Adviesaanvraag DB aan stadsdeelcommissie

Stadsdeel:	Noord
Onderwerp adviesaanvraag:	Actualisatie Mobiliteitsplan Noord
Portefeuille:	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Meegestuurde stukken:	Actualisatie Mobiliteitsplan Noord
Procesbegeleider:	Anne Bijlmer
Datum weekstart/staf:	8 mei 2025
Datum stadsdeelcommissie:	14 mei 2025 (presentatie) en 28 mei 2025 (adviesaanvraag)
Datum dagelijks bestuur:	3 juni 2025
Registratienr. (optioneel):	…

Over adviesaanvragen door het DB: Conform de Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022:

- (art. 19, lid 2) vraagt DB de stadsdeelcommissie (SDC) om advies als het voornemens is gebiedsopgaven met belangrijkste vierjaren doelstellingen vast te stellen, alsmede de zo nodig jaarlijkse herijking daarvan, of op eigen initiatief een taak of bevoegdheid uit te oefenen waarbij uniforme openbare voorbereidingsprocedure in de zin van afdeling 3.4 van de Awb of inspraak in de zin van de Algemene Inspraakverordening aan de orde is;
- (art. 19, lid 6) legt DB significante ruimtelijke herinrichtingsprojecten tijdig voor advisering voor aan SDC;
- (art 31, lid 2) informeert DB SDC vooraf over inzet van financiële middelen en SDC wordt in gelegenheid gesteld daar advies over uit te brengen, waaronder voorstellen voor een andere inzet.

Bij besluitvorming maakt DB inzichtelijk wat advies van SDC is en hoe eventuele voorstellen of moties als bedoeld in art. 30, lid 3, zijn verwerkt. DB neemt advies van SDC over indien is vastgesteld met meerderheid van stemmen en past binnen stedelijke en budgettaire kaders. DB kan uitsluitend schriftelijk met zeer zwaarwegende redenen afwijken van advies of voorstel van SDC. (art. 19, lid 5)
Als standpunten van stadsdeelcommissieleden bij uitbrengen van advies uiteenlopen, worden in advies standaard alle verschillende standpunten binnen commissie kenbaar gemaakt. (art. 30, lid 5)

Adviesvraag dagelijks bestuur aan stadsdeelcommissie:

Formuleer hier de vraag aan de stadsdeelcommissie

In 2021 is het Mobiliteitsplan Noord door het college van B&W vastgesteld. Aanleiding is de grote groei van inwoners en arbeidsplaatsen in Noord. Het Mobiliteitsplan Noord beantwoordt de vraag wat de gemeente en de Vervoerregio moeten doen om Noord in de toekomst bereikbaar en leefbaar te houden. Gekozen is voor een duurzaam stedelijk mobiliteitssysteem waar lopen, fietsen en het gebruik van het openbaar vervoer de belangrijkste reiskeuzes zijn. Om dit doel te bereiken is een samenhangend pakket van maatregelen opgesteld.
Sinds de vaststelling van het plan in 2021 zijn de voorbereiding en uitvoering van de in het plan opgenomen maatregelen opgestart. In de actualisatie is rekening gehouden met het structureel andere reisgedrag na de Covid-pandemie, de ingevoerde verlaging van de maximumsnelheid op veel wegen en de (aanstaande) invoering van betaald parkeren in grote delen van Noord. Op basis van de meest recente inzichten over de groei van Noord, de ontwikkeling van beleid, de voortgang van gemeentelijke projecten en programma's en maatschappelijke trends en ontwikkelingen is gekeken in hoeverre met het vastgestelde maatregelenpakket de bereikbaarheid en leefbaarheid van het stadsdeel voldoende geborgd zijn. Geconstateerd is dat de in gang gezette maatregelen, waaronder de grote projecten Johan van Hasseltzone en HOV ZaanIJ allen nog steeds zeer noodzakelijk zijn.
Ook zijn er twee opgaven naar voren gekomen die in de komende tien jaar opgepakt moeten worden:

- De realisatie van een nieuwe loop- en fietsroute over Zijkanaal K. Deze route is nodig als alternatief voor de Nieuwendammerdijk, een straat die nu al als problematisch wordt ervaren en waar geen ruimte is voor verdere groei van het fiets- en wandelverkeer.
- Het ter plaatse van de Volewijckbrug meer ruimte creëren voor voetgangers en fietsers. Ook dit is een plek waar de huidige inrichting als problematisch wordt ervaren en die geen ruimte biedt voor verdere groei.

Wij vragen de stadsdeelcommissie om advies te geven over de actualisatie van het Mobiliteitsplan.

Advies stadsdeelcommissie:
Advies van de stadsdeelcommissie aan het dagelijks bestuur

Algemeen advies:

De stadsdeelcommissie mist in de actualisatie de urgentie van de mobiliteitsproblemen in Amsterdam Noord. Dit stadsdeel is het snelst groeiende stadsdeel en zal dit de komende jaren ook blijven. Amsterdam noord is een bijzonder stadsdeel vanwege de waterweg die het stadsdeel scheidt van de andere stadsdelen. Hierdoor is een directe verbinding met de andere stadsdelen voor verkeer problematischer dan voor de andere stadsdelen.

Voor het autoverkeer is voor deze problematiek decennia geleden een redelijke oplossing gevonden door 3 tunnels (Coentunnel, Schellingwoudertunnel en de IJ-tunnel). Maar de stadsdeelcommissie maakt zich zorgen over de mogelijkheid om de toenemende bevolking via het bestaande wegennet in Noord af te handelen. Ook het OV heeft met een centrale metrolijn en busverbindingen aan de tangenten op meerdere plekken een oversteek. Maar de afname van het aantal buslijnen, de beperkte dienstregeling en zorgen over capaciteit maakt dat de stadsdeelcommissie ook zorgen heeft over bereikbaarheid van OV. Zij vindt het een gemiste kans dat de oversteek van een tramverbinding over de Oostbrug en vanaf Zeeburgereiland naar Noord niet doorgaat. Daarnaast maakt zij zich zorgen over het steeds verder uitstellen van de HOV lijn naar Zaandam (de zogenaamde ZaanIJ-lijn). Wat betreft het langzaam verkeer maakt de stadsdeelcommissie zich zorgen over de steeds drukker wordende ponten en het steeds in tijd vooruit schuiven van de vaste oeververbindingen. Binnen Noord zien we positieve ontwikkelingen wat betreft aanpak fietsstructuren, maar vinden de tijdpaden te lang.

In de actualisatie van het mobiliteitsplan en eigenlijk van het hele plan komen de voetgangers er heel erg bekaaid vanaf. In het plan worden voetgangers 7x, auto 53x, fiets 101x en OV 172x genoemd. Dat vindt de stadsdeelcommissie erg mager, terwijl voetgangers net zo belangrijk zijn als alle andere vervoersvormen. Sterker nog volgens het STOMP principe zouden zij op één moeten staan.

Bovendien richt het plan zich vrijwel uitsluitend op beweging, terwijl mobiliteit evenzeer draait om stilstand. Een fiets die niet veilig geparkeerd kan worden, maakt niemand mobiel. Een auto die geen parkeerplaats vindt, brengt niemand thuis. Het is paradoxaal: we plannen voor stromen en snelheden, maar vergeten dat elk voertuig uiteindelijk ergens moet blijven staan. In Amsterdam Noord, waar we mensen willen verleiden om de fiets te pakken naar het OV, wordt deze overgang tussen modaliteiten ondermijnd doordat die fiets vervolgens wordt gestolen bij de halte. Mobiliteit begint en eindigt bij de vraag: waar laat ik dit veilig achter?

Data

Daarnaast mist de stadsdeelcommissie in deze actualisatie harde data waarop wij kunnen anticiperen en adviseren. In het vorige mobiliteitsplan stond bijvoorbeeld dat in 2026-2028 de lijn over de klaprozenweg de vraag niet meer aan zou kunnen. Wij zien niet terug in de actualisatie hoe het er nu voor staat. Wel zien we uitstel van uitbreiding van die lijn, waardoor we in 2026-2028 tot mogelijk 2035 met een lijn zitten die de capaciteit niet meer aan kan.

Ook wordt er gesteld dat het verkeer minder in gegroeid dan er eerder is verwacht, vanwege het thuiswerken. Wij zien hier echter geen data van en lezen we in het parool dat mensen het afgelopen jaar juist meer buitenshuis zijn gaan werken en juist het fietsverkeer sterk is gestegen.

Integraliteit

Wij missen in deze actualisatie een integraal beeld van de bereikbaarheid van Noord. Hoe staat het met de capaciteit van de metro en busverbindingen, de capaciteit van het stratennetwerk, opritten A10 en de A10 zelf, en hoe staat het met de capaciteit van de ponten. Juist door de bereikbaarheid van Noord vanuit een integrale

blik te bekijken, kunnen we zien of Noord nog voldoende bereikbaar blijft en of er nog voldoende redundantie is. Door het opknippen in verschillende projecten en programma's dreigt die integraliteit te verdwijnen.

Adviespunten:

- Zorg voor een betere monitor en onderbouwing door het gebruik van data, met inachtneming van de privacy van burgers. Wees hierbij vernieuwend. Sommige data, bijvoorbeeld over doorstroming hebben we nu alleen over autoverkeer. Terwijl deze data in de toekomst in toenemende mate nodig is voor fietsverkeer. Deze modaliteit neemt namelijk in de modellen het sterkst toe.

- Stop meer urgentie in de planvorming. Sterke groei van woningbouw zonder goede voorzieningen voor langzaamverkeer en OV zorgt ervoor dat het autoverkeer mogelijk sterker stijgt dan vanuit de agenda autoluw gewenst. Wij zien in de prognose dat juist de komende 10 jaar de woningbouw nog sneller groeit dan de afgelopen jaren.

- Bekijk het mobiliteitsnetwerk van Noord vanuit een integrale blik, door de oversteek van het IJ bij het programma SprongoverhetIJ te laten en de ZaanIJ lijn bij dat betreffende projectteam en de concessie voor OV bij de aanbieders dreigt een integrale blik te ontbreken. Hierdoor lopen we het risico te worden verrast over de plotselinge vraag naar de ene modaliteit door vertraging in de uitbreiding van de andere modaliteit.

- Werk het concept 'publieke mobiliteit' concreet uit met pilots in Noord, specifiek voor kwetsbare groepen en eerste/laatste kilometer problemen. Dit innovatieve systeem combineert flexibel openbaar vervoer, Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en vrijwilligersvervoer tot een efficiënt netwerk. Voor Noord, met zijn vele kleinere kernen en afstanden naar OV-haltes, kan dit een game-changer zijn voor de bereikbaarheid.

- De stadsdeelcommissie ziet graag de urgentie van de voetgangers(veiligheid) uitgewerkt in de actualisatie.

Specifiek:

- Onderzoek of er goede fietsparkeervoorzieningen aan de Noordkant van het IJ kan worden gerealiseerd, bijvoorbeeld bij NDSM. Dit maakt dat er minder fietsen mee op de pont hoeven en er minder druk op de openbare ruimte komt bij evenementen.

- Wacht niet te lang met het aanpassen van de openbare ruimte rond de Ketjenfabriek. De route vanaf het Oostveer om het bos over de Zamenhofstraat en Nieuwendammerkade zijn nu onaantrekkelijk voor fietsers, waardoor zij bijna gedwongen worden door het bos te gaan. Deze fietsroute wordt straks met de komst van de brug over zijkanaal K toch aangepast. Hiermee kan volgens de commissie al snel een start mee worden gemaakt.

- Realiseer veilige fietsenstallingen bij alle belangrijke OV-knooppunten, met inachtneming van de privacy van burgers. Fietsdiefstal bij metro Noorderpark en andere haltes weerhoudt mensen ervan om de fiets te combineren met het OV. Onderzoek daarnaast veilige fietsenstallingen bij uitgangslocaties van Noord.

- Stel concrete criteria vast voor de geplande hub-locaties oost en west van Noord, in plaats van jaren te blijven 'onderzoeken'. Het plan spreekt over nieuwe knooppunten waar verschillende buslijnen samenkomen en waar deelmobiliteit beschikbaar komt, maar geeft geen richting over locatie, timing of inrichting. Noord heeft nu behoefte aan duidelijkheid en actie.

Reactie DB:

Reactie van het dagelijks bestuur aan de stadsdeelcommissie

Het Dagelijks Bestuur dankt de stadsdeelcommissie voor het uitgebreide advies over de actualisatie van het Mobiliteitsplan. Het Dagelijks Bestuur deelt het gevoel van urgentie dat met betrekking tot de groei van het inwoneraantal van Noord ook de voorzieningen voor mobiliteit (met name voor OV en fietsverkeer) mee moet groeien.

Het Dagelijks Bestuur ondersteunt het advies van de Stadsdeelcommissie om een mobiliteitsmonitor te gaan uitvoeren naar de verkeersstromen met specifieke aandacht voor voetgangers(veiligheid) en fietsers. Daarnaast wil zij ook dat de voortgang van de programma's Sprong over het IJ, HOV ZaanIJ en Veren in deze monitor wordt meegenomen om te waarborgen dat er met een integrale blik naar het mobiliteitsnetwerk van Noord gekeken wordt.

Het Dagelijks Bestuur omarmt het advies met betrekking tot het concreet uitwerken van het concept 'publieke mobiliteit' door middel van het organiseren van pilots in Noord, specifiek voor kwetsbare groepen en eerste/laatste kilometer problemen. Zij wil dat dit als maatregel aan de actualisatie wordt toegevoegd en bekijken of er een concreet plan met middelen gemaakt kan worden om te bekijken of flexibel openbaar vervoer, Wmo-vervoer, leerlingenvervoer en vrijwilligersvervoer gecombineerd kan worden om te bekijken of zo het OV-netwerk van Noord op sommige plekken efficiënter kan worden ingericht.

Met betrekking tot de specifieke punten:

Het Dagelijks Bestuur ondersteunt het advies om te onderzoeken of er goede fietsparkeervoorzieningen aan de Noordkant van het IJ kan worden gerealiseerd zodat er minder fietsen mee op de pont hoeven en minder druk op de openbare ruimte komt bij evenementen.

Het Dagelijks Bestuur deelt het gevoel van urgentie met betrekking tot het verbeteren van de fietsroute vanaf het Oostveer over de Zamenhofstraat en de Nieuwendammerkade. Zij wil dan ook dat zo snel mogelijk gestart wordt met een verkenning om tot een goed plan te komen, met inachtneming van een zorgvuldig ontwerp, participatietraject en besluitvormingstraject.

Het Dagelijks bestuur ondersteunt het advies om veilige fietsenstallingen te realiseren bij belangrijke OV-knooppunten en bij de uitgangslocaties van Noord, met inachtneming van de privacy van burgers.

Het Dagelijks Bestuur omarmt het advies om concrete criteria vast te stellen voor de gepande hub-locaties oost en west van Noord en stelt dat dit moet worden meegenomen in de volgende actualisatie.