3. Pakket 3: grote ingrepen voor (zachtere) gebiedsontwikkelingen en bestaand Noord na 2030

In het derde pakket zijn de maatregelen opgenomen die gekoppeld zijn aan zachte(re) gebiedsontwikkelingen. Het gaat onder meer om een aantal maatregelen die gekoppeld zijn aan de ontwikkelingen van Haven-Stad op de Noordelijke IJ-oever of de Oranjewerf. Ook hebben sommige maatregelen een relatie met de maatregelen uit de IJ-oeververbindingen en de voortgang hiervan. Zo kunnen bijvoorbeeld de fietsonderdelen uit het verbeteren van de Johan van Hasseltknoop naar voren gehaald worden indien de oostbrug over het IJ daarom vraagt.

Thema	Maatregel	Kosten-indicatie
Auto	Centraal parkeren en parkeren op afstand als standaard voor gebiedsontwikkeling na 2025	PM
Auto	Kruispunten verder op de Cornelis Douwesweg (Haven-Stad)	i.g.
OV	Verdere structurele OV-verbinding. Mede afhankelijk van oeververbindingen en HOV ZaanIJ	PM
Fiets & lopen	Nieuwe verbindingen tussen Nieuwendammerdijk en Oostveer / Oostbrug: Fietsverbinding naar Oranjewerf met brug over Zijkanaal K.	i.g.
Fiets/Lopen/OV/Auto	Reconstructie van de Johan van Hasseltknoop, sluiten fietsring in Noord en mogelijk inpassen HOV in de JvH-zone	i.g.
Object-overstijgende risico's naar rato		43 mln
Totaal Indicatie		260 mln

Onderdeel van pakket 3 is de fietsverbinding over Zijkanaal K. Er zal onderzocht worden in hoeverre deze nieuwe fiets- en voetgangersverbinding eerder kan worden uitgevoerd.



6.4. Nadere verdeling pakketten over de jaren

In de vorige paragrafen zijn de maatregelen onderverdeeld in voor 2030 en na 2030 en zijn de kosten voor 2030 onderverdeeld in noodzakelijk en gewenst. In deze paragraaf worden de kosten tot 2030 verder onderverdeeld in de huidige periode (2020-2025) en de periode hierna (2025-2030). Tevens zijn ook de kosten uit het langetermijn pakket opgenomen na 2030.

Investing in miljoenen	2020-2025	2025-2030	Na 2030
Minimaal noodzakelijke pakket	37,8 + PM	19 (toe- en afritten)	
Gewenst pakket	35	71 + PM	
Lange termijn pakket			260 + PM

Het minimaal noodzakelijke pakket (pakket 1) is geplaatst in de periode 2020-2025. Verwacht wordt dat het onderzoek met RWS en de VRA naar de toe- en afritten van de A10 Noord leidt tot maatregelen in de periode 2025-2030. Hiervoor is de indicatieve investering opgenomen voor de optimalisaties van deze kruispunten. Uit het onderzoek zullen de te realiseren maatregelen en de betreffende kosten moeten blijken.

De sterk gewenste maatregelen uit pakket 2 zijn 1/3 en 2/3e verdeeld over de eerste 2 periodes. Pakket 3 met de grote ingrepen voor de zachtere gebiedsontwikkelingen zijn in de periode na 2030 opgenomen. De indicatieve kosten van de schetsverkenning van de Johan van Hasselt zijn hierbij ook opgenomen. Uit de op te stellen Nota van uitgangspunten voor de Johan van Hasseltzone zullen de uitgangspunten en later de te nemen maatregelen volgen. Net als een verdere uitwerking van de periode waarin deze maatregelen verwacht worden.

Zoals eerder beschreven geldt dat de pakketten adaptief zijn en dat uit de monitoring, tempo van de gebiedsontwikkeling of bijvoorbeeld de IJ-oeververbindingen naar voren of naar achteren kunnen schuiven.

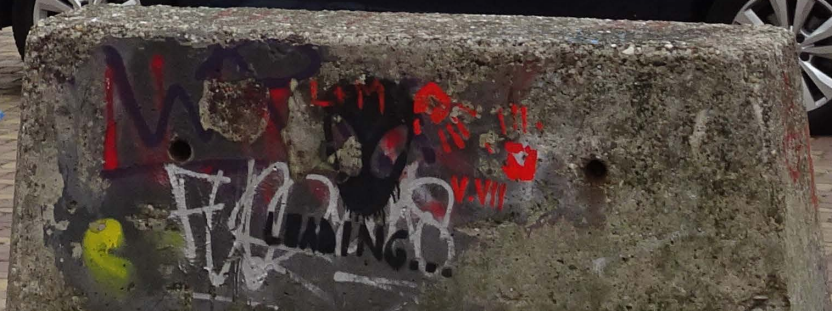


NEDERLAND
DE DOOR DE SLEUZE
DE RIJKS
Schipyard
Amsterdam

LIVER

NDSM

LIVER
RESTAURANT



7. Vervolg

7.1. Programmaorganisatie

Taken

Na vaststelling van het Mobiliteitsplan Noord begint de uitvoering. Adaptieve sturing is daarbij het uitgangspunt. Zowel binnen de gebiedsontwikkelingen als binnen het mobiliteitssysteem wijzigt de situatie voortdurend. In die zin is dit plan dus een momentopname. Regelmatige monitoring en bijsturing is daarom een vereiste. De gevolgen van de COVID-pandemie zorgen de komende jaren nog voor extra onzekerheid. Voor de uitvoering wordt daarom een programmatische werkwijze voorgesteld. Het programma heeft vier taken:

1. Het totaaleffect monitoren en bewaken en tijdige herijkingen organiseren. Hierbij wordt jaarlijks gekeken hoe gebiedsontwikkeling, gebruik van de vervoerwijzen en de netwerkwikkeling zich ontwikkelen en of dit gevolgen moet hebben voor urgentie of keuzes binnen de projecten.
2. Programmatische afstemming op inhoud organiseren voor projecten binnen de gebiedsontwikkeling, vanuit het stadsdeel, VRA of andere programma's worden uitgevoerd. Daarbij gaat het over bewaken van raakvlakken en bewaken dat projecten niet alleen worden uitgevoerd maar vooral dat de uiteindelijke mobiliteitsdoelstellingen ook behaald worden.
3. Initiëren en programmatisch afstemmen van verkenningen en onderzoeken voor maatregelen die eerst verder uitgewerkt worden (Van Hasseltzone) of in deze verkenningen op inhoud participeren (ZaanIJ-corridor).
4. Initiëren en projectmatig beleggen van projecten die nieuw vanuit het Mobiliteitsplan worden opgestart en buiten de gebiedsontwikkelingen vallen.

Organisatie

Het programma moet toegerust zijn om integraal te werken, met name omdat veel van de projecten ook een sterke ruimtelijke gebiedscomponent hebben (bijvoorbeeld de Van Hasseltzone). Om hiervoor toegerust te zijn, ziet de organisatie er als volgt uit:

- De programmasturing wordt verricht door een kernteam vanuit V&OR bestaande uit een Programmamanager en de IGA (Integraal Gebiedsadviseur) voor Noord. Taken van het kernteam zijn het initiëren van projecten, sturen op samenhang, en evaluatie en monitoring van het totaal.
- De organisatie kent in aansturing een vergelijkbare structuur als het Mobiliteitsplan het afgelopen jaar heeft gekend. Dit betekent bestuurlijke aansturing vanuit een Bestuurlijk Overleg en ambtelijke aansturing vanuit een integrale stuurgroep. Het opdrachtgeverschap ligt bij V&OR.
- Om programmatische sturing te houden op de projecten zullen de verschillende ambtelijk opdrachtgevers van de projecten zitting hebben in de stuurgroep. De stuurgroep biedt daarmee het platform om op het niveau van ambtelijk opdrachtgeverschap afspraken te maken over bijsturing van projecten als dit vanuit het belang van het programma gewenst blijkt.
- De uitvoering van de maatregelen wordt ondergebracht in projecten, dat geldt zowel voor de realisatiefase als voor de onderzoeken. Voor efficiency en uitvoeringskracht wordt daarbij geclusterd; bijvoorbeeld alle fietsprojecten die de eerste vijf jaar worden gerealiseerd binnen één project. Het programma initieert projecten en ondersteunt de projectleiding met het opstellen van het Plan van Aanpak waarin inhoud, organisatie, financiën en planning vastgelegd zijn. Voor opdrachtgeverschap en organisatie van projecten worden op basis van het Plan van Aanpak afspraken gemaakt in de stuurgroep.
- Bij het definiëren en beleggen van projecten is het uitgangspunt een pragmatische afweging 'waar het project het beste uitgevoerd kan worden'. Dat kan zijn binnen een gebiedsontwikkeling, thematisch (fietssschakels) of onderdeel van een groter en/of extern project (Sprong over IJ, HOV Zaan/IJ).
- De organisatie wordt gevormd en opgestart parallel aan de besluitvorming over het Mobiliteitsplan Noord. De organisatie staat dus direct klaar om uit te voeren zodra de besluitvorming is afgerond.

Capaciteit

De werkzaamheden voor het programma worden uitgevoerd door het kernteam bestaande uit:

- Programmamanager
- Integraal Gebiedsadviseur
- Ondersteuning en beperkte capaciteit voor onderzoek in het kader van de monitoring

Het pakket 'minimaal noodzakelijk' bevat de bijbehorende dekking voor de eerste vijf jaar. Ieder jaar evalueert het kernteam de inzet en doet aan de stuurgroep een voorstel voor de inzet in het komende jaar. Projectleiding van de projecten (inclusief de onderzoeken en verkenningen) vallen buiten de werkzaamheden van het kernteam en zullen per project worden georganiseerd en gedekt vanuit de betreffende projecten.

Voor 2021 zijn de volgende producten voorzien:

- PvA Uitvoeringsfase programma Mobiliteit Noord (begin 2021)
- Rapportage monitoring en bijstelling programma (eind 2021)
- PvA fietsverbindingen
- PvA smart mobility en gebiedsmaatregelen
- Nota van Uitgangspunten en PvA Johan van Hasseltzone
- PvA onderzoek OV lange termijn

Deze leiden ook tot een start van genoemde projecten in 2021. Verdere mijlpalen worden uitgewerkt in genoemde PvA.

7.2. Monitoring en bijsturen

Vanuit het programma wordt jaarlijks een monitor uitgevoerd. Deze gaat in op:

- De voortgang van de projecten uit het mobiliteitsprogramma en de impact van verschuivingen in projecten op de mobiliteitsopgave.
- Wijzigingen in de programmering van de gebiedsontwikkeling en de impact die dat heeft op de mobiliteitsopgave.
- De algemene mobiliteitsontwikkelingen in gebruik en het aanbod van de verschillende vervoerwijzen (auto, OV, fiets, veren en parkeren) en de impact die dat heeft op de mobiliteitsopgave.
- Specifiek wordt gekeken naar de ontwikkeling van de kritische kruispunten zoals geïdentificeerd in dit plan.

De monitoring wordt zoveel mogelijk gedaan met bestaande data. Als basisjaar dient 2019 (pre-corona). De uitgevoerde probleemanalyse binnen het Mobiliteitsplan verschaft de 0-meting.

Voor de monitoring van de kritische kruispunten wordt gebruik gemaakt van telgegevens van tellussen en verkeerslichten. Tevens wordt gekeken naar beschikbare databronnen die inzicht bieden in de verkeersstagnatie (bijvoorbeeld TomTom-data of vergelijkbaar). Op deze manier kan de voorspelling uit het verkeersmodel vergeleken worden met de ontwikkeling buiten. Op basis van de monitoring kan de aanpak van bijvoorbeeld kruispunten naar voren gehaald worden of naar achteren schuiven. Tweejaarlijks worden op basis van wijzigingen in gebiedsontwikkelingen, projecten en mobiliteitsontwikkelingen nieuwe prognoses in VMA opgesteld voor 2030 en 2040.

7.3. Communicatie

Na vaststelling van het Mobiliteitsplan Noord wordt er gecommuniceerd via de website van het mobiliteitsplan en een persbericht. Dit in aansluiting op de eerdere communicatie en participatie.

Vervolgens zal gecommuniceerd worden op projectniveau. In de gebiedsontwikkelprojecten en de infraprojecten verzorgen in principe elk hun eigen participatie- en communicatietraject. Daarbij wordt gewerkt volgens de Plaberum- en PBI-systematiek, waarin per planfase is vastgelegd hoe gecommuniceerd wordt met bewoners, bedrijven en gebruikers. Voor elk project wordt een communicatieplan opgesteld. In samenwerking met het stadsdeel wordt bepaald wat daarbij ieders rol is. Daarnaast zal binnen de periodieke monitoring en evaluatie (zie hierboven) het gesprek gevoerd worden met een platform van belangenorganisaties om hen te raadplegen op het programmaniveau.

Bestuurlijke informatievoorziening

De bestuurlijke informatievoorziening over de stand van zaken van het Mobiliteitsplan gaat vanuit het kernteam via de V&OR-lijn in nauwe samenwerking met de ambtelijke stuurgroep. In de toekomst zal het bestuur ook op de hoogte worden gehouden van periodieke monitoringsresultaten en de eventueel daaruit voortvloeiende herijking van het maatregelpakket.

Colofon

29 juni 2021

Vastgesteld door het college van B&W

Bestuurlijke opdrachtgevers

Sharon Dijkma (t/m 2020)

Egbert de Vries (vanaf 2021)

Marieke van Doorninck

Saskia Groenewoud

Gerard Slegers

Stuurgroep

Co Stor (G&O)

Ivo Frantzen (V&OR)

Anne-Jan Zieleman (Stadsdeel Noord)

Rogier van de Camp (R&D)

Jan-Willem Sluyters (V&OR)

Lubbert Hakvoort (Haven-Stad)

Hans de Neef (VRA)

Projectteam

Manus Barten

Johannes Beuckens

Loes Noom





Gemeente
Amsterdam

