Verslag van gesprek met de Fietsersbond over de actualisatie van het Mobiliteitsplan Noord

Vergadering woensdag 7 mei 2025
Stadsdeel Noord, Buikslotermeerplein 2000

Onderwerp Reactie van de Fietsersbond op de concept actualisatie van het mobiliteitsplan Noord

Het gesprek start met een korte toelichting van de programmamanager op de actualisatie: het gaat niet om een nieuw plan, maar om een aanscherping en/of bijsturing van het bestaande mobiliteitsplan Noord dat is vastgesteld in 2021. Destijds heeft een uitgebreide participatieronde plaatsgevonden, waarbij ook de Fietsersbond veel input heeft geleverd. Dit keer kiezen we voor een aantal participatiegesprekken met partijen die vanuit hun expertise kunnen bijdragen aan het verbeteren van het concept dat er nu ligt.

De Fietsersbond mist in het concept de context van wat er met de maatregelen uit 2021 is gebeurd. Het is nu vooral een opsomming van maatregelen, maar het wordt onvoldoende duidelijk wat er al in gang is gezet en vooral ook wat de visie is voor de toekomst. Er zijn sinds 2021 veranderingen op het gebied van mobiliteit. Ook de cijfers die de mobiliteitsontwikkeling voorspellen (VMA-berekeningen) zijn veranderd sinds 2021, maar wat dat betekent en welke consequenties dat heeft, zie je in de actualisatie niet goed terug.

Ook constateert de Fietsersbond dat er verschillen zijn in de corridors van de dragende structuur, waarbij toelichting ontbreekt.

Van de maatregelen uit 2021 is nog heel weinig daadwerkelijk uitgevoerd. De Fietsersbond wil juist nauw betrokken zijn bij de uitvoering van de maatregelen en het is voor hen lastig om een voet tussen de deur te krijgen bij de projectteams die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de maatregelen uit het mobiliteitsplan.

Verder mist de Fietsersbond een evaluatie van wat het mobiliteitsplan uit 2021 heeft opgeleverd. Zeker de visie op de lange termijn van de mobiliteitsontwikkeling in Noord is spannend en het komt in de actualisatie niet duidelijk over hoe het mobiliteitsplan gaat helpen bij de langetermijndoelstellingen. Ook wordt in de actualisatie niet benoemd wat er wel is gerealiseerd sinds 2021, en voor welke maatregelen al wel of juist geen budget is vrijgemaakt door de gemeente en de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast mogen ook de sterke punten uit het plan van 2021 steviger benoemd worden in de actualisatie.

De programmamanager licht nog toe dat projecten soms ook verschillend worden opgepakt. Soms gaat dat ook via de onderhoudsprogrammering. In principe heeft de afdeling onderhoud de taak om projecten 1 op 1 terug te leggen, maar wanneer de gemeente constateert dat er meer

nodig is, dan proberen we via het mobiliteitsplan een extra aanvraag te doen. Maar de basistaak van het mobiliteitsplan is om op netwerkniveau te kijken naar wat er nodig is en daarin een coördinerende rol te spelen. Het netwerk moet altijd in orde zijn en de keuzes die er binnen het mobiliteitsplan gemaakt worden moeten dat ondersteunen.

De Fietsersbond benadrukt dat het STOMP-principe leidend moet zijn, ook in de indeling van de actualisatie. De Fietsersbond constateert dat de gemeente daarin nog stappen moet zetten. Het autoluwe beleid moet veel stringenter worden nageleefd en ook in de projecten wordt STOMP onvoldoende gehanteerd. De Fietsersbond verzoekt de programmamanager hier blijvend aandacht voor te vragen, ook nadat de actualisatie is vastgesteld.

De Fietsersbond noemt diverse casussen waarin fietsveiligheid nog onvoldoende geborgd is of waarbij de voortgang niet goed verloopt. Het gaat dan o.a. om de Landsmeerderdijk, Klaprozenweg, aanlanding Distelwegveer en Waterlandpleinbuurt. Op basis van de genoemde voorbeelden stelt de programmamanager voor om ook na de vaststelling van de actualisatie periodiek bij elkaar te komen en te bekijken wat het mobiliteitsprogramma kan betekenen in deze specifieke gevallen.

In de actualisatie van het mobiliteitsplan zijn ook automaatregelen opgenomen. Die spitsen zich vooral toe op de op- en afritten van de A10 en op de Johan van Hasseltzone. In het mobiliteitsplan van 201 stonden 14 automaatregelen, maar dat betrof ook veel kruisingen waarbij de situatie niet exclusief voor de auto geldt. In de actualisatie zijn geen maatregelen voor de auto weggevallen of extra autowerende maatregelen opgenomen. Gemeentelijk beleid om autogebruik terug te dingen zijn o.a. de parkeernorm bij gebiedsontwikkeling, 30 km/u (waardoor de auto niet meer per definitie het snelste vervoermiddel is en de keuze voor de fiets daardoor meer voor de hand komt te liggen) en betaald parkeren.

De Fietsersbond wenst een autovrije Johan van Hasseltzone. Wanneer dat niet mogelijk is, moet de fietser een eigen veilige route met brug krijgen. De Fietsersbond maakt zich zorgen dat het project Johan van Hasseltzone financieel niet rond komt en dat er daardoor op veiligheid en kwaliteit ingeboet zal worden.

De programmamanager wil in het voorgestelde vervolgtraject (periodieke afspraken met de Fietsersbond) ook graag het gehele fietsnetwerk onder de loep nemen samen met de Fietsersbond.

Wat betreft de nieuwe maatregelen (Volewijckbrug en fietsroute over Zijkanaal K) is de Fietsersbond positief. Wel is hotel Maritim een punt van zorg met de enorme aan- en afvoer van congresgangers op piekmomenten aan het begin en einde van de dag. Tevens is de aansluiting van de Volewijckbrug matig. Een wens van de Fietsersbond is om de Grasweg autoluw te maken en nog eens kritisch te kijken naar de fietsroute langs het IJ (voorbij Eye).

Nagezonden reactie Fietsersbond:

Fiets op één

"Het fietsnetwerk wordt de ruimtelijke basisstructuur van Noord". (*Citaat uit het Mobiliteitsplan Amsterdam Noord. Vastgesteld door het college van B&W, 29 juni 2021)*

Dit uitgangspunt vindt de Fietsersbond Amsterdam Noord ook bij de actualisatie van het Mobiliteitsplan onverkort belangrijk en urgent. Graag zouden wij deze duidelijke prioritering bevestigd willen zien in de Actualisatie. In de concepttekst lijkt te vaak vanuit de autobereikbaarheid te worden geredeneerd.

Een voorbeeld

"De rotonde Meeuwenlaan is vervangen door een kruising met verkeerslichten. Hiermee worden zowel de capaciteit van de kruising als de verkeersveiligheid verbeterd". Dit geldt alleen voor de auto's, voor fietsers is deze verandering een duidelijke achteruitgang.

Van bedenken naar doen

Wij constateren dat er sinds het vaststellen van het Mobiliteitsplan niet veel resultaten zijn geboekt op het gebied van verbetering van de fiets-infrastructuur in Noord. Veel van de voorgenomen fietsmaatregelen uit het Mobiliteitsplan stagneren en dat moet anders.

Voorbeelden

Landsmeerderdijk e.o.: Al sinds 2020 wordt er -met buurtbewoners en belangenorganisaties- gepraat over deze gevaarlijke route zonder dat dit tot concrete plannen heeft geleid.

Buikslotermeerplein: De verbetering van de gevaarlijke route Buikslotermeerplein (zuidzijde) vertraagt steeds weer, er is in de afgelopen decennia niets veranderd aan de weginrichting.

Waterlandplein: na 7 jaar aandringen door de Fietsersbond is nog steeds geen goed plan voor goede en veilige fietsbereikbaarheid van het winkel- en dienstencentrum).

Regie op alle projecten

Bij veel ontwikkel- en onderhoudsprojecten in het stadsdeel heeft het fietsnetwerk geen prioriteit. Elke projectmanager lijkt koning in zijn eigen koninkrijk. Het Mobiliteitsplan is een dode letter wanneer het niet uitgevoerd wordt. Hier zijn doorbraken nodig. Een nieuwe werkwijze met meer regie en afdwingbare uitvoering van het Mobiliteitsplan moet daar een impuls aan geven. Zonder voorstellen om de kloof tussen plan en uitvoering te verkleinen, heeft een actualisatie van het plan ook geen nut.

Voorbeelden

Distelwegveer: De opwaardering van het Distelwegveer vraagt om veilige fietsroutes er naartoe. De bestaande plannen en aanpassingen tot nu toe zijn onvoldoende, de Distelweg is bijvoorbeeld gevaarlijk.

Klaprozenweg: De Klaprozenweg wordt, door o.a. de inrichting met een vrije busbaan, slechter oversteekbaar en gevaarlijker voor fietsers, terwijl het oversteken door de nieuwbouw aan weerszijden juist sterk zal toenemen**.** 2

Maritim congreshotel: Hoe gaan 5000 congresgangers vervoerd worden, zonder dat dit ten koste gaat van de lopende en fietsende Amsterdammers die op de pont zijn aangewezen?

Landelijk Noord: De recent vastgestelde 'Nota van Uitgangspunten Integrale aanpak infrastructuur en openbare ruimte Landelijk Noord' heeft een absoluut onvoldoende ambitieniveau waar het fietsen betreft.

Leg uit hoe het Mobiliteitsplan tot goede (fiets)mobiliteit gaat leiden

Bij een actualisatie van het plan verwachten wij ook een terugblik, naast een analyse van de situatie nu. Welke van de (fiets)maatregelen zijn uitgevoerd, waar zitten de belemmeringen en

hoe kunnen die weggenomen worden? Hoe kan de Actualisatie zo opgesteld worden dat er nu ook daadwerkelijke verbeteringen zichtbaar worden op korte en middellange termijn? Concrete doelen, planningen, eisen, budget, regie etc.
Daarnaast zijn wij benieuwd naar wat de gewijzigde mobiliteitsprognoses (en kloppen die wel voor de fiets?) betekenen voor de analyse van de mobiliteitsontwikkeling. Ook zien we graag een verklaring en uitleg van de verschillen in de kaarten van het Mobiliteitsplan enerzijds en de Actualisatie anderzijds m.b.t. dragende corridors en ontbrekende schakels in Hoofd - en Plusnet Fiets in Noord.
Dit zou aan de Actualisatie moeten worden toegevoegd.

Grote lijnen versus details

We kiezen ervoor om verder niet in detail te reageren op de concepttekst van de Actualisatie van het Mobiliteitsplan Noord, ook al missen we nog wel onderwerpen.
Voorbeelden
Kinderen: Een blinde vlek in het oorspronkelijke plan is een specifieke visie op fietsen door kinderen en inrichting van schoolomgevingen.
OV haltes: Bewoners van Noord hebben behoefte aan goede en veilige stallingen voor hun eigen fiets bij OV haltes. Dat heeft prioriteit boven deelvervoerhubs.
Parkeren: Het ontbreekt aan aandacht voor fietsparkeercapaciteit in nieuwbouw.
Ons advies is om snel aan de gang te gaan, met nieuw elan en met meer regie op de uitgangspunten van het mobiliteitsplan bij het realiseren van (groot)onderhouds-, herprofilerings- en ontwikkelprojecten. Wij dragen daar graag actief aan bij.
Met vriendelijke groet,
Fietsersbond Amsterdam-Noord,
19 mei 2025