Vastgesteld door: DB, op datum 17-8-2026
Opdrachtgever: Matthijs Opheikens
Directie: V&OR

Participatie eindverslag - Verlengde Groene Zoom







Afbeeldingen; informatie flyer en bovenaanzicht oversteek IJdoornlaan

Introductie

We willen de oversteek op de IJdoornlaan ter plekke van de Hilversumstraat veiliger maken en aanpassen. Meerdere bewoners hebben aangegeven dat zij deze oversteek onveilig vinden. De IJdoornlaan is een brede en belangrijke 50km-weg in Amsterdam-Noord. De oorzaken voor verkeersonveiligheid liggen naast de soms hoge snelheden ook aan de grote overmaat van de rijweg (ca. 12 meter asfalt, plus 2 maal ca. 3 meter aan haltekommen aan weerszijden) en het zeer beperkte voetgangerssteunpunt in de rijweg dat eveneens grotendeels in asfalt is uitgevoerd.

De IJdoornlaan verbindt verschillende delen van Noord, vooral de buitenwijken, sluit aan op de ringweg en is hierbij een belangrijke verkeersader voor nood- en hulpdiensten en buslijn 37. De weg is gekwalificeerd als plusnet auto, plusnet bus. Aan de oostkant van de IJdoornlaan bevindt zich op 200m Kindcentrum Bekkers. Aan de westkant bij de Spanderswoudstraat, zijn kleine kantoren en (medische) praktijkruimtes. Op ongeveer 300 meter afstand ligt het winkelcentrum Waterlandplein. Aan weerszijden van de IJdoornlaan vinden we woningen. De Hilversumstraat is aan de rand van de wijk gelegen. Op dit deel van de IJdoornlaan rijden ca. 22.000 motorvoertuigen per etmaal (bron: tellingen Basec, 2022, 2024 en 2026) en steken er ca. 500 á 1000 voetgangers en fietsers per etmaal over (telling n.a.v. een schouw).

Wie konden er meedoen en waarom?

Voor de aanpassing van deze oversteek is een verkeersadvies opgesteld hetgeen vertaald is in een schetsontwerp. Hierin zijn de maatregelen beschreven die de verkeersveiligheid van de oversteek kunnen verbeteren. De participatie had als doel om de uitgangspunten van het schetsontwerp toe te lichten en eventuele onduidelijkheden weg te nemen (informeren). Daarnaast zijn meningen, belangen en behoeften van bewoners en andere betrokkenen opgehaald, zodat meer wederzijds begrip kon ontstaan voor de voorgestelde maatregelen en de gemaakte keuzes (raadplegen). Tot slot zijn kennis, ervaringen en suggesties verzameld om het schetsontwerp – binnen de vastgestelde participatieruimte – waar mogelijk inhoudelijk en kwalitatief te verbeteren (adviseren).

Bij de participatie zijn direct omwonenden en het bestuur van Kindcentrum Bekkers betrokken. Voor de communicatie zijn de volgende middelen ingezet:

- Circa 1.800 flyers verspreid in de buurt.
- Een projectpagina op amsterdam.nl met informatie over het project, het schetsontwerp en de mogelijkheden om mee te denken (enquête).

Door gebruik te maken van taalniveau B1 en een overzichtelijke projectpagina is de informatie zo toegankelijk mogelijk gemaakt, zodat bewoners eenvoudig kennis konden nemen van het project en konden deelnemen aan de participatie.

Wat hebben we georganiseerd?

De participatie bestond uit een participatiebijeenkomst, een individueel gesprek met het bestuur van Kindcentrum Bekkers en een online enquête, waarin inwoners hun mening konden geven. De participatiebijeenkomst vond plaats op 2 juni van 17.00 tot 19.00 uur in Kindcentrum Bekkers.

Tijdens deze participatiemomenten konden deelnemers reageren op het schetsontwerp, hun mening geven over de voorgestelde maatregelen en de verwachte effecten op de verkeersveiligheid. Tijdens de participatieavond zijn 31 omwonenden gesproken en daarnaast hebben 41 mensen de online enquête ingevuld.

Hoe is het proces verlopen en wat hebben we hiervan geleerd?

Het participatieproces is verlopen zoals vooraf was vastgelegd in het participatieplan. Vanuit het project is de geplande aanpak gevolgd. De participatieavond werd goed bezocht en daarnaast hebben veel bewoners de enquête ingevuld. Dit laat zien dat het verbeteren van de veiligheid van de oversteek sterk leeft in de buurt.

Tijdens de participatie bleek dat veel inwoners zich betrokken voelen bij dit onderwerp. Er zijn waardevolle gesprekken gevoerd over de mogelijkheden en beperkingen van de voorgestelde maatregelen. Tegelijkertijd gaf een aanzienlijk deel van de deelnemers aan dat zij de maatregelen niet ver genoeg vinden gaan om de verkeersveiligheid voldoende te verbeteren. Tijdens de informatieavond heeft het projectteam daarom toegelicht welke afwegingen aan het ontwerp ten grondslag liggen en waarom bepaalde voorgestelde maatregelen niet mogelijk of niet wenselijk zijn.

De aanwezigen vormden een diverse groep, variërend van mensen van halverwege de dertig tot boven de zeventig jaar, met zowel een Nederlandse als een migratieachtergrond. Jongeren waren minder direct vertegenwoordigd, maar verschillende ouders kwamen ook met voorbeelden namens hun kinderen.

Daarnaast hebben veel deelnemers hun contactgegevens achtergelaten. Hierdoor kunnen zij gedurende het vervolgproces betrokken blijven en actief worden geïnformeerd over de verdere uitwerking van het project.

Terugkijkend kan worden geconcludeerd dat de gekozen participatievormen passend waren en goed hebben gefunctioneerd. Gezien de grote betrokkenheid van de omgeving is de verwachting dat bewoners zich ook in het vervolgtraject zullen blijven uitspreken.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Hieronder volgt het overzicht van de belangrijkste uitkomsten van het participatieproces; de uitkomsten van de inloopavond op 2 juni en de online enquête.

Algemeen

Veel bewoners ervaren de oversteek van de IJdoornlaan als onveilig. Auto's rijden vaak te hard en houden weinig rekening met langzaam verkeer, wat oversteken lastig en risicovol maakt. Vooral ouderen, kinderen en mensen met een fysieke beperking hebben hier last van. De kleine middenberm (het beperkte voetgangerssteunpunt) met weinig ruimte om veilig te wachten en de grote fysieke overmaat van de rijweg, maakt wat de situatie verder verslechtert.

Hoewel de voorgestelde plannen positief worden ontvangen, vinden veel bewoners dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de oversteek echt veilig te maken. Bewoners pleiten hierbij vooral voor het toevoegen van een of twee zebrapaden, het verhogen van de middenberm tot aan de rotondes, het plaatsen van verkeerlichten en een flitspaal en verlaging van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur.

Uitkomsten inloopavond 2 juni

Tijdens de inloopavond op 2 juni in Kindcentrum Bekkers aan de Volendammerweg 160 waren ongeveer 30 bezoekers aanwezig. Van hen hebben 18 een reactieformulier ingevuld. De algemene opmerkingen zijn hieronder samengevat. De meest genoemde punten staan bovenaan, gevolgd door de punten die minder vaak zijn genoemd. Tijdens de inloopavond zijn de reacties vanuit het project op de voorstellen van omwonenden in de gesprekken toegelicht. Hieronder volgt hiervan een samenvatting.

Samenvatting van voorstellen bewoners	**Reactie vanuit het project**
1) Veel aanwezigen pleiten ervoor om naast de voorgestelde maatregelen ook een **zebrapad aan te leggen**, al dan niet gecombineerd met goede verlichting en verkeersdrempels. De oversteek wordt als gevaarlijk ervaren, auto's rijden te hard en voetgangers moeten vaak lang wachten voordat ze veilig kunnen oversteken.	*Gezien het huidige Amsterdamse en landelijke beleid is de aanleg van een VOP (voetgangersoversteekplaats/zebrapad) op deze locatie niet wenselijk.* *Voor het realiseren van een VOP dient de snelheid van auto's lager te zijn, anders zorgt het voor schijnveiligheid. Een VOP is namelijk geen snelheids-remmende maatregel, maar een voorziening die bedoeld is om de oversteekbaarheid voor voetgangers te verbeteren. De oversteekbaarheid kan op deze locatie wel worden verbeterd door het realiseren van grotere midden-eilanden.* *Een VOP kan op deze locatie ook een schijnveilig creëren omdat deze minder in het verwachtingspatroon van de bestuurders valt. De weg oogt namelijk als een provinciale weg, gelegen in het groen, waarbij men minder snel overstekend langzaam verkeer verwacht.*

	Als secundaire argument geeft de politie aan dat het ongevalsbeeld geen directe aanleiding geeft tot een dergelijke maatregel.
2) Bewoners geven daarnaast aan dat de **verhoging van de middenberm moet worden doorgetrokken tot aan beide rotondes** (Volendammerweg en de rotonde richting de snelweg). Dit voorkomt onveilig inhalen en zorgt ervoor dat de weg wordt versmald en automobilisten rustiger gaan rijden.	*Deze aanpassing past niet in het profiel van een doorgaande 50km weg waar nood- en hulpdiensten gebruik van moeten maken en snel van A naar B moeten kunnen geraken. Deze maatregel voorkomt tevens niet dat er (te) hard gereden wordt.*
3) Veel mensen vragen daarnaast om het plaatsen van **verkeerslichten (verkeersregelinstallatie, VRI)** om de oversteek nog veiliger te maken. Dit wordt vaak genoemd als aanvullende maatregel.	*Zelfde argumentatie als bij VOP punt 1* *Daarnaast is een VRI (verkeersregelinstallatie) niet per definitie veiliger. Verkeerslichten op een ongebruikelijke plek kunnen ertoe leiden dat zowel bestuurders als voetgangers het rode licht negeren (roodlichtnegatie). Dit kan bijvoorbeeld gebeuren wanneer bestuurders regelmatig voor rood moeten stoppen terwijl er niemand oversteekt, of wanneer voetgangers de weg gemakkelijk kunnen oversteken en niet op groen wachten. Ook zal de VRI op bepaalde momenten, zoals 's avonds en 's nachts, buiten werking zijn en moet de bus met prioriteit kunnen passeren.* *Daar komt bij dat een VRI een relatief kostbare maatregel is, zowel in aanleg als in beheer en onderhoud. De keuze voor een VRI moet daarom goed onderbouwd kunnen worden. Op basis van bovenstaande argumenten is er op deze locatie onvoldoende aanleiding om voor deze maatregel te kiezen.*
4) Ook het plaatsen van een **flitspaal** wordt vaak aangegeven als remmende maatregel.	*De inzet van een flexflitser kan nader worden onderzocht. Een flexflitser kan de snelheid van verkeer in beide rijrichtingen tegelijkertijd handhaven. Voor plaatsing gelden echter verschillende voorwaarden, waaronder voldoende verkeersintensiteit, snelheidsoverschrijdingen en een aantoonbare noodzaak vanuit de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door een intensief gebruikte oversteeklocatie.* *Ter hoogte van de Jisperveldstraat is een vergelijkbare flitspaal aanwezig. Dit kan voor het Openbaar Ministerie een argument zijn om een aanvullende flexflitser op deze corridor niet te plaatsen (gemeenten plaatsen geen flexflitsers).* *Daarnaast gelden diverse technische randvoorwaarden voor de locatiekeuze, zoals de afwezigheid van een middengeleider en*

	verkeersborden die verstoring, vertekening of reflectie van de meetapparatuur kunnen veroorzaken.
5) Daarnaast stellen veel mensen voor om de **snelheid** op de IJdoornlaan tussen de twee rotondes te **verlagen naar 30 km** per uur**,** om de verkeersveiligheid te verbeteren.	*De gemeente heeft ervoor gekozen om de ontsluitingswegen van/naar de A10 en verkeersaders, die tevens van belang zijn voor nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer, een maximumsnelheid van 50 km/uur te laten behouden. Hiermee wordt een goede doorstroming van het verkeer gewaarborgd. Verlaging van het snelheidsregime en bijbehorende handhaving door politie is daarbij geen optie zonder ruimtelijke herinrichting. Verlaging van de maximumsnelheid wordt daarom niet overwogen, maar er wordt gezocht naar de mogelijkheid om de oversteekbaarheid te verbeteren.* *Achtergrond:* *Op de ontsluitende wegen van/naar de A10 wordt het gemotoriseerde verkeer geconcentreerd, waardoor het zeer drukke wegen zijn. Dit zijn tevens wegen die kenmerken hebben van wegen met relatief hogere snelheden. Het zijn geen verblijfsstraten, door de afwezigheid van voetpaden, fietspaden, parkeren en entrees van woningen. Dergelijk wegen zijn ingericht op het afwikkelen van veel verkeer en kennen bijvoorbeeld achterkanten van bebouwing/ geluidsschermen en zijn vaak gelegen in het groen. Het is daarmee meer geloofwaardig dat hier een passende hogere snelheid geldt. Er kunnen daarom vraagtekens worden gesteld bij het instellen van een lagere snelheid zonder zeer grootschalige ingrepen aan de rijweg en omgeving.*
6) Enkele mensen stellen voor om een **(halve) rotonde aan te leggen** op de huidige oversteeklocatie en/of de weg iets uit te breiden met een remmende slinger**,** zodat het verkeer wordt afgeremd en de situatie veiliger wordt.	*Deze aanpassing past niet binnen het profiel van een doorgaande gebiedsontsluitingsweg (zie eerdere uitleg ontsluitingsweg) en kennen slechts een zeer beperkte remmende werking. Als secundair argument is deze maatregel ook erg duur, hoge uitvoeringskosten.*
7) Enkele mensen pleiten voor de **aanleg van een apart fietspad** langs de IJdoornlaan**,** waar nu alleen een voetpad is. Dit zou het aantal overstekende fietsers verminderen en de fietsafstand voor veel mensen verkorten.	*Deze maatregel heeft een grote ruimtelijke en verkeerskundige impact, hetgeen niet past binnen het profiel van een doorgaande gebiedsontsluitingsweg (zie eerdere uitleg ontsluitingsweg). Daarnaast zijn er al alternatieve routes beschikbaar om de betreffende bestemming te bereiken. Met het verbeteren van de oversteekbaarheid op deze locatie kan bovendien een belangrijk deel van de ervaren problematiek*

	worden weggenomen, zonder dat ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur nodig zijn.
8) Eén iemand doet de suggestie om een geluidsflitspaal te plaatsen vanwege geluidsoverlast van auto's die te hard rijden.	*Een geluidsflitspaal heeft momenteel geen juridische status en kan daarom niet worden ingezet door handhaving.*
9) Eén iemand geeft aan dat het zebrapad bij Waterlandplein beter verlicht moet worden.	*Dit valt buiten de scope van het project maar is doorgegeven aan het gebiedsteam.*

Uitkomsten online enquête

41 mensen hebben de enquête ingevuld waarvan 29 de gehele enquête hebben afgemaakt. 90% van de (41) respondenten gebruikt zelf de oversteek en veel van hen (64%) dagelijks. Bijna de helft (47%) steekt de IJdoornlaan zowel fietsend als lopend over en rond de 30% vooral te voet. Hieronder een korte beschrijving van de antwoorden op de openvragen uit de enquête. De reacties komen overeen met reacties opgehaald tijdens de inloopavond.

Op de vraag: "Wat vindt u van de bereikbaarheid van de bushaltes aan beide kanten van de IJdoornlaan?" blijkt dat een klein aantal respondenten de bereikbaarheid als prima, goed of voldoende beoordeelt. Het algemene beeld is echter dat de bushaltes zelf goed gelegen zijn, maar dat de oversteek van de IJdoornlaan een knelpunt vormt. De meeste kritiek gaat over de ervaren onveiligheid door hoge snelheden, het ontbreken van een zebrapad en de beperkte bescherming voor voetgangers. Dit komt overeen met de respons van de inloopavond.

Op de vraag; "Wat vindt u van deze plannen om de oversteek bij de IJdoornlaan veiliger te maken?" beschouwt de meerderheid van de respondenten de plannen als een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Tegelijkertijd is er een sterke wens voor aanvullende maatregelen, met name een zebrapad, meer bescherming voor voetgangers en fietsers en verdere snelheidsbeperkende maatregelen. Het overheersende sentiment is: "goed begin, maar nog niet voldoende om de oversteek echt veilig te maken."

Op de vraag: "Heeft u nog meer ideeën om de oversteek veiliger te maken?" komen de antwoorden overeen met de antwoorden op de eerdere vragen en laten zien dat bewoners vooral behoefte hebben aan duidelijke voorrang voor voetgangers en fietsers. Een zebrapad, eventueel gecombineerd met verkeerslichten, is veruit de meest genoemde maatregel. Daarnaast bestaat brede steun voor snelheidsverlaging, handhaving en infrastructurele aanpassingen die het autoverkeer afremmen en de oversteek overzichtelijker maken. Het algemene sentiment is dat snelheidsremmende maatregelen alleen niet voldoende zijn en dat voetgangers en fietsers een sterkere positie moeten krijgen.

Niemand geeft aan zelf een beperking te hebben waar we rekening mee moeten houden, maar men kent wel andere mensen (voornamelijk ouderen) waarvoor boven gestelde opmerkingen gelden.

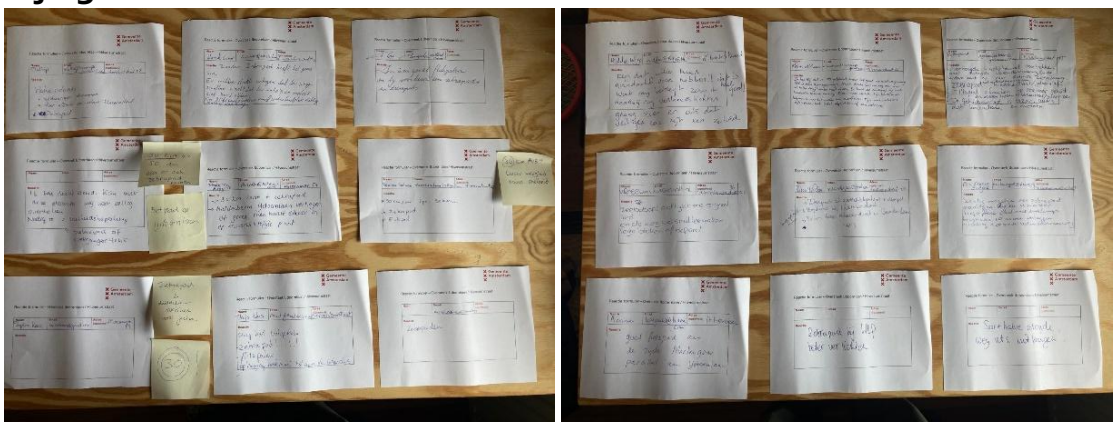
Vooruitblik

Het ontwerp wordt, waar mogelijk met de input van inwoners en belanghebbenden, uitgewerkt naar een verkeerskundig ontwerp en dan naar een uitvoeringstekening. Ook zal er een verkeersbesluit moeten worden genomen, met input vanuit nood- en hulpdiensten. Het definitieve ontwerp/ uitvoeringstekening wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur. Na vaststelling door het bestuur wordt het ontwerp gepubliceerd op de website en worden de betrokken deelnemers aan het participatietraject hierover geïnformeerd.

De planning is dat het definitieve ontwerp in het najaar 2026 wordt afgerond. Naar verwachting starten de werkzaamheden vervolgens in het tweede kwartaal 2027. Voorafgaand daaraan wordt de uitvoering naar betrokkenen gecommuniceerd. Ook worden bewoners voorafgaand aan de uitvoering via een flyer geïnformeerd over de planning en praktische zaken rondom de werkzaamheden, zoals de fasering en eventuele overlast.

Voor vragen over het proces kunnen zij contact opnemen met de omgevingsmanager; de contactgegevens zijn te vinden op amsterdam.nl/stadsdelen/stadsdeel-noord/oversteek-IJdoornlaan/. Op deze pagina is ook meer informatie over het project te vinden via de projectpagina.

Bijlage



Opmerkingen genoteerd tijdens de participatieavond