

# **FACTOR 4**

## **MOBILITEITSPLAN AMSTERDAM OUD NOORD**

Versie 5

6 maart 2020

Ter bespreking op 26 maart 2020

Huurdersvereniging Van der Pekbuurt  
Bewonersplatform Vogelbuurt en IJplein  
[info@bewonersplatformvogelbuurtijplein.nl](mailto:info@bewonersplatformvogelbuurtijplein.nl)

## HET GROTERE PLAATJE

### GROEI

Amsterdam Noord groeit van 87.000 inwoners in 2010  
naar 120.000 in 2030  
DWZ met bijna 40%.

Toeristen steken in steeds grotere aantallen het IJ over naar:  
EYE, Adam toren, Clinkhotel, Tolhuistuin, Congrescentrum  
Maritimhotel, NDSM

### TOENAME VERKEER

Die dubbele groei leidt tot grote toename van de  
verkeerstromen

In alle richtingen en voor alle modaliteiten

De bestaande netten kunnen die toename niet verwerken

En zullen moeten worden aangepast/uitgebreid

De gebieden aan de buitenflanken bieden daar nog ruimte voor

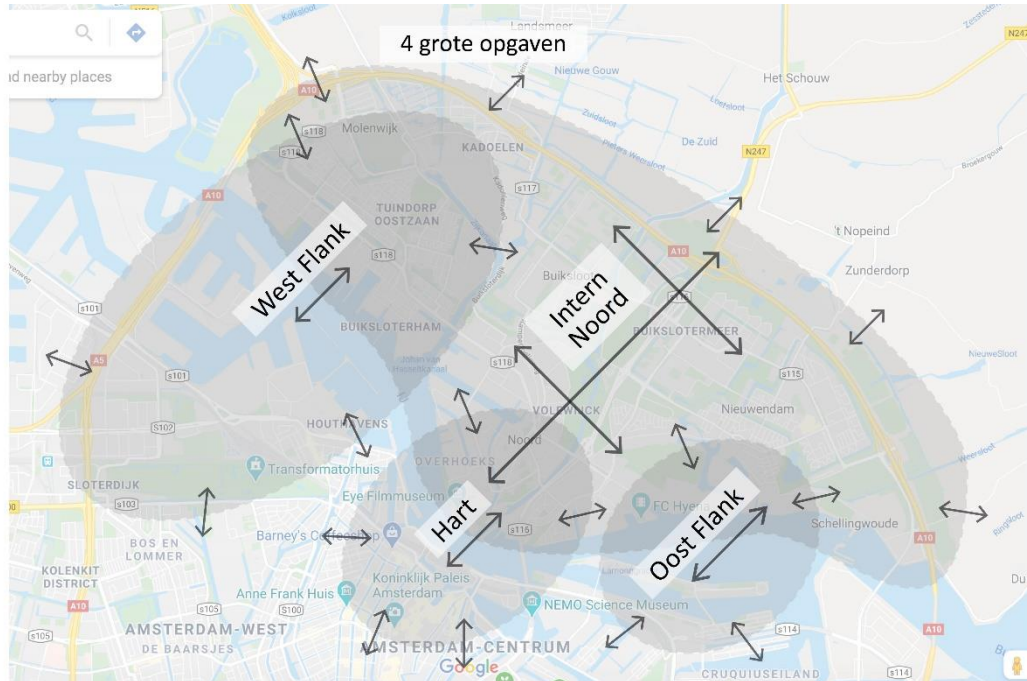
Maar in het hart van het gebied is de ruimte zeer beperkt

En zal zorgvuldig moeten worden omgegaan met:

“de hoge kwaliteit en gaafheid van de bebouwing en de  
samenhang tussen stedenbouwkundig ontwerp, bebouwing en  
inrichting van de openbare ruimte”

Toelichting aanwijzing tot beschermd stadsgezicht

## VIER SAMENHANGENDE OPGAVEN



### WESTFLANK

Noordwest Noord is nu al slecht bereikbaar voor OV en fiets. Bovendien wordt de woningvoorraad daar nog sterk uitgebreid.

Ook aan de Zuidzijde van IJ wordt ook heel veel bijgebouwd.

Die combinatie leidt tot verkeerstoename in alle richtingen en voor alle modaliteiten (dus niet alleen fietsverkeer over het IJ)

Door ruime uitleg van het gebied is er ruimte om infra aan te passen en nieuwe verbindingen te realiseren

Daar moet dan wel een plan voor komen  
En in de ruimtelijke plannen moet daar ruimte voor worden  
vrijgehouden

## HART

In Oud Noord neemt de woningvoorraad het sterkste toe  
NL met een ruime factor 4 (ex Sixhaven)  
Daarnaast is daar een aanzienlijke groei van toeristisch en  
ander bezoekersverkeer

De bestaande (Tuindorp) infra kan dit niet verwerken  
Er zijn nu al heel grote capaciteitsproblemen  
(rond de Ponten en op de Johan Van Hasselt-as)

Ruimte voor aanpassing van bestaande infra en voor aanleg  
nieuwe verbindingen is zeer beperkt

Gezien de unieke ruimtelijke kwaliteiten zullen aanpassingen  
bovendien zeer zorgvuldig moeten plaatsvinden

## OOSTFLANK

Nu nog heel rustig en groen  
Maar toenemende (fiets) druk op Nieuwendammerdijk

En slechte (fiets en OV) verbindingen naar Oostveer

Groei woningvoorraad door  
herontwikkeling Hamerkwartier, herbestemming Oranjewerf en  
vroeger of later ook Albemarle  
gaat tot veel extra verkeer leiden binnen dit nu groene gebied

Een nieuwe autoverbinding door het gebied  
(van Hamerkwartier naar Ring)  
leidt tot aantasting van rust en groene kwaliteiten

Verbindingen over het IJ vormen geen probleem  
Het Oostveer kan zonder problemen worden geïntensiveerd  
Aan de Westzijde biedt IJpleinveer nog veel ruimte  
Aan de Oostzijde is er de Schellingwouderbrug

## BINNEN NOORD

Groei inwonertal en bezoekers gaat ook binnen Noord tot veel  
extra verkeer leiden

Oa op Noordelijke en Zuidelijke dwarsverbindingen en op de  
aansluitingen met de ring

Daar zijn nu al flinke knelpunten

## GEMEENTELIJKE PLANNEN

De gemeente studeert nu al vijf jaar op de sprong over het IJ  
Maar er is pas vorig jaar gestart met een breder mobiliteitsplan  
voor heel Noord

Die beide studieprojecten, met evidente samenhangen,  
doorlopen verschillende besluitvormingstrajecten

En moeten nog op elkaar worden afgestemd

Daarna gaat het nog een hele tijd nemen voordat eventuele  
nieuwe verbindingen opgeleverd zijn

In afwachting daarvan vinden nu incidenteel aanpassingen  
plaats van de bestaande infra

Die zijn in hoge mate verkeerskundig gedreven

Met onvoldoende aandacht voor stedenbouwkundige inpassing  
en gevolgen voor leefbaarheid

En als meest afschrikwekkend voorbeelden:

De barrière Klaprozenweg

De bizarre kruisingen rond het van der Pekplein

De horrorplannen voor de rotonde Meeuwenlaan

Dit kan niet zo verder

Vandaar ons plan

## **MOBILITEITSPLAN OUD NOORD**

### **Problemen concentreren zich in Oud Noord**

#### **Het hart van het gebied**

#### **GROEI**

Daar neemt de woningvoorraad toe:

van 5.600 nu naar 23.375 straks

Een ruime factor 4

(ex Sixhaven)

Daar bovenop is er nog toenemende druk van toeristische en andere bezoekersfuncties

#### **KNELPUNTEN**

Nu al grote capaciteitsknelpunten bij de ponten en op de Johan van Hasselt As

En

Toenemend sluipverkeer door onze tuindorpen

Met alle negatieve gevolgen voor veiligheid, geluid, luchtkwaliteit en oversteekbaarheid

## OPLOSSINGEN

Bij het oplossen van die knelpunten zal rekening moeten worden gehouden met het tuindorp karakter, gekenmerkt door:

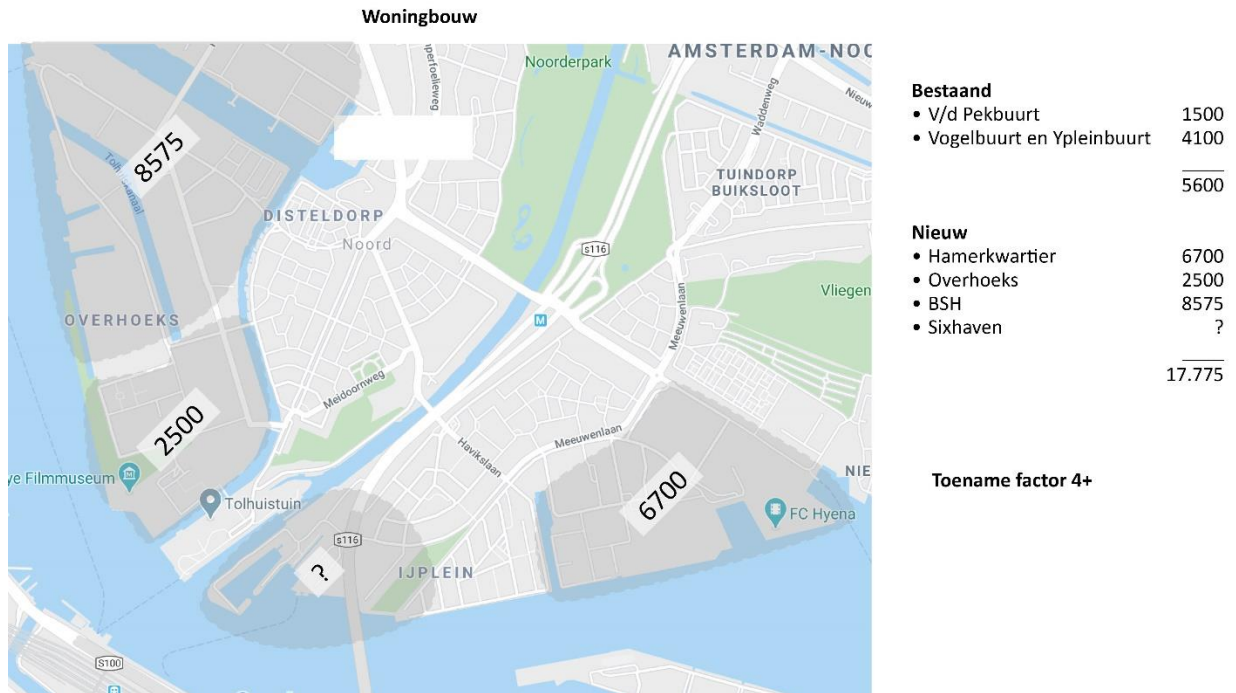
“de hoge kwaliteit en gaafheid van de bebouwing en de samenhang tussen stedenbouwkundig ontwerp, bebouwing en inrichting van de openbare ruimte.”

Toelichting aanwijzing tot beschermd stads en dorpsgezicht

Die zorgvuldigheid is nu ver te zoeken



## GROEI MET FACTOR 4



## HUIDIGE NETWERKEN

## AUTO

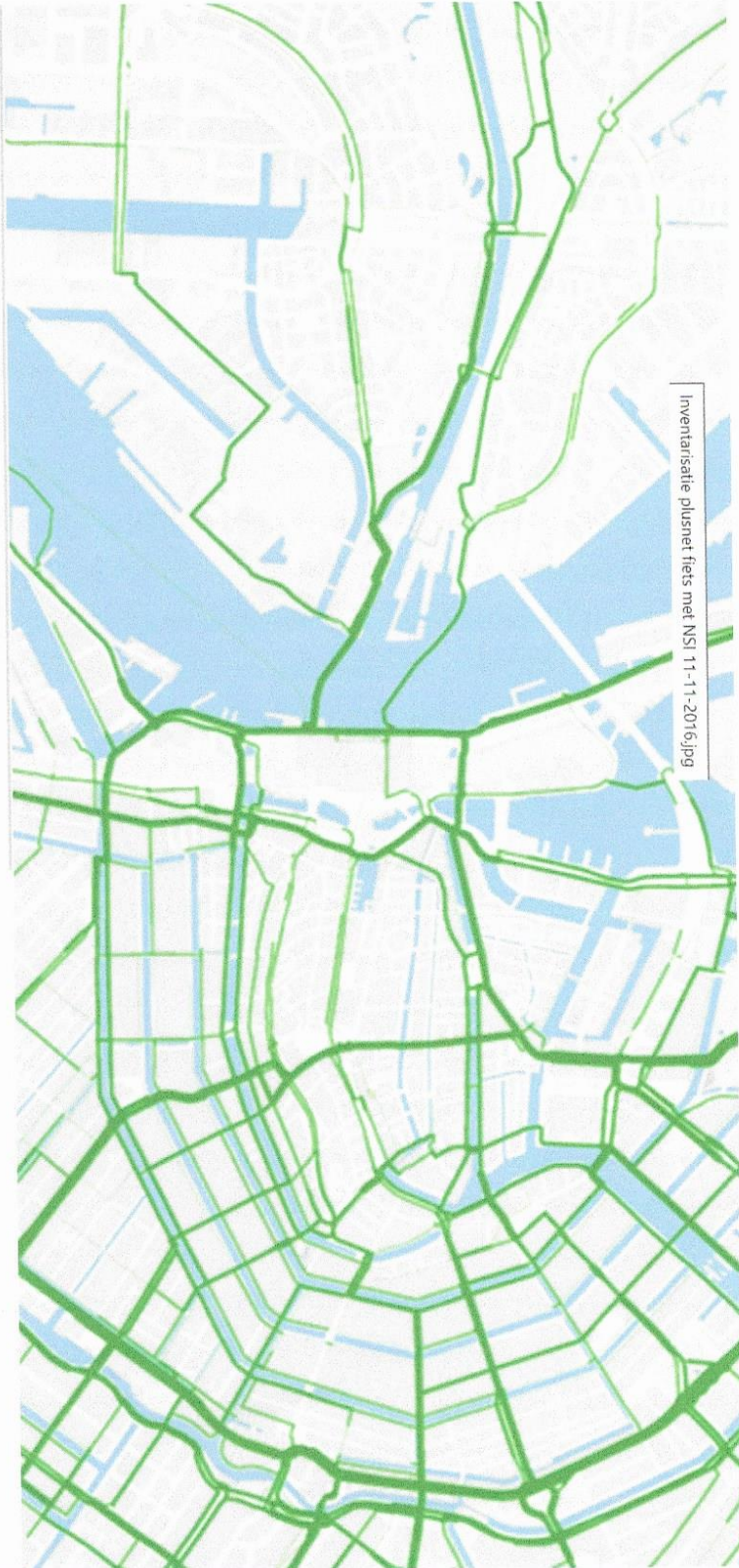


# FIETS

## Fietsroutes

dinsdag 28 januari 2020

13:19



Schermopname gemaakt op: 28-1-2020 13:22

# PONTEN

## Ponten

dinsdag 28 januari 2020 12:48

### Bijlage 3.25: Pontgebruik neemt toe; Buiksloterwegpont meeste reizigers

Totaal aantal reizigers voor gemiddelde weekdag per verbinding, 2013-2017

	2013	2017	Groei 2013-2017
CS – Buiksloterweg	22.250	41.150	85%
CS – IJplein	7.900	8.480	7%
CS – NDSM	6.600	8.750	33%
Houthavens – NDSM + Houthavens – Distelweg (GVB rapporteert voor 2013 alleen over beide verbindingen samen)	4.075	2.725	-33%
Azartplein – Zamenhofstraat	0	1.800	
<b>Totaal</b>	<b>40.825</b>	<b>62.905</b>	<b>54%</b>

Schermafbeelding gemaakt op: 28-1-2020 12:52

## VEILIGHEID & LEEFBAARHEID

### Ongelukkenkaart vanaf 2014



Schermpname gemaakt op: 16-2-2020 15:54

#### Initiatiefnemers

STAR is een initiatief van de Nationale Politie, het Verbond van Verzekeraars en verkeerskundig ICT-bureau VIA.

Schermpname gemaakt op: 16-2-2020 15:55

<https://www.star-verkeersongevallen.nl/Map#1-9-0-0/14/52.3892/4.9371>

## OPLOSSINGSRICHTINGEN OUD NOORD

Gemeente “gokt” op een combinatie autoluw en aanpak knelpunten

“Gokt” omdat het ontbreekt aan een plan met cijfermatige onderbouwing

Die onderbouwing is nodig

Want bij een groei met een ruime factor 4 kom je er niet met een beetje autoluw maken en wat knelpunten oplossen

Dan zal er veel meer moeten gebeuren

## WAT DAN WEL?

De knoppen waaraan kan worden gedraaid

1.

Groei (auto) mobiliteit verminderen

Bewoners en bedrijven

De ruime parkeernormen voor Overhoeks en Strip zijn niet meer terug te draaien

Maar voor Hamerkwartier en Sixhaven kunnen nog (omlaag) worden bijgesteld

Want uitstekend bereikbaar per fiets

En de huidige matige bereikbaarheid per OV kan gemakkelijk verbeterd worden

Bezoekers

Parkeertarieven (bezoekers) verhogen.

De tarieven rond IJpleinveer zijn te laag

Daardoor veel bezoekers van de Binnenstad daar parkeren

Met bijbehorend sluipverkeer over de Meeuwenlaan

Verbeteren gebiedsontsluiting per OV (buslijn 38)

De P+R voorzieningen uitbreiden

Die terreinen bij station Noord zijn nu al overvol

2.

Groei (auto) mobiliteit afleiden naar de flanken  
Aan Westzijde kan dat via de Ridderspoorweg  
Met (selectieve) afsluiting Van der Pekbrug en Distelweg  
Aan Oostzijde ontbreekt een autoverbinding naar de ring  
Een nieuwe verbinding zou waardevolle (rust en groen)  
gebieden doorkruisen  
Alleen acceptabel met een kostbare tunnel  
(Piet Heintunnel en Spaarndammertunnel)

3.

Snelheidsverlaging van autoverkeer door de tuindorpen  
30 km zone voor hele gebied  
Dubbel effect  
Leidt tot minder gevaar en overlast in de tuindorpen  
En meer verplaatsingen over de flanken

4.

OV verbeteren  
  
NZlijn is prima  
Maar de gebiedsontsluiting Oud Noord is heel matig  
  
Bussen lopen vast in auto files Van Hasselt-as



Oostveer en Albemarle niet aangetakt  
Hamerkwartier alleen via Meeuwenlaan

Gebied rond de ponten is overvol  
met fietsers en voetgangers

OV en Kiss and Ride kunnen naar de westzijde van De Strip

Daar is al een geschikte keerlus

Dat is ook een goede locatie om een nieuwe pontverbinding  
over het IJ te realiseren

Zie bijlage Sprong ver het IJ

## 6.

Bestaande infra beter benutten

In de zoektocht naar nieuwe verbindingen (over/onder het IJ)

Wordt onvoldoende aandacht besteed aan het feit dat  
er in het hart van het gebied al 2 onderbenutte tunnels liggen  
(IJtunnel en NZlijn)

en dat de pontverbindingen gemakkelijk verder kunnen worden  
geïntensiveerd/uitgebreid

## 7.

Dwarsverbindingen Noord aanpassen

Grote knelpunt is de Johan van Hasseltweg

Heeft nu deels vrije busbaan

Om te voorkomen dat bussen gaan vastlopen moet er een volledig vrije bus baan komen

Met als consequentie dat de capaciteit voor autoverkeer wordt beperkt

## 8.

Fietsverbindingen verbeteren richting ponten

NZ routes langs NH kanaal en Adelaarsweg zijn redelijk goed  
(geen kruisend autoverkeer)

Andere NZ routes kruisen gevaarlijke rotondes

(Meeuwenlaan en kop Van der Pekstraat)

Die moeten worden aangepakt met voorrang voor fietsers

Fietsroutes overdwers zijn matig

Er wordt nu een nieuwe fietsbrug gebouwd ten Noorden van de sluisen

Er is ook behoefte aan een dwarsverbinding ten Zuiden van de sluisen (voor fiets, voetgangers en OV)

## SAMENVATTEND

De groei rond om bestaande beschermde tuindorpen is enorm

Er is een samenhangend pakket van maatregelen nodig om die  
groei in goede banen te leiden

En tegelijkertijd de Tuindorpen leefbaar te houden

Onder oplossingsrichtingen hebben wij 8 knoppen benoemd  
waaraan gedraaid kan worden

## **ONZE KEUZES**

### **Om te beginnen**

Eerst denken

Dan doen

Dus

Lopende (ondoordachte) deelprojecten stilleggen

Tot er een goed overall plan is

### **Pakket voor de Herontwikkelingslocaties**

Hamerkwartier

Lagere parkeernorm

Ander verkeerscirculatieplan voor de auto

Niet door de Vogelbuurt

(Meeuwenlaan)

Maar door het Hamerkwartier zelf

(Johan van Hasseltweg en Gedempt Hamerkanaal)

Verbeteren OV

Buslijn 38 niet langs, maar door Hamerkwartier en met halte bij  
Oostveer

## Overhoeks

Autoverkeer afleiden via de flanken

Ridderspoorweg

Van der Pekbrug afsluiten voor auto's tijdens de spits

Aan de oostzijde ontbreekt een autoverbinding richting Ring

Dus daar zwaar inzetten op terugdringen autoverkeer

zie Hamerkwartier

## **Tuindorpen**

Autoluw houden

30 km zone voor de hoofdwegen

Drempels tegen automobilisten die zich daar niet aan houden

Woonerf (15 km) in zijstraten en pleinen

Daarnaast ook maatregelen tegen sluipverkeer

Waaronder nog meer spitsafsluitingen

Voorbeelden

Van der Pekstraat, Meidoornlaan, Havikslaan, Meeuwenlaan en  
Waddenweg

Integrale plannen voor de beide probleemzones

De Centrale IJoevers

De Van Hasselt As

Met een goede afweging van alle relevante belangen

Waaronder

De te beschermen

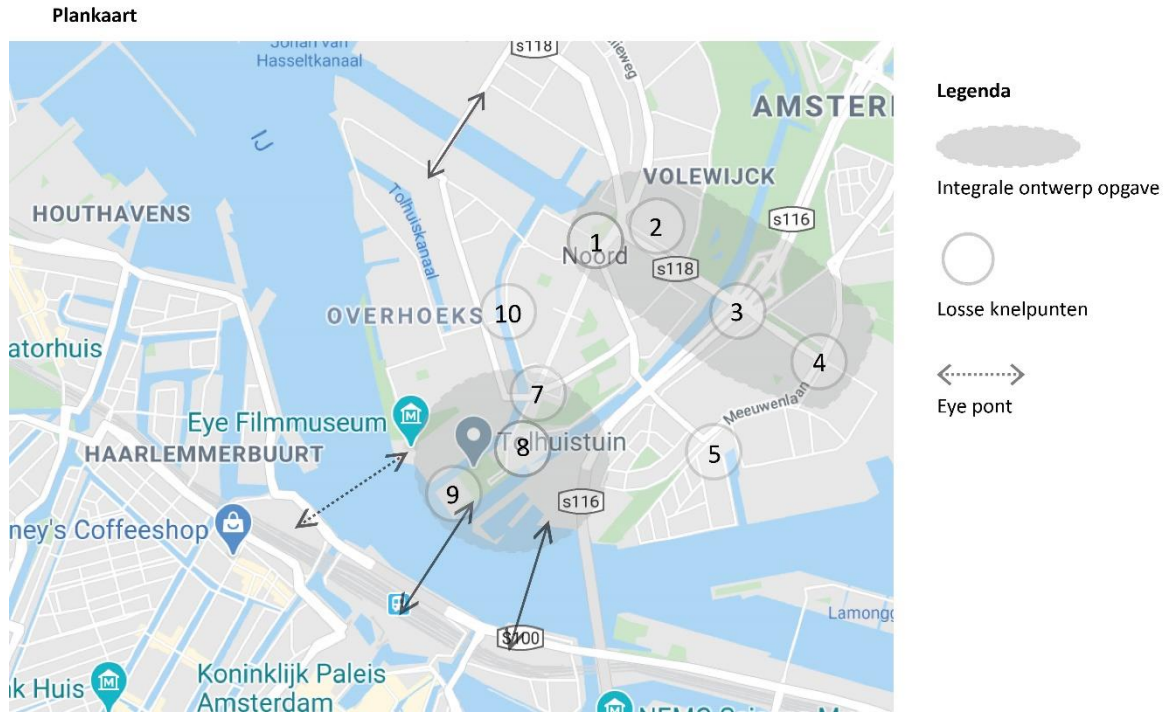
cultuurhistorische en monumentale waarden

en de leefbaarheid

Dus geen louter verkeerskundige benadering

Herontwerp van de 3 overige knelpunten

# PLANKAART



## BIJLAGE 1

### ROTONDE MEEUWENLAAN

#### HUDIGE SITUATIE





## ONTWERPVERKENNING GEMEENTE



Figuur 11: Voorkeursvariant schetsverkenning

## **GEVOLGEN**

UITBREIDING VAN 10/11 NAAR 21 ASFALTSTROKEN  
(te vergelijken met de Zeeburgknoop)

MIDDEN IN BESCHERMD STADS/DORPSGEZICHT

GEEN OPLOSSING VOOR AUTOMOBILITEITSPROBLEEM

WANT AUTO EN BUS LOPEN DAN VAST OP  
NOORDERPARK KNOOP EN OP DE  
MEEUWENLAAN/WADDENWEG

LEIDT TOT LANGE WACHTIJDEN VOOR HET  
FIETSVERKEER OVER DE MEEUWENLAAN RICHTING  
PONTEN

IDEM VOOR DE VOETGANGERS VANAF HET  
METROSTATION EN VANUIT DE VOGELBUURT

EIS

STILLEGGEN VAN DIT HORRORPLAN  
EERST EEN OVERALL MOBILITEITSPAN  
DAN EEN MER

DAARNA VERDER MET DE ROTONDE  
MET EEN PLAN WAARIN ALLE RELEVANTE BELANGEN OP  
EVENWICHTIGE WIJZE WORDEN MEEGENOMEN

## BIJLAGE 2

### SPRONG OVER HET IJ

DE AANLEG VAN NIEUWE VASTE VERBINDINGEN GAAT  
MINIMAAL 10 JAAR NEMEN

VANAF NU TOT IN GEBRUIKNAME

DAAROM IS DRINGEND BEHOEFTE AAN EEN PAKKET VAN  
MAATREGELEN OM DIE TIJD TE OVERBRUGGEN

BESTAANDE PONTVERBINDINGEN

IJPLEINVEER

VERBETERING IN UITVOERING

MET NIEUW KORTER TRACE EN BETERE AANSLUITING  
OP DE BESTAANDE FIETSRoutes

VOOR DE WAT LANGERE TERMIJN KAN WORDEN  
GEDACHT AAN EEN NIEUWE PONTVERBINDING OVER DE  
WESTELIJKE BINNENFLANK

BIJ VOORKEUR TEN WESTEN VAN EYE

WANT DAAR IS (VEEL) MEER RUIMTE

EN DAAR ZIJN (VEEL) MINDER BOTSINGEN MET  
VOETGANGERS TE VERWACHTEN

INDIEN UITGEVOERD ZIJN ER DAN DRIE PONT  
VERBINDINGEN

WIJ VERWACHTEN DAT DE FIETSERS RICHTING  
BINNENSTAD DE VOORKEUR ZULLEN GEVEN AAN DE  
PONTEN OVER DE FLANKEN

EN DE MEESTE VOETGANGERS ZULLEN KIEZEN VOOR  
EEN OVERSTEEK DOOR HET MIDDEN

(“ontvlechting”)

IJTUNNEL

NU UITSLUITEND IN GEBRUIK VOOR AUTO EN BUS

DAAR KAN ZONDER GROTE PROBLEMEN TER  
WEERSZIJDEN EEN FIETSPAD BIJ

(NET ALS IN ALLE ANDERE STADSSTRATEN!)

VANWEGE DE HELLINGEN INTERESSANT VOOR DE  
GROEIENDE GROEP VAN SPORTIEVE EN ELEKTRISCHE  
FIETSERS

NZ TUNNEL

KAN NOG EEN GROEI VAN FACTOR 3 VERWERKEN

(van 1 maal per 6 minuten naar 1 maal per 2 minuten)

EN OOK EEN (NIET ONBELANGRIJKE) BIJDRAGE  
LEVEREN AAN HET ONTLASTEN VAN DE PONTEN

(Dagelijks stappen ca 1300 fietsers over op de NZlijn)

900 op station Noord en 400 op station Noorderpark

(dat komt overeen met 13 volle ponten)

## LANGE TERMIJN MAATREGELEN

BRUG IN HET HART VALT AF  
VANWEGE:

1. NAUTISCHE BEZWAREN

2. STEDENBOUWKUNDIGE BEZWAREN

LANGE OP/AFRITTEN DIE NIET OP VERANTWOORDE  
WIJZE ZIJN IN TE PASSEN

VOETGANGERSTUNNEL  
IS STEDENBOUWKUNDIG GEMAKKELIJKER IN TE PASSEN

HAMVRAAG:

ZULLEN VOETGANGERS DIE TUNNEL GAAN GEBRUIKEN  
ALS ZE OOK PER PONT OVER KUNNEN STEKEN?

WIJ DENKEN VAN NIET!

## FIETSTUNNEL

TUNNELS MET (GOED) FIETSBARE OP/AFRITTEN NEMEN  
HEEL VEEL RUIMTE IN  
DAARDOOR HEEL LASTIG IN TE PASSEN

## OOK HIER DE VRAAG

GAAN FIETSERS EEN TUNNEL GEBRUIKEN  
ALS ZE OOK PER PONT KUNNEN OVERSTEKEN

## CONCLUSIE

DE SPRONG OVER HET IJ IS VOORTVAREND GESTART  
MAAR HELAAS UITGELOPEN OP  
EEN STAMMENSTRIJD TUSSEN BRUGGENBOUWERS EN  
TUNNELAARS  
MET WEINIG OOG VOOR DE STEDENBOUWKUNDIGE  
INPASSING

## HET ALTERNATIEF

OPTIMALISATIE PONTEN  
IS ONDERBELICHT GEBLEVEN

## ONZE WENSEN

EEN NIEUWE PONTVERBINDING TEN WESTEN VAN EYE

EN ONDERZOEK NAAR VERDERE INNOVATIE  
VAN VAARTUIGEN EN BESTURING

WAARONDER

HOGERE VAARTUIGCAPACITEIT  
(Bijv bredere catamarans evt dubbeldeks)

EN

AUTONOOM VAREN  
(zie onderzoeksprogramma AMS Institute)

## STATION SIXHAVEN

Bij aanleg van de NZlijn is ruimte gecreëerd voor een Station  
Sixhaven

Afgelopen jaar zijn 2 scenarios opgesteld voor de ontwikkeling  
van het gebied rondom de Sixhaven

Een groen scenario

En een hoog stedelijke invulling

Zo'n hoog stedelijke invulling zou nog meer druk op het gebied  
en de infrastructuur leggen

In verdere planvorming zouden die consequenties beter  
zichtbaar moeten worden gemaakt

Van een ruime factor 4 naar factor 5?

Een andere kwestie is afslag van de NZlijn naar het westen

Die kan oa worden benut voor het sluiten van de metroring via  
Noord en/of een verbinding met Zaanstad

Daar is in het recente verleden op gestudeerd.

Maar zonder duidelijke conclusie

Wij hebben dringend behoefte aan update

Die kan worden meegenomen in het nieuwe mobiliteitsplan voor  
heel noord

## BESLUITVORMING

Het debat over de sprong over het IJ is sterk gestart

Maar vervolgens gedomineerd door sectorspecialisten verkeer  
en vervoer

Die het onderweg met elkaar aan de stok hebben gekregen  
over tunnels en bruggen



Die nauwelijks aandacht lijken te hebben voor de inpassing die tunnels en bruggen in dicht gebouwd stedelijk gebied

En die het ponten alternatief nooit echt serieus hebben bekeken

De commissie d'Hooghe is gevraagd om de impasse te doorbreken

De titel van de eerste tussenrapportage

“Genereus verbonden”

Is veelbelovend

Gezien die titel rekenden wij op een heel pakket aan oplossingen

De commissie presenteert er maar 1

Het sluiten van de fietsring

Dat veel te weinig

Gezien de problematiek is veel meer nodig

Voor alle deelgebieden en voor alle modaliteiten

Voor de fiets vinden wij het sluiten van de ring geen echte oplossing

Op de kaart van Amsterdam zie zo'n ring er mooi uit  
Maar wie de kaart van de huidige fietsverplaatsingen bekijkt  
Ziet dat die vooral door en langs CS lopen  
Daar zijn nu ook de grootste knelpunten

Een ring over de (verre) flanken zal voor die verplaatsingen  
weinig soelaas bieden

Op de oostflank heeft het sluiten van ring weinig zin  
Want te weinig vervoervraag  
Als die toeneemt is er nog voldoende ruimte op de ponten

Op de westflank  
zal veel meer moeten gebeuren  
Voor alle modaliteiten

In Noord  
Is de Johan Van Hasselt As nu al overbelast  
(OV en Auto)

Inpassen van een fietsroute gaat daar heel lastig worden

Hoe verder?

Al met al vinden wij het tussenrapport van de commissie  
d'Hooghe weinig overtuigend

Hopelijk heeft het eindrapport meer te bieden

Wij vinden dat daar niet op moet worden gewacht

Over de noodzaak van betere verbindingen is helemaal geen  
discussie

De kernvragen luiden:

Wat voor verbindingen?

en

Hoe kunnen die verbindingen verkeerskundig en  
stedenbouwkundig worden ingepast in dichtgebouwd  
stedelijk gebied

Wat ons betreft bestaat het vervolgtraject uit  
Concrete ontwerpverkenningen van de meest kansrijke  
verbindingen inclusief inpassing  
En niet alleen vaste verbindingen maar ook ponten

Als dat (specialistische) voorwerk is afgerond  
Wordt het tijd om Amsterdamse bevolking maar eens aan het  
woord te laten

Dus niet weer de gebruikelijke optocht van  
deskundigen/lobbyisten

Maar de echte ervaringsdeskundigen

Te weten:

De gebruikers van de verbindingen (fietsers en voetgangers)

En de bewoners en bedrijven van de gebieden waar die  
nieuwe verbindingen naar toe gaan/door heen lopen