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

Vergadering donderdag 15 mei 2025
Stadsdeel Noord, Buikslotermeerplein 2000

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

- De voetgangersvereniging constateert dat de voetganger nauwelijks vertegenwoordigd is in de actualisatie van het mobiliteitsplan. De S van STOMP lijkt wel weggevallen.
- Bij 2.2.: er moeten meer alternatieven komen voor mensen die niet kunnen of willen fietsen. Van oudsher is de combinatie lopen en ov de meest gemaakte keuze in Noord. Dat geldt voor de oorspronkelijke Noorderlingen maar ook voor migranten. Deze groepen mensen zien de fiets niet als alternatief, maar kiezen voor de auto als alternatief.
- In de actualisatie wordt vooral gekeken naar hoofdverplaatsingen. Maar de reis begint bij de voordeur. Deelverplaatsingen zijn een belangrijke factor in mobiliteit. Zie ook 4.5.1. op pagina 20.
- In de actualisatie zijn geen cijfermatige gegevens opgenomen over voetgangersaantallen, maar die cijfers zijn er wel.
- Het ov is te veel weggehaald uit Noord en er zijn te weinig kleinschalige alternatieven. Pendelbusjes, dolmusen (zoals in Istanbul) zouden wenselijk zijn. Ook is het noodzakelijk om initiatieven zoals de Bannehopper en de Tuindorp Express verder te brengen. Daarin ligt ook een taak voor de overheid. De behoefte aan dit soort kleinschaligheid is bekend bij het stadsdeel, maar de ambitie mag echt hoger.
- Het Oostveer is nu ook aantrekkelijk voor voetgangers, maar een brug zal gezien de lange overspanning minder aantrekkelijk zijn voor de voetganger. Dit zal in een later stadium ook gaan gelden voor de NDSM-pont en het Distelwegveer (wanneer de Westbrug er komt).
- De voetganger heeft drie verschijningsvormen: de functionele loper, de wandelaar en de verblijver. Ze hebben een belangrijke sociale functie en zorgen voor verbinding en leefbaarheid.
- Lopen en ov zijn nauw aan elkaar verwant. De koppeling tussen deze twee functies mag sterker benoemd worden.
- Bij 2.4.1. zou het moeten gaan om het verbeteren van loop- en fietsroutes én de verblijfskwaliteit. Dit moet ook bij het project worden benoemd.
- Bij 2.4.2.: in plaats van een busverbinding kan ook worden gedacht aan kleinschalig ov.
- Pagina 14: de ongevalscijfers geven geen compleet beeld. Voetgangers worden vaak niet meegeteld. Als voorbeeld: een fietser die tegen een voetganger aan rijdt wordt geregistreerd als eenzijdig fietsongeval. De systematiek is hier niet goed op ingericht.

- Het verschil in snelheid op de fietspaden tussen de verschillende typen fietsen is ook hinderlijk en gevaarlijk voor voetgangers. Fietsen wijken eerder uit naar de stoep dan naar de rijbaan.
- Voetgangersoversteekplaatsen met een VRI zijn vaak zo ingericht dat de VRI aan de rijbaan staat. De voetganger moet dan eerst nog het fietspad oversteken en dat is met de toenemende fietssnelheden gevaarlijk.
- De looproutes van en naar ov-haltes moeten verbeterd worden. Ook de sociale veiligheid van haltes moet beter, conform het eyes on the street principe.
- 4.4.2. op pagina 19: de Voetgangersvereniging verzoekt om duidelijk te benoemen dat de fietsroute over Zijkanaal K gerealiseerd gaat worden. Vooruitlopend hierop zou moeten worden nagedacht hoe de Nieuwendammerdijk verkeersluwer en veiliger kan worden gemaakt.
- De noordelijke ov-route wordt benoemd als de meest complexe, vanwege de ruimtelijke inpassing. Ook hier geldt dat er onvoldoende gekeken is naar kleinschaliger ov. Het zou een mooie pilot kunnen zijn, eventueel ook met behulp van een denktank of een prijsvraag.
- Publieke mobiliteit is onvoldoende inclusief.
- Voor de volgende actualisatie zou het STOMP-principe beter gevolgd moeten worden, waarbij de cijfers over voetgangers en de combinatie lopen/ov het startpunt zouden kunnen vormen.