

Geachte dames en heren,

Rover afdeling regio Amsterdam vraagt u om bijtijds openbaar vervoer aan te leggen over het IJ en het Amsterdam Rijnkanaal voor de verbinding met grote wijken, die deels al bestaan, nu al verder in aanbouw zijn of binnenkort gestart worden. Dat vraagt duidelijke prioriteiten voor nieuwe verbindingen, de volgorde daarvan en keuzes bij de inzet van middelen. Als het uitgangspunt van beleid is om veel huizen en voorzieningen te bouwen met goede ontsluiting voor openbaar vervoer dan moeten daar besluiten over worden genomen en prioriteiten worden gesteld.

Grote woningbouwlocaties met oeverloze verhalen zonder openbaar vervoer: beleid of schrikbeeld?

De Metropoolregio, Vervoerregio Amsterdam en de deelnemende gemeenten - Amsterdam voorop - spreken over het tijdig ontsluiten van grote nieuwbouwwijken met het openbaar vervoer. Een voornemen dat Rover van harte onderschrijft. De grootste nieuwbouwwijken liggen in Amsterdam en daarvoor moeten waterwegen worden overbrugd (of ondertunneld of overvaren). Maar terwijl veel huizen al gebouwd zijn en er op korte termijn nog veel meer bijkomen moet de OV-infrastructuur nog komen. Besluiten over OV worden niet genomen, of zelfs zonder OV-voorzieningen. Havenstad is veruit de grootste locatie (50.000 woningen, waarvan een deel in Amsterdam Noord al gerealiseerd), gevolgd door de in aanbouw zijnde woningen op Zeeburgereiland (8000) en het tweede deel van IJburg (ca. 10.000) – terwijl op Zeeburgereiland al vele woningen en grote onderwijsinstellingen zijn – en dan komt het nog te bouwen Hamerkwartier (6.500). Het OV vraagt om concrete besluiten, net als die woningbouw. Dat vereist prioriteitsstelling bij de ontsluiting van grote woningbouwlocaties vanuit een visie op het OV-netwerk in de stad. Wij vragen daarbij om een duidelijke prioriteitsvolgorde voor OV-verbindingen: Westbrug, nieuwe Amsterdamse brug en Oostbrug.

We horen wel verhalen, nu ook weer de actualisatie van de Omgevingsvisie 2050, maar zien geen concreet voorstel voor OV over het IJ, geen aanlegbesluit voor de Westbrug. Een brug die behalve voor Havenstad ook voor de bestaande woonwijken in Amsterdam-Noord en Zaanstad van groot belang is, alsmede voor een verbinding met de zuidelijke kant van de binnenstad en Oud- en Nieuw-West. Er wordt een Oostbrug gepland voor fietsers, maar zonder openbaar vervoer. En nu weer een extra fietsbrug over het Amsterdamse Rijnkanaal naast de Amsterdamse brug. Maar weer niets voor het OV. Uiteraard moet er goede infrastructuur voor de fiets zijn, dat vinden wij ook. Maar waar hebben we het hier over?

Twee bruggen waarvoor je een E-bike of Fatbike nodig hebt gezien de lengte, hoogtes en hellingen. Waar een voetganger of gewone fietser weinig voordeel bij heeft. Het bewijs is er. Er wordt nauwelijks over de Amsterdamse brug gelopen. Evenmin over de mooie Nesciobrug. Een Amsterdamse brug die straks volledig dicht zal slibben met autoverkeer en dus voor openbaar vervoer een steeds grotere bottleneck wordt. En voor OV van grotere capaciteit niet toereikend is. Autoluw is het beleidsvoornemen, maar vooralsnog neemt het aantal auto's in de stad fors toe en dat hangt ook samen met die nieuwbouwwijken. Het gaat vaak over grote verplaatsingsafstanden, waarvoor je alternatieven voor de auto moet bieden. Niet iedereen heeft of wil een snelle E-Bike of Fatbike. Niet iedereen kan en wil fietsen. Mensen lopen geen grote afstanden, zeker niet over lange en hoge bruggen in weer en wind. Laat staan mensen die

slecht ter been zijn. Voor die grote nieuwbouwwijken en de inpassing daarvan in de rest van het stedelijk gebied is gewoon meer openbaar vervoer nodig. Meer verbindingen en meer capaciteit.

Alle drie die verbindingen zijn nuttig, mits ook geschikt voor openbaar vervoer. Wij missen een duidelijke prioriteitsstelling in aanleg en geld en een vertaling naar een tijdlijn voor deze oeververbindingen. Dit dan afgezet tegen de omvang en tempo van huidige en toekomstige woningbouw en de bouw van andere voorzieningen (zoals op Zeeburgereiland de Hogeschool, 3 middelbare scholen en een Zwembad). Die oeververbindingen moeten daarbij in groter perspectief geplaatst worden, als verbinding met verderweg gelegen wijken, met de binnenstad en met de 19^e eeuwse gordel in Amsterdam. Je moet dan niet in losse projecten denken, maar in verbindingen waar grote delen van de stad baat bij hebben. Wij denken dat vanuit dat perspectief de Westbrug het belangrijkste is, gevolgd door een nieuwe Amsterdamse brug en daarna de Oostbrug. Maar kijk ook naar aanvullende of alternatieve uitvoeringen.

Rover mist de in het beleid bepleite ontsluiting met openbaar vervoer. Wij zien wel aanvullende mogelijkheden. Allereerst het afbouwen van metrostation Sixhaven voor Buiksloterham, een deel van het Hamerkwartier en de bestaande wijken in Noord. Forse uitbreiding van de frequentie van het Oostveer (nu slechts om de 20 minuten) en ook 's avonds na half elf en 's nachts gaan varen. Met aan de noordzijde alsnog de nu ontbrekende buslijn naar het Oostveer. Voor de Westbrug de reeds geplande tramverbinding vanuit de Binnenring langs de Houthavens naar Havenstad aanleggen (zie de Omgevingsvisie) en deze doortrekken of aftakken via de Westbrug langs de IJ-oever naar Zaanstad en naar Molenwijk. Gebruik die kans ook om de binnenring voor openbaar vervoer als echte ringstructuur te creëren aan zuid- en noordzijde van het IJ via de West- en Oostbrug. Voor de Oostbrug een tramverbinding vanuit het Oostelijk Havengebied doortrekken naar Noord, naar metrostation Noorderpark en verder via NDSM en de Westbrug. Voor de Amsterdamse brug is een apart OV-brug nodig voor een door te trekken tramlijn vanuit Amsterdam Oost naar Zeeburgereiland en van daar als extra lijn via de baan van lijn 26 naar IJburg. Zodat IJburg zowel met het CS als met Oost en de zuidkant van de binnenstad wordt verbonden. De gemeente onderkent dit zelf ook, maar denkt pas rond 2040 een besluit te nemen. Dan zijn al die huizen dus al gebouwd.

Kijk ook of je op korte termijn de geplande grote werkzaamheden voor de IJtunnel kunt benutten om in die tunnel ook een fietsverbinding aan te leggen, tijdelijk of voor langere duur.

Een ander punt: het IJ is nu heel diep vanwege de grote zeeschepen. Als die niet meer varen op de plekken waar die oeververbindingen gepland zijn, kan een tunnel minder diep worden aangelegd. Wellicht een alternatief voor een West- of Oostbrug, omdat die ook beweegbare bruggen vereisen met alle kosten voor aanleg, onderhoud en bedienend personeel en veel extra nautische voorzieningen vergen.

Maar hoe dan ook: doe wat voor het OV, stel prioriteiten en stem daar je middelen op af. Geen oeverloze onderzoeken, maar tijdig OV realiseren bij grote woningbouwlocaties .

Namens Rover, afdeling Regio Amsterdam

Marinus de Jong - Voorzitter