Gemeente Amsterdam

Notulen begeleidingsgroep Johan van Hasseltzone

Aan	Geadresseerden
Van	Zoulikha Taanabout, z.taanabout@amsterdam.nl, 06 86 55 75 23
Datum	24 september 2025
Vergadering	woensdag 24 september 2025 Spijkerkade 4 B/C
Aanwezig	Adri (Veban), Darlaine, (bewoner Mosveld), Thijs (bewonerscommissie de Punt), Gemma (fietsersbond), Stella (ANT, Vogelbuurt/IJplein), Marc (bewoner, OV-reiziger), Gemeente Amsterdam (Arend, Zoulikha, Eveline, Eric, Linda)

Welkom
Kennismaken

De bespreekpunten
- Oostbrug
- Johan van Hasseltzone

Oostbrug
Tijdens meerdere bijeenkomsten met commissies over ruimtelijke kwaliteit en inpassing is gesproken over de aanlanding van de nieuwe brug in Amsterdam-Noord: direct op de kade of verderop op het maaiveld. Inmiddels is vanwege technische eisen en ruimtelijke inpasbaarheid besloten dat de aanlanding verderop op het maaiveld zal plaatsvinden. Voor deze aanlanding zijn twee varianten uitgewerkt: model A en model B. Beide modellen zijn in concept gedeeld met de deelnemers, inclusief een 3D-weergave. Beide modellen worden gekenmerkt door een aanlanding over de kavel waar momenteel de VerbroederIJ staat. De brug komt hoog aan en het fietspad bereikt maaiveldniveau op de plek waar een aftakking van het fietspad richting Ketjenweg is bedacht. De hoogteverschillen kunnen met een combinatie van terrassen en hellingen worden overbrugd. De hellingspercentages van beide modellen variëren iets.

Tijdens de bijeenkomsten zijn verschillende vragen en opmerkingen naar voren gekomen. Zo werd gevraagd waarom er een bocht is gecreëerd om op het fietspad van de Johan van Hasseltweg aan te komen. Het antwoord hierop was dat dit is gedaan om de snelheid van fietsers te verminderen. Een deelnemer merkte op dat het belangrijk is om een veilige situatie te creëren voor het invoegen op het fietspad. Daarnaast werd gevraagd waarom er geen optie is voor fietsers om linksaf te slaan vanaf de brug, bijvoorbeeld richting horecagelegenheden. Deze opmerking wordt meegenomen in

de verdere uitwerking. Andere vragen gingen over de toegankelijkheid voor voetgangers en de beschikbaarheid van een bovenaanzicht in 3D.

Eveline heeft de planning gedeeld voor het verdere proces. In de loop van 2026 wordt een definitiebesluit verwacht, gevolgd door de vaststelling van het referentieontwerp in 2027. Als alles volgens plan verloopt, zal de brug op z'n vroegst in 2034 gereed zijn. Wel werd benadrukt dat deze data nog onzeker zijn.
In de definitienota zal een voorkeursvariant voor de brug en de omgeving worden opgenomen. Iedereen krijgt de mogelijkheid om op het plan te reageren, zodat het nieuwe bestuur een weloverwogen keuze kan maken. Tegelijkertijd wordt gestart met het juridisch-planologisch proces. Dit omvat onder andere de opstelling van een Nota Reikwijdte en Detailniveau, het Omgevingseffectrapport (OER) en een wijziging van het omgevingsplan, wat voorheen bekend stond als een bestemmingsplanwijziging.

Maandag 29 oktober is een bewonersbijeenkomst over de ruimtelijke kwaliteit van de Oostbrug. De uitnodiging hiervoor is meegestuurd met de agenda van dit overleg.

Johan van Hasseltzone

Er is een korte terugkoppeling gegeven over ontwerpvariant 1A, 2A en 2B en de uitkomst van verkeersonderzoeken en een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse:

- **Onvoldoende doorstroming van gemotoriseerd verkeer**
  Verlies van reistijd door verkeersopstoppingen.
- **Beperkte haltecapaciteit**
  Niet toereikend voor toekomstige HOV- en GVB/EBS-bussen.
- **Vertraging voor reizigers bij station Noorderpark**
  De huidige in-/uitgang en het stijgpunt zijn onvoldoende voor de reizigersstroom.
- **Ruimtelijke kwaliteit onder druk**
  Beperkte mogelijkheden binnen de huidige infrastructuur.

Conclusie: de varianten 1, 2A en 2B bieden geen toekomstbestendige oplossingen. Daarom is op 12 juni het bestuur gevraagd om een derde variant te onderzoeken met een busplatform aan de westzijde (van het Noordhollandsch Kanaal) van de Johan van Hasseltweg.

Vervolgens is ontwerpvariant 3 gepresenteerd. De deelnemers spraken hun tevredenheid uit over de aanleg van een fietsstraat langs de Varenweg, omdat dit een verbetering betekent ten opzichte van de huidige scherpe bocht bij de afslag vanaf de Jip Goldsteijnbrug. Tegelijkertijd werden zorgen geuit over de afstand van de fietsparkeerfaciliteit (bij het nieuwe busplatform) tot station Noorderpark. Het advies is om de fietsenstalling aantrekkelijk te maken door deze veilig, overdekt en gebruiksvriendelijk te ontwerpen, en te zorgen voor een overzichtelijke en aantrekkelijke openbare ruimte rondom de stalling. Daarnaast werd gepleit voor het behoud van de fietsparkeerruimte onder het viaduct aan de oostzijde van het metrostation Noord, voor fietsers die vanuit die kant aankomen. Ook werd gevraagd rekening te houden met senioren die hun fiets dichtbij moeten kunnen parkeren vanwege beperkte loopafstanden. Verder werd geadviseerd om vooruit te denken over een ruimteclaim voor een fietsenstalling aan de oostzijde bij toekomstige gebiedsontwikkeling, bijvoorbeeld op de locatie van huidige basisschool de Kinderboom.

Er kwamen ook verschillende dilemma's en ontwerpuitdagingen aan bod. Een belangrijk vraagstuk is hoe de weg zo compact mogelijk kan worden ingericht met een vrije busbaan en voldoende rijbanen, zonder de weg onnodig veel te verbreden. Verbreding en in het uiterste geval een bomenrij langs de gehele Johan van Hasseltweg, zou namelijk ten koste gaan van bestaand groen en de afstand tot gevels verkleinen. Daarnaast werd besproken hoe de Q-Park-garage boven het winkelcentrum Mosplein het beste kan worden ontsloten. Een ander knelpunt is het busplatform, waar naast het aantal HOV-bussen onvoldoende ruimte is voor GVB- en ESB-bussen. Dit vraagt om een oplossing waarbij kruisingen met de vrij liggende busbaan voor HOV/ZaanIJ worden vermeden. Ook lukt het op dit moment onvoldoende om ruimtelijke kwaliteit toe te voegen. Mede vanwege de inpassing van 2x2 autorijbanen en beperkte ruimte nabij metrostation Noorderpark. De ruimtelijke kwaliteit zouden we dan voornamelijk in de flanken van de Johan van Hasseltweg moeten creëren: de aangrenzende woonbuurten. Wat dit zou kunnen betekenen, werken we op hoofdlijnen uit in een stedenbouwkundige visie waarbij we teruggaan naar de historische context van het gebied en stedelijk beleid zoals het veranderen van stadslanen en het aantrekkelijker maken van stadsentrees (Metrostation Noorderpark, aanlanding Oostbrug). Daarbij is de vraag aan het bestuur of zij akkoord gaan met verdere uitwerking hiervan.



Tijdens de bijeenkomst zijn ook verschillende suggesties gedaan. Zo werd voorgesteld om het busplatform uit variant 3 te vergroten door het gebouw door te trekken over het viaduct richting Wingerdweg. Een andere optie is het creëren van een HUB elders op het traject, zodat minder HOV-bussen hoeven te halteren bij het metrostation. Ook werd geopperd om het aantal bussen en bushaltes überhaupt te verminderen, zodat er meer ruimte ontstaat voor ruimtelijke kwaliteit. Verder werd de vraag gesteld waarom de IJtunnel niet wordt verbreed met extra functies of waarom geen Bongerdtunnel wordt overwogen.

Een belangrijk aandachtspunt vanuit de begeleidingsgroep is de sociale veiligheid en leefbaarheid rondom metrostation Noorderpark. Het station wordt als sociaal onveilig ervaren vanwege de donkere omgeving, bedreigende situaties en het gebrek aan sociale controle. Er is behoefte aan ruimtelijke kwaliteit en voorzieningen met de suggestie van een verdieping boven het metrostation met functies die de leefbaarheid verbeteren. Daarnaast werd gevraagd om een openbaar toilet en invalideparkeerplaatsen bij het metrostation.

In de bijeenkomst hebben we gecommuniceerd dat de opgave complex is en dat de beschikbare ruimte beperkt is. Er zijn vragen gesteld waarom er nog aan de opgave wordt gewerkt als we zien dat deze niet haalbaar is en een aantal deelnemers pleit voor een heroverweging. Het projectteam benadrukte dat ontwerpvarianten nodig zijn om aan het bestuur te laten zien wat wel en niet mogelijk is. Het bestuur kan vervolgens keuzes maken, bijvoorbeeld door minder prioriteit te geven aan een verkeersstroom. Ook bekijken we andere oplossingsrichtingen.

Vooruitblik 2025
Op 29 oktober vindt het BreedBestuurlijkOverleg plaats, waarin we variant 3 bespreken en het bestuur vragen om richtinggevende uitspraken te doen over dillema's die hierboven genoemd staan. Eind november organiseren we een bewonersbijeenkomst om alle geïnteresseerden en belanghebbenden te informeren over uitkomst bestuur en plan vervolg.