

Aan: De gemeenteraad van Zaanstad
 Betreft: Zaans Mobiliteitsplan Koersnota maart 2020
 Van: Rover regio Amsterdam
 Datum: 1 juli 2020

Geachte leden van de gemeenteraad van Zaanstad,

De reizigersorganisatie Rover afdeling regio Amsterdam, waaronder Zaanstad valt, heeft met belangstelling kennisgenomen van de Koersnota voor het Zaans Mobiliteitsplan, waarin uw gemeente een aantal belangrijke uitgangspunten schetst. Graag willen wij u een aantal suggesties meegeven bij de verdere uitwerking van uw mobiliteitsbeleid¹.

De mobiliteit in en rond Zaanstad is afhankelijk van ontwikkelingen binnen Zaanstad en de regio. Dat biedt tegelijk kansen om naast de autonome besluitvorming door de gemeente over het eigen beleid ook uw invloed aan te wenden in de Vervoerregio Amsterdam, waarin de gemeente Zaanstad een belangrijke speler is, in uw contacten met de provincie Noord-Holland en de Rijksoverheid, alsmede de contacten en het beleid met gemeenten in de regio, in het bijzonder Amsterdam.

Uitgangspunten

"Zaanstad is in beweging en dat brengt grote uitdagingen met zich mee. De regio Amsterdam groeit hard en Zaanstad groeit daarin mee. We werken aan een sterke economie waar iedereen van profiteert. We willen tussen 2030 en 2040 klimaatneutraal zijn." ; aldus de nota.

Dat sluit in onze ogen direct aan op de uitgangspunten van de beleidsvisie de "Kansrijke noodzaak, het Regionale OV-toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland" van de gemeenten Amsterdam en Almere, de Vervoerregio Amsterdam en de provincies Noord-Holland en Flevoland (november 2019)". Die uitgangspunten zijn:

"Het is de visie van de regionale bestuurders dat de uitdagingen en ambities met betrekking tot leefbaarheid, duurzaamheid en autoluw, alleen effectief zijn in te vullen door op een fundamentele andere manier naar mobiliteitsvraagstukken en oplossingen te kijken. De regionale overheden zijn van mening dat een schaa sprong in het openbaar vervoer (OV) daarbij randvoorwaardelijk is. Deze OV-schaa sprong zal zich op alle niveaus moeten manifesteren: van de landelijke gebieden en dorpen in Flevoland en Noord-Holland tot de grote verstedelijkte agglomeratie van Amsterdam en van kleinschalige vraagafhankelijke OV-systemen tot zware spoor- en metrosystemen. Een schaa sprong is niet alleen nodig in de netwerken, maar ook in de manier waarop het OV wordt georganiseerd, gefinancierd en bekostigd. De rol van het OV verandert hiermee van een middel om knelpunten op te lossen, naar een systeem dat het mogelijk maakt om modaliteits- en mobiliteitstransities te realiseren."

Rover stelt voor dat u die ambitie duidelijk laat doorklinken in uw mobiliteitsplan.

Structuur

Rover wil ook graag aansluiten bij uw voorstellen over de structuur, aangezien mobiliteit samenhangt met maatschappelijke ontwikkelingen. U noemt *Zes Zaanse Opgaven*

¹ De tekst in blauw betreft citaten uit de Koersnota voor het Zaanse Mobiliteitsplan

en stelt bij het Koers zetten in de hoofdstructuur: 'Bij de beoogde hoofdstructuur is de keuze gemaakt niet te faciliteren, maar juist te sturen om de gewenste structuur te krijgen'.

Vanuit Rover willen we graag stil staan bij de elementen 1 en 3 (in uw nummering):

1. Zaanse Ladder bestaande uit twee staanders; het spoor en een HOV-as in Zaandam Oost met goed functionerende dwarsverbindingen;

3. Zaanstad en Amsterdam duurzaam verbonden via de Achtersluispolder en het Hembrugterrein.

Daarbij willen we de relatie leggen met uw bouwstenen, met name bouwsteen 5 Openbaar vervoer en knopen: plekken waar modaliteiten samenkomen langs twee dragende assen alsmede met uw voornemen: Hier trekt het Mobiliteitsplan samen op met een ander bouwsteen van de Omgevingsvisie: het Ruimteplan. MAAK Zaanstad is een uitwerking van de verstedelijkingsopgave en vormt een belangrijke startpunt voor het Ruimteplan en ook voor het Mobiliteitsplan.

U onderscheidt de volgende hoofdstructuur:

Het spoor vormt een belangrijke noord-zuidas door Zaanstad. Aan de oostkant van Zaandam is echter behoefte aan een tweede staander van de ladder: een hoogwaardige as met snel, frequent OV. Ondersteund door sterke fietsverbindingen in noord-zuid-én oost-westrichting.

Qua materieel is een keuze tussen metro, tram of (tram-)bus nodig. Het versterken van de Wibautas ligt het meest voor de hand. Hier zijn in potentie de meeste reizigers, het sluit goed aan op de ontwikkelgebieden en gaat langs Centrum-Oost.

Zaanstad en Amsterdam groeien naar elkaar toe. Achtersluispolder en Hembrugterrein vormen hierin een belangrijke schakel. De focus ligt op hoogwaardige verbindingen met Amsterdam-Noord, -Centrum én Sloterdijk / Haven-Stad, primair met ov, fiets en water.

Tegelijkertijd is de ontwikkeling op Achtersluispolder een belangrijke voorwaarde voor de komst van goed HOV.

De Zaanse ladder wordt de drager van het openbaar vervoer in Zaanstad. Het biedt hoogwaardige, frequente en snelle verbindingen binnen de stad en tussen Zaanstad en Amsterdam en andere regiogemeenten. Introductie van deze ladder betekent waarschijnlijk een structurele herziening van het ov-netwerk in Zaanstad, ook buiten de ladder.

Bijvoorbeeld: hoe gaan we om met bussen door het centrum, wat wordt de exacte ontsluiting van Poelenburg-Peldersveld, hoe sluit het netwerk aan op omliggende gemeenten inclusief Amsterdam en hoe vullen we de lokale bereikbaarheid in. Dit wordt uitgewerkt in de volgende fase.

Voorstellen van Rover

Rover onderkent dit belang en samenhang en wil u graag het volgende voorstellen:

1. Een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding via Amsterdam Noord naar de oostkant van de Zaan is alleen mogelijk als er veel reizigers zijn. Dus is er vervoersdraagvlak nodig en dat bepaalt u zelf met uw ruimtelijk beleid. Rover ziet graag dat u het verstedelijkingsbeleid voor Amsterdam Noord en Zaanstad, met name de Achtersluispolder op elkaar afstemt, zowel in de tijd als structuur, waarbij alleen intensieve bebouwing draagvlak genereert voor HOV. Dat betekent dat Zaanstad en Amsterdam van begin af aan een tracé reserveren en knooppunten ontwikkelen rond de beoogde stations of haltes van dit HOV. Daarbij is een noord-zuidverbinding het meest voor de hand liggend, met een situering die veel reizigers trekt (zoals een tracé via de Wibautas of De Weer, mede gelet op de ontwikkeling van Oostzijderveld en sportpark Hoornseveld), om juist vanuit Amsterdam een zware HOV-as aan de oostkant van de Zaan te creëren, die aansluit bij station Kogerveld en vandaar nog verder naar het noorden kan lopen.

In de voorbereiding van het Regionale OV-toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland' is geconstateerd dat het spoorwegnetwerk nog wel meer reizigers kan opvangen, maar ook tegen zijn grenzen aanloopt. Dan wordt het juist belangrijk om complementair daaraan een deel van de vervoersgroei op te vangen met zware regionale HOV-assen, zoals metro, snelle tramlijnen en hoogwaardige busverbindingen. Uw Oostelijke as kan zo'n verbinding vormen, mits Amsterdam en Zaanstad voor voldoende reizigers zorgen die de verbinding rechtvaardigen. Een goede verknoping met trein en buslijnen is vereist.

2. Als de verstedelijking in het gebied van Amsterdam-Noord en Zaanstad in samenhang wordt ontwikkeld, met name de Achtersluispolder, biedt het ook kansen om de lokale busnetwerken van Zaanstad en Amsterdam-Noord met elkaar te verbinden tot doorgaande lijnen die de verschillende wijken verbinden en ontsluiten. Dit vraagt wel om nader overleg met de Vervoerregio Amsterdam om de concessies Amsterdam en Zaanstreek meer op elkaar af te stemmen en te komen tot afspraken met de vervoerders voor een samenhangend netwerk.
3. Uw tweede staander in de ladder is de spoorlijn. Het intensiveren van de treindienst biedt veel kansen. Zoals ook in de analyses van het Regionale OV-toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland' is aangetoond vinden de meeste verplaatsingen binnen stadsgewesten plaats, over afstanden korter dan 40 km. Rover zou u mee willen geven om vooral meer inzet te vragen voor een hoogfrequente Sprinterdienst op de Zaanlijn, waarbij dan zowel de verbinding richting Amsterdam CS als de verbinding via de stations Sloterdijk en Lelylaan naar Schiphol van groot belang is. Richting Schiphol zijn daarbij rechtstreekste treinen uit de Zaanstreek van belang, niet alleen voor de lijn vanuit Hoorn. Wel is het dan wellicht nodig de infrastructuur voor de spoorlijn uit te breiden, zodat waar nodig Intercitytreinen de Sprinters kunnen inhalen. In uw voornemen om van de Provinciale weg meer een Stadsboulevard te maken zou dan ook de ruimtelijke reservering en inpassing voor de spoorlijn meegenomen kunnen worden en het vervangen van de overwegen door ongelijkvloerse kruisingen. De stations aan de Zaanlijn kunnen dan beter uitgroeien tot de door u voorgestelde knopen.

Rover geeft in overweging om aan de noordkant van de perrons van station Zaandam een tweede traverse te bouwen, die tevens kan dienen als oost-west loop- en fietsverbinding tussen de wijken en als extra ontsluiting van het NS en het busstation om de knoop Zaandam station verder te ontsluiten, waardoor de reizigersstromen ook beter verdeeld worden. Het verdient overigens ook aanbeveling om de aftakking van de Hoornse lijn bij de Provincialeweg geheel kruisingsvrij te maken, dus ook richting Purmerend-Hoorn.

Rover pleit er voor om de zeggenschap over de Sprinterdiensten bij de regionale overheden neer te leggen, in uw geval dus de Vervoerregio Amsterdam en de Provincie Noord-Holland. Dat laat onverlet dat de NS desgewenst deze diensten kan blijven exploiteren. Dan kan de Zaanlijn een metro-achtige treinbediening met Sprinterdiensten krijgen. Wij vragen u om deze zeggenschap te bepleiten in de VRA en bij de provincie Noord-Holland, omdat juist Zaanstad met zijn vele stations daar de vruchten van kan plukken.

4. Rover vraagt ook aandacht voor meer uitwerking van de sporten van de ladder. Het is daarbij van groot belang dat het centrum van Zaandam per bus goed bereikbaar blijft vanuit de verschillende wijken met haltes dichtbij de winkels en culturele voorzieningen. Een belang dat alleen maar groter wordt als Zaanstad in inwoneraantal verder

groeit. De halte Gedempte Gracht is na de OV- knooppunten NS Station en het busstation de Vlinder de drukst bezochte halte van Zaanstad. Doordat de Vervoerregio juist zwaarder inzet op R-NET lijnen dan op ontsluitende lijnen, en daar in het Programma van Eisen voor de nieuwe concessie Zaanstreek-Waterland mee verder gaat, blijft ook de bediening van het centrum door R-NET lijnen voor veel reizigers van groot belang. Juist in een centrumgebied dienen loopafstanden tot OV-haltes kort te zijn, om een goed alternatief voor de auto te bieden. Temeer daar in de Koersnota wordt gesteld dat de autodruk in het centrum van Zaandam nu juist omlaag moet. Naar wij begrepen hebben studeert de gemeente op vernieuwing van het centrumgebied. Wij vragen u daarbij een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer te waarborgen.

Deze sporten dienen ook de dragers te zijn voor de verbindingen met de stedelijke gebieden aan de west- en oostkant van Zaanstad, met name de IJmond. De in de nota genoemde verbinding A8-A9 is kennelijk ook ingegeven door de behoefte aan een verbinding tussen Zaanstad en de IJmond. Rover ziet graag dat u meer aandacht aan deze openbaarverbindingen besteedt. Aangezien de provincie Noord-Holland veel financiële middelen beschikbaar heeft voor deze wegverbinding, zou u uw invloed kunnen aanwenden bij de provincie om die middelen meer voor OV-verbindingen in uw regio in te zetten, in lijn met het uitgangspunt van het Regionale OV-toekomstbeeld 2040 voor Noord-Holland en Flevoland', waarin de provincie Noord-Holland een belangrijke speler.

5. Vaarverbindingen.

Zoals hiervoor opgemerkt sluit uw ladderconcept goed aan bij een zware HOV-as aan de oostkant van de Zaan. Dat biedt meer draagvlak in aantal passagiers dan een route via het Hembrugterrein. Voor de verbinding van het Hembrugterrein met Amsterdam zou aan een pontverbinding kunnen worden gedacht, die onderweg meerdere halteplaatsen heeft, zoals Havenstad Noord en de Houthavens. Benutting van de Zaan voor bootverbindingen ligt meer voor de hand voor vrije tijdsverplaatsingen en toerisme, dan als regulier OV. In zijn algemeenheid leert de ervaring dat de exploitatie van bootverbindingen erg duur is en in reistijd veelal niet concurrerend is met fiets en bus.

6. Tariefintegratie.

Rover pleit voor tariefintegratie van bus, tram, metro en trein in de Vervoerregio Amsterdam. Thans moet een reiziger die voor een verplaatsing van zowel de trein als van bus/tram/metro gebruik maakt een dubbel opstaptarief betalen. Ook is het treintarief op korte afstanden erg hoog. Doorgaande abonnementen van trein met bus, tram, metro zijn ook veel duurder dan abonnementen met bus, tram, metro. Dat is belemmerend voor het gebruik van de Zaanlijn. Tariefintegratie zou op zich al een sterke stimulerende werking hebben op het gebruik van de trein in uw ladder en stimuleert ook het gebruik van de bus als voor- en natransportmiddel. Wij stellen u voor dat u dit in de Vervoerregio Amsterdam aan de orde stelt.

7. Voorwaarden scheppen.

Het aandeel van het openbaar vervoer binnen Zaanstad is niet hoog. Dat zou u sterk kunnen verhogen door afstemming van verstedelijking op OV-knooppunten, fietsenstallingen bij stations en andere knooppunten, het parkeerbeleid, waaronder de parkeernormen bij nieuwbouw en P&R-beleid, snellere doorstroming van de bus door middel van vrije busbanen, opstelstroken bij verkeerslichten en prioriteit bij verkeerslichten. Snellere doorstroming trekt niet alleen meer reizigers, maar verlaagt ook de exploitatiekosten waardoor met hetzelfde geld meer OV aangeboden kan worden. Dit versterkt de leefbaarheid en

sluit ook aan bij uw vierde Zaanse Opgave het 'versterken kernen met levendige stad- en dorpserven', mits die dan ook met de bus goed ontsloten zijn.

Gaarne zijn wij bereid om onze voorstellen nader toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Marinus de Jong
Voorzitter Rover regio Amsterdam

Amsterdam@rover.nl