

Aan:

**Het dagelijks bestuur van
de Vervoerregio Amsterdam**

Datum 17 oktober 2024

Uw kenmerk

Ons kenmerk 20241017/RAR/OV nieuwbouwwijken

Onderwerp Advies OV-ontsluiting
van nieuwbouwwijken

Geachte leden van het dagelijks bestuur van de Vervoerregio Amsterdam,

De Reizigers Advies Raad (RAR) vraagt uw aandacht voor goede en tijdige ontsluiting van nieuwbouwwijken met openbaar vervoer. Dit betreft zowel de ruimtelijke reservering voor goede routes, infrastructuur alsmede middelen voor de exploitatie. Met dit ongevraagde advies nodigt de RAR u uit voor nader overleg over hoe de Vervoerregio een grotere rol kan spelen in de regio en ontwikkeling van de tijdige ontsluiting van nieuwbouwwijken met openbaar vervoer.

Inleiding

In het Programma van Eisen voor de concessie Amsterdam 2025-2036 wordt terecht gevraagd om een tijdige en goede ontsluiting van nieuwbouwwijken met het openbaar vervoer. De RAR heeft al eerder geadviseerd dat een goede ontsluiting ook de aanwezigheid vereist van goede, waar nodig ook aparte, infrastructuur voor OV. Die infrastructuur moet zowel een logische route voor OV-verbindingen mogelijk maken als een vlotte doorstroming van het OV garanderen. Dit is essentieel zowel voor een goede bereikbaarheid van nieuwe woonwijken als voor de exploitatiekosten van het OV.

Daarnaast heeft de RAR erop gewezen dat de ontsluiting van nieuwbouwwijken niet ophoudt bij de OV-infrastructuur en OV-routes in het nieuwbouwgebied. Juist de kwaliteit van de verbindingen met andere, oudere, stadsdelen en belangrijke knooppunten buiten die nieuwbouwgebieden is essentieel voor een OV-netwerk.

Het ontwikkelen van nieuwbouwwijken is een langdurig proces. Dat vereist bijtijds voorsorteren om tijdige en goede ontsluiting met OV mogelijk te maken door ruimte in de nieuwbouwwijk in te plannen voor een goede OV-route alsmede de verbinding van die nieuwbouwwijk met de rest van het OV-netwerk. Daarbij gaat het initiatief meestal uit van gemeenten als wegbeheerder en gebiedsontwikkelaar. Gemeenten zijn echter niet direct verantwoordelijk voor de exploitatiekosten van OV. De gemeenten willen wel de bereikbaarheid en leefbaarheid bevorderen met prioriteit voor lopen, fietsen en OV-gebruik. Dan moeten daar ook de condities voor worden gecreëerd.

De laatste tijd ziet de RAR een aantal plannen voor de ontwikkeling van nieuwbouwwijken waarbij geen goede infrastructuur ontsluiting met OV wordt voorgesteld, of pas in een verre en onzekere toekomst als het gebied al grotendeels ontwikkeld is en de bewoners hun vervoerkeuzes al bepaald hebben. Die lange termijnplannen, ver nadat de woningen gerealiseerd zijn, bieden geen enkele garantie op een OV-ontsluiting. Alleen wie OV goed regelt in de ruimtelijke ontwerpplannen krijgt goed OV. Ruimte ervoor en aanleg ervan moet in de uitvoeringsplannen meegenomen worden en financieel geormerkt worden. Er moet ook al OV rijden (lang) voordat de wijk helemaal af is, anders hebben mensen al een andere vervoerinvulling (m.n. auto) gevonden die zich maar weer moeilijk laat veranderen. We zijn ons ervan bewust dat bij de exploitatie van OV in nieuwe wijken de kost nadrukkelijk voor de baat uitgaat. Die extra aanloopkosten daarvoor moeten dan ook al gedekt zijn zodat er vanaf het begin OV in de wijk is. Het zou goed zijn als de Vervoerregio Amsterdam hiervoor dan ook fondsvorming regelt.

Advies

De Reizigers Advies Raad richt zich tot het DB met de vraag hoe het om wil gaan met de discrepantie tussen de breed gesteunde uitgangspunten voor goede OV-ontsluiting van nieuwbouwwijken en de feitelijke situatie. Dit is naar onze mening aanleiding voor meer regie van de Vervoerregio en om de RAR hier verder bij te betrekken. De RAR heeft de volgende punten in dit advies opgenomen:

1. De RAR richt zich met dit ongevraagd advies tot het DB van de Vervoerregio om allereerst met inliggende gemeenten en de MRA tot goede afspraken te komen voor een tijdige en goede ontsluiting van nieuwbouwwijken met OV, zowel de infrastructuur als lijnvoering.
2. Ten tweede adviseert de RAR een proactieve rol voor de Vervoerregio met eisen voor een goede ontsluiting voor het OV bij het ontwikkelen van stedenbouwkundige plannen. Zeker waar het om grotere vervoersstromen gaat is ook het tijdig plannen van de gehele OV-verbinding - en dus niet alleen het gedeelte in de nieuwbouwwijk - noodzakelijk.
3. Ten derde adviseert de RAR aan het DB om eventuele financiële bijdragen van de Vervoerregio aan gemeenten voor verkeersvoorzieningen in en naar nieuwbouwwijken afhankelijk te stellen van een goede infrastructurele ontsluiting met OV (naast uiteraard lopen en fietsen).

De RAR nodigt het DB en de VRA uit om te bespreken hoe dit advies verder uitgewerkt kan worden.

Uitwerking van het advies

De RAR ziet dit advies graag in ieder geval concreet toegepast in de tijdige ontsluiting van de volgende gebieden, waarbij wij opmerken dat deze lijst niet uitputtend bedoeld is:

1. Zeeburgereiland (ZBE)

De nieuwbouw is reeds in volle gang. Een Hogeschool is geopend en het ZBE is ook een schakel in OV-verbindingen van en naar IJburg, waar ook volop gebouwd wordt. Dat betekent dat op korte termijn een nieuwe brugverbinding naast of ter vervanging van de Amsterdamse brug dient te komen voor in ieder geval fiets en OV en niet pas ergens na 2040.

2. Oostbrug over het IJ

De enorme groei van Amsterdam Noord en de veranderende bevolkingssamenstelling en activiteitenpatronen in de stad maken het noodzakelijk dat in de uitwerking van de Oostbrug ook de toegankelijkheid per OV wordt meegenomen. Temeer daar aangenomen mag worden dat het Oostveer na realisatie van een voet-/fietsbrug verdwijnt, waardoor OV-reizigers vanaf de OV-haltes op het Azartplein 900 meter moeten lopen naar de overkant. Gelet op de hoge brug is dat zeker voor mensen die slecht ter been zijn of aangewezen zijn op een rolstoel

ondoenlijk. De RAR adviseert om een bijdrage van de Vervoerregio aan de Oostbrug afhankelijk te maken van een brugverbinding die ook toegankelijk is voor OV.

3. Westbrug over het IJ

De gemeente Amsterdam zegt een OV-verbinding via de Westbrug over het IJ belangrijk te vinden. Dit betekent echter dat ook een goede OV-route op en van en naar die brug vereist is. Zowel aan de noordzijde en de zuidzijde van het IJ. Dat vereist een goede stedenbouwkundige inpassing en afspraken met de Vervoerregio over een tracé. Tevens is de kans groot dat de realisering van deze brug nog lang op zich laat wachten.

4. Schinkel

Het nieuwbouwgebied Schinkel ligt voor een belangrijk deel buiten de door de Vervoerregio in het PvE gehanteerde loopafstanden voor een OV-ontsluiting via het metrostation Sneevlietweg en een mogelijke OV-route over de Sneevlietweg. Daar komt bij dat de werkelijke looproutes meestal aanzienlijk langer zijn dan de hemelsbrede uit het PvE, omdat deze routes worden bepaald door tunneltjes onder de Westtak en onder ringweg A10. Een tweede punt is de gerichtheid van de verbindingen. Het gaat er niet alleen om of er een OV-halte is. Er moet ook een goede rechtstreekse verbindingen met Oud Zuid worden gerealiseerd, zonder grote omwegen met verschillende keren overstappen. De gemeente onderkent dit belang wel voor de bereikbaarheid per fiets door een extra fietsbrug over de Schinkel te plannen. De RAR adviseert om het nieuwbouwgebied Schinkelkwartier via de nieuw te ontwikkelen centrale as niet alleen voor de fiets te ontsluiten en te verbinden met het aangrenzende stadsdeel aan de oostzijde van de Schinkel, maar dit ook voor het OV te doen.

5. Station Sloterdijk/Havenstad

De gemeente Amsterdam wil een snelle busverbinding tussen Sloterdijk en CS voor Havenstad realiseren. Daarbij wordt een aparte eindpuntvoorziening bij Sloterdijk gepland aan de noordzijde van de treinsporen, onder de viaducten, op de plek waar nu de Flixbussen vertrekken. Dit betekent dat de OV-passagiers via hoge trappen, liften (die vaak langdurig kapot zijn) en open loopbruggen moeten lopen om trein, metro en andere bus- en tramlijnen te bereiken. De situering van het huidige bus- en trameindpunt onder een aantal viaducten wordt nu al als onaangenaam en sociaal onveilig ervaren. Wij vinden het onbegrijpelijk dat dan nog zo'n voorziening wordt gerealiseerd aan de noordkant. Het maakt ook doorgaande busverbindingen onmogelijk, terwijl die op termijn met de nieuwbouw rond Sloterdijk en Havenstad wel wenselijk zullen zijn richting Oud en Nieuw West. De RAR adviseert om meer prioriteit te geven aan de overstapkwaliteit op dit steeds belangrijker wordende OV-knooppunt. De voorkeur gaat uit naar één centraal bovengronds bus- en tramstation, met een zo gemakkelijk mogelijke looproute naar de trein- en metroperrons. Juist vanwege de snel voortschrijdende bebouwing rond Sloterdijk is het essentieel om nu een goede keuze voor een toekomstvast oplossing te maken en de ruimtelijke inpassing te verzekeren. Deze oplossing dient bovendien op niet al te lange termijn gerealiseerd worden. Een optie kan het huidige voorplein voor het station zijn.

6. De Nieuwe Kern bij Duivendrecht

De gemeente Ouder-Amstel ontwikkelt een grote nieuwbouwwijk ten westen van de spoor-metrobaan tussen Duivendrecht en Bijlmer-Arena. Deze wijk wordt echter zo groot, dat een aanzienlijk deel van de woningen niet op loopafstand van de metrostations zal liggen. De RAR adviseert om in het stedenbouwkundig plan een goede OV-route op te nemen aan de westkant van deze wijk, die vanuit Bijlmer-Arena/Amsterdamse Poort deze wijk en het Amstelskwartier verbindt met de Rivierenbuurt in Oud Zuid.

7. Weespersluis

Een groot deel van deze nieuwbouwwijk is niet ontsloten met de bus. Ook al zullen veel inwoners van de trein gebruik willen maken, dan nog zijn busvoorzieningen naar elders in Weesp en overig Amsterdam, maar ook met station Weesp, noodzakelijk. Helaas is de wijk

niet goed opgezet voor een route door de wijk, maar toch is het nog steeds mogelijk om rond de wijk buslijnen te laten lopen ter ontsluiting en ook om daar voldoende ruimte voor een goede doorstroming van de bus te realiseren.

8. Haarlemmermeer

De gemeente Haarlemmermeer ontwikkelt nog een forse hoeveelheid woningbouw. Door de geluidszones rond Schiphol komen de woningen voor een groot deel aan de westkant van de gemeente terecht. De RAR adviseert allereerst om bij de planvorming voor de door te trekken Noord-Zuidlijn deze lijn verder door te trekken om grote woningbouwlocaties in de gemeente te ontsluiten. Voor die tijd en in aanvulling daarop zullen ook goede busroutes nodig zijn, met waar mogelijk eigen infrastructuur. Zowel richting Zwaanshoek als het gebied Cruquius. De RAR adviseert om de stedenbouwkundige plannen af te stemmen op een goede en logische routing van OV-verbindingen in dit gebied.

9. Cruquius in Amsterdam Oost

Dit gebied ligt buiten de loopnormen van 400 meter tot OV. Met een eenvoudige loop/fietsbrug naar het eindpunt van lijn 3 (Flevopark) kan dit worden opgelost. Hier wordt al jaren over gesproken, maar de wijk is inmiddels nagenoeg geheel bebouwd, zonder deze verbinding. De RAR adviseert snelle realisering.

10. De Weespertrekvaartbuurt

Er komt veel nieuw- en hoogbouw in dit gebied, waar ook gewerkt wordt. De metrostations liggen voor een groot deel van het gebied te ver weg. De RAR adviseert om ruimte vrij te houden voor en realisatie van een aanvullende ontsluiting met OV en deze tijdig te realiseren.

11. Saendelft

Deze wijk is inmiddels al grotendeels gerealiseerd. Veel woningen liggen ver van het NS-station. Helaas is in de wijk geen ruimte vrijgehouden voor een busroute die de wijk ontsluit en verbindt met het NS-station en met andere delen van Zaanstad. Een dergelijke opzet zou in nieuwbouwwijken niet toegepast moeten worden. In dit geval is nog reparatiewerk mogelijk voor een busroute aan de randen van de wijk.

De RAR ziet met belangstelling uw reactie op dit advies tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de Reizigers Advies Raad



Bart Drenth
Voorzitter