Verslag van gesprek met Amsterdam Noord Toegankelijk over de actualisatie van het Mobiliteitsplan Noord

Vergadering maandag 26 mei 2025
Historisch Centrum Amsterdam Noord, Johan van Hasseltweg 32b

Onderwerp Reactie van Amsterdam noord Toegankelijk (ANT) op de concept actualisatie van het mobiliteitsplan Noord

ANT is sinds kort ook gekoppeld aan de Aanpak Noord, op verzoek van portefeuillehouder El Ksaihi. ANT kijkt al jaren naar praktische zaken in de openbare ruimte waar mensen met een beperking of ouderen tegenaan lopen, vaak ook echt met een meetlint in de hand. Hun conclusies worden echter lang niet altijd goed opgepakt door het stadsdeel of door projectteams. ANT mist een centrale plek waar zij terecht kunnen met hun opmerkingen en gesignaleerde knelpunten.

ANT heeft geen bijzonder goede herinnering aan het participatieproces gedurende de totstandkoming van het oorspronkelijke mobiliteitsplan in 2021. Destijds hebben zij ook nog een schriftelijke reactie verzonden. De programmamanager van de actualisatie van het mobiliteitsplan zou deze reactie uit 2021 graag toegestuurd willen krijgen van ANT.

De programmamanager licht toe wat de achtergrond van de actualisatie is. Er komt de komende jaren nog veel woningbouw bij in Noord. Voor het fietsnetwerk zijn in de actualisatie behoorlijk grote stappen gezet, en de ov-maatregelen landen vooral in de Johan van Hasseltzone en de HOV Zaan/IJ.

ANT geeft aan dat zij vanaf het begin van de gebiedsontwikkeling betrokken zouden willen zijn om praktische tips mee te geven over toegankelijkheid. Daarnaast vraagt ANT zich af of de vervoerwaarde van de HOV wel goed berekend is. In de jaren ‘90 was er sprake van een metroverbinding met Zaanstad, maar die is er niet gekomen. De metro naar Zaanstad was een serieuze reservering die jarenlang de plannen in het westelijke deel van Noord beïnvloedde. De route ging over de Meteorenweg.

ANGSAW (Amsterdam Noord Groene Stad Aan het Water) zou graag de bodemonderzoeken met betrekking tot de Oostbrug openbaar willen kunnen inzien. Het vermoeden is dat de toegenomen kosten van de Oostbrug te maken hebben met de OerIJ-geul.

Ook wordt aangegeven dat de eigenheid van Noord bewaard moet blijven en dat verdichting daarin een risico vormt. In Noord is een hoge concentratie van beschermd stadsgezicht. De historie van Noord is belangrijk om te beschermen tijdens de grootschalige gebiedsontwikkeling. In gebieden die benoemd zijn als Rijks Beschermd Stadsgezicht is nieuwbouw vrijwel uitgesloten

ANT geeft aan dat mensen met een beperking gebruik maken van dezelfde infrastructuur als voetgangers en fietsers, maar wel op basis van andere voorwaarden. Voor mensen met een beperking zijn tijdelijke maatregelen (omleidingen) en ontbrekende schakels in het netwerk vaak erg hinderlijk. (Zieke) Ouderen en mensen met een handicap leven bij de dag en de maand, moeten naar artsen en ziekenhuis kunnen komen en liefst ook nog naar een leuke bijeenkomst. ANT constateert dat er meer urgentie wordt gegeven aan deugdelijke omleidingen voor autoverkeer dan aan goede en toegankelijke omleidingen als het gaat om fiets- en voetpaden.

ANT constateert dat brughellingen vaak te lang en te steil zijn waardoor het heel oncomfortabel wordt voor ouderen en mensen met een beperking. De hellingsgraden voldoen vaak niet aan wat er nodig is voor mensen met een beperking. Een hellingsgraad van 4% is een stuk lastiger dan een hellingsgraad van 2 à 3%. Van (zieke) ouderen en mensen met een handicap kreeg ANT veel klachten over de onbegaanbare hellingen bij wind en regen. Veel bestaande hellingen zijn steiler dan in nieuwe paden. Ook zijn er veel waterbarrières door waterlopen en hoge wegen. Een korte afstand hemelsbreed kan vaak niet genomen worden.

ANT vindt dat de voetganger, ouderen en mensen met een beperking zijn ondervertegenwoordigd in de actualisatie. Daarnaast is het ov voor deze groep geen goed alternatief, omdat het ontbreekt aan fijnmazigheid. De fijnmazigheid gaat niet op voor netwerken voor langzaam verkeer, als alle onbruikbare delen worden doorgestreept. In het verleden was er voor het stadsdeel een zg. roze route langs belangrijke bestemmingen en een groene langs recreatieve bestemmingen. Bij de roze route werd altijd snel gladheid bestreden en vuil verwijderd (een noord-zuid route en een oost-west route getekend met roze viltstift).

ANT maakt zich zorgen over de hellingsgraden van de Oostbrug (en in de toekomst ook de Westbrug). Voor kwetsbare verkeersdeelnemers moet het Oostveer blijven bestaan. Het is van belang dat er ook een bushalte bij de aanlanding van het Oostveer komt. Aan de overzijde bij het Azartplein is de aansluiting op het ov wel goed geregeld, in Noord niet. Ook bij andere pontaanlandingen in Noord sluit de bus niet goed aan. Dit is belangrijker geworden sinds de lijnbussen niet meer door de IJtunnel gaan.

Het ov is tegenwoordig vermarkt. Dat betekent dat ze niet iedereen bedienen, maar vooral de gebruiker waar ze het meest aan verdienen. Het gaat dan vooral om snelheid en niet meer om fijnmazigheid. Bestemmingen in de buurt zijn met het ov daarom slecht bereikbaar. Ook constateert ANT dat proeven en pilots met het ov vaak op verkeerde momenten en onder verkeerde condities worden uitgevoerd, waardoor de resultaten aangeven dat de proef niet succesvol genoeg was, terwijl dat op andere momenten een heel ander beeld had kunnen geven.

ANT merkt op dat kleinschalig particulier ov zoals de Bannehopper en Florahopper een belangrijke rol vervult in de gaten die het regulier ov laat vallen. Daarom vinden ze het erg belangrijk dat dit soort initiatieven gestimuleerd en ondersteund wordt. Ook vanuit sociaal oogpunt.

De buslijnen in de wijken zijn verdwenen. Bijvoorbeeld de bus die langs het zwembad reed, of de lijn die dwars door de Banne-Zuid reed. Voor sommige mensen in Noord betekent dat dat ze nu op

meer dan een kilometer van de dichtstbijzijnde ov-halte wonen. Fijnmazig ov is echt nodig, voor ouderen, mensen met een beperking, mensen zonder auto. Het is nodig om de voorzieningen te kunnen bereiken, maar ook om sociale isolementen te voorkomen.
Daarbij merkt ANT op dat ook in de ontwikkelgebieden ouderen komen wonen en dat het ov ook daar niet op orde is. In de ontwikkelwijken als Elzenhagen en Hamerkwartier is een hoge dichtheid. Garages langs de hoofdroute, en geen straten maar bochtige paden voor langzaam verkeer. Geen busroute voor het verplichte fijnmazig OV. De ontwerpers zeiden dat de bereikbaarheid en stop-/ophaalplaats later wel werd geregeld, voor ambulance, taxi/s, AOV en Canta's. Bij nieuwbouw van zorgwoningen zou een bushalte vlakbij verplicht moeten zijn.
ANT vindt het onbegrijpelijk dat er in een dichtbevolkt gebied zoals Noord alleen maar minder buslijnen en bushaltes zijn gekomen. De regio is inmiddels beter voorzien van ov dan stadsdeel Noord.

De invoering van 30 km/u heeft geen positief effect op het ov in Noord, omdat dit de bussen ook vertraagt.

ANT merkt op dat de demografische ontwikkeling in Noord beter onderzocht zou mogen worden, om behoeftes en voorzieningen beter op elkaar af te stemmen.

In de nabijheid van ouderenwoningen moeten de looproutes op orde zijn. Dat geldt ook voor voorzieningen zoals het ziekenhuis en gezondheidscentra. In Noord is een aantal belangrijke ov-corridors verhoogd aangelegd. Bijvoorbeeld de IJdoornlaan en de Nieuwe Purmerweg. Bushaltes zijn daardoor alleen bereikbaar met hellingen of trappen en omdat het ov niet fijnmazig is, is er ook geen uitwijkmogelijkheid naar een andere halte. Deze haltes worden ook als sociaal onveilig ervaren omdat er te weinig zicht is op de omgeving door het hoogteverschil.
ANT heeft in 2016 al een brief naar het stadsdeelbestuur gestuurd over alle hooggelegen haltes in Noord. Dat waren er 2 x 16 stuks, waarvan meerdere op een rij. De weg ligt ca 4.5 meter hoger dan de straat. Toen liep er vaak nog een laaggelegen woonstraat parallel, die haltes zijn nu meest geschrapt, en de bussen van nu kunnen lekker doorrijden. Op verzoek van Cliëntenbelang is toen een voorbeeld uitgewerkt. Oordeel Cliëntenbelang: de ligging van deze haltes is niet aanvaardbaar, een lift is nodig, kan alleen als noodoplossing.

ANT benoemt ook de Mospleinrotonde als een onveilige en onprettige situatie De mening van de verkeerscommissie is dat deze Oost-Westverbinding over de Van Hasseltzone nooit voldoende kan zijn en dat er een andere oost-west verbinding voor auto's nodig is. Er zijn nu al te veel opstoppingen waardoor gebieden onbereikbaar zijn. De programmamanager geeft aan dat deze nu onderdeel is van project Johan van Hasseltzone. Dit project kijkt ook naar de omgeving van station Noorderpark en naar de eventuele noodzaak voor een extra brug voor fietsers/voetgangers.

ANT ervaart de hoeveelheid vrachtverkeer in Noord als een probleem. Er is als gevolg van de gebiedsontwikkeling veel bouwverkeer, maar ook veel verkeer als gevolg van verhuizingen en bezorging. Bij verkeersprognoses wordt waarschijnlijk niet meegeteld dat nog tientallen jaren er bouwverkeer rijdt op alle grotere wegen en woonwijken. Ook waar autoluw de norm is.

De P+R bij station Noord heeft 10 invalidenparkeerplekken die vrijwel altijd leeg staan omdat de P+R voor een deel van de Noorderlingen alleen maar te bereiken is door eerst richting Broek in Waterland te rijden en dan ter hoogte van Het Schouw om te keren. Verder is de dichtstbijzijnde lift op station Noord vanaf de P+R alleen bestemd voor GVB-personeel en niet voor gehandicapten. Enkele invalidenparkeerplekken zijn gewijzigd naar oplaadplekken. Mensen uit bijvoorbeeld Broek in Waterland gebruiken de invalidenparkeerplekken zelden. Destijds is een garagegebouw beloofd, met wel een in-en uitgang voor mensen uit Noord.

ANT constateert dat invalidenparkeerplekken op sommige locaties worden opgeheven om plaats te maken voor oplaadplekken. Personen met een officiële Invaliden Parkeer Plaats verhuizen wel eens naar een nieuwe speciale woning die naast het OV ligt, en ze blijven dan recht houden op een nieuwe IPP, waardoor gewone parkeerplaatsen verdwijnen. Dat is zichtbaar bij Elzenhagensingel nabij station Noord. Ze hebben mogelijk ook recht op een plaats in de eigen autogarage. Maar die kost maandelijks geld. Dit gaat veel algemene plaatsen kosten in nieuwe autoluwe wijken. Bij sociale woningbouw in Elzenhagen is de parkeernorm van 1 % veranderd in 0%.

De overstap van de Noord-zuidlijn naar de oudere metrolijnen is voor de meeste gehandicapten te lang, te zwaar en ingewikkeld.