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

Vergadering maandag 12 mei 2025
Stadsdeel Noord, Buikslotermeerplein 2000

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

De programmamanager heeft eerder al een presentatie aan de VEBAN gegeven over het proces, maar nu gaat het gesprek over de inhoud van de actualisatie van het mobiliteitsplan. De programmamanager licht toe dat het geen nieuw plan is, maar een aanscherping/b ijstelling van het mobiliteitsplan Noord dat in 2021 werd vastgesteld.

Wat betreft de HOV Zaan/IJ: er wordt nu gewerkt aan een planstudie waarbij wordt gekeken naar de route en de ruimtelijke inpassing van de lijn. Het uitgangspunt is een vrijliggende busbaan en langer materieel. Rails zit nu nog niet in de opdracht, maar VEBAN pleit er sterk voor om die mogelijkheid wel open te houden, omdat VEBAN graag rails op deze lijn ziet in de toekomst.

Een andere grote maatregel uit het mobiliteitsplan is de Johan van Hasseltzone. Dat is een puzzel om verschillende modaliteiten te laten landen in een klein gebied. Er wordt nu gewerkt aan een Nota van Uitgangspunten waarin de contouren duidelijk moeten worden. Daarnaast wordt in de NvU gekeken naar de volgordelijkheid der dingen en een grove planning. Dit jaar start waarschijnlijk de participatie, maar de uitvoering staat pas gepland na 2030. In de tussentijd probeert het mobiliteitsprogramma de verblijfskwaliteit van het gebied met kleine ingrepen te verbeteren.

Verder gaat de actualisatie in op het fietsnetwerk, soms in combinatie met de onderhoudsprogrammering.

De meeste maatregelen uit 2021 lopen, of er is al budget voor geregeld. De voortgang van de woningbouw is nog steeds voldoende aanleiding voor het uitvoeren van de maatregelen uit 2021.

In de actualisatie zijn twee nieuwe maatregelen opgenomen: de fietsroute over Zijkanaal K is naar voren gehaald, omdat de Nieuwendammerdijk niet toereikend is voor de hoeveelheid verkeer en daar ook geen verbeteringsruimte is. Ook de toekomstige aansluiting op de Oostbrug is belangrijk. De Volewijckbrug is de andere maatregel die is toegevoegd. Op die plek zitten fietsers en voetgangers elkaar erg in de weg.

De VEBAN reageert puntsgewijs:

- De komst van de HOV Zaan/IJ is erg positief, ook de gezamenlijkheid met Zaanstad wordt door de VEBAN toegejuicht, omdat de bedrijvenvereniging het gebied langs het IJ als een samenhangend economisch gebied ziet. Wel benadrukt de VEBAN opnieuw de wens voor

rails. Jammer dat dat nu niet aan de orde is, maar goed dat de mogelijkheid wordt gecreëerd om rails op termijn aan te leggen.

- De Oostbrug moet geschikt gemaakt worden en opengesteld worden voor ov en dan kan de HOV Zaan/IJ via de Oostbrug worden doorgetrokken. Daarmee creëer je een grootstedelijke en regionale verbinding. Ook hier geldt de voorkeur voor rails. Onderzoek wijst uit dat de tram door reizigers hoger wordt gewaardeerd dan de bus. Doortrekken van de route maakt een groot busstation en een keerlus in Noord ook overbodig.
- De VEBAN verzoekt om niet te erg te snijden in het autoverkeer, De actualisatie is erg geschreven vanuit bewoners als het gaat om autoverkeer. Maar voor zakelijk verkeer gelden andere principes, veel ondernemers zijn afhankelijk van de auto of van een bedrijfsbus en de bereikbaarheid van bedrijven voor medewerkers laat te wensen over. De differentiatie tussen privé-autoverkeer en zakelijk autoverkeer mag beter benoemd worden in de actualisatie.
- In de actualisatie wordt niet gesproken over het zero-emissiebeleid, terwijl dit grote gevolgen heeft voor zakelijk autoverkeer. Verzoek om dit te benoemen.
- De hubs lopen in de actualisatie erg achter op de overige maatregelen. In Noord zijn weinig deelauto' die ook vaak niet beschikbaar zijns, de hubs zijn niet uitnodigend en dit zou met de grote gebiedsontwikkeling echt snel opgepakt moeten worden. De VEBAN spreekt hierover ook met marktpartijen/aanbieders van deelmobiliteit.
- Het uitbreiden van de veren moet sneller. Dit hoort thuis bij Programma Veren, dus de programmamanager gaat dit signaal aan hen doorgeven.
- De ervaring van de VEBAN met VMA-berekeningen is dat de praktijk vaak anders uitpakt dan de uitkomsten van de VMA. De programmamanager erkent de beperkingen van het systeem, maar wil graag kijken of er ook tussen de actualisaties van het mobiliteitsplan door wat vaker VMA-berekeningen gedaan kunnen worden, zodat eerder bijgestuurd kan worden waar nodig.
- De knelpunten op kruisingen in de actualisatie vallen soms binnen een project en worden dan vanuit het project opgepakt. Dat is niet overal mogelijk. De VEBAN wil graag beter benoemd zien welke knelpunten binnen een project vallen en welke niet, en wat dan de oplossingsrichting is.
- De milieuzone (Zero Emissie) is niet opgenomen in de actualisatie terwijl alternatieven voor ondernemers vaak ontbreken. Ruimtelijk zouden er reserveringen moeten worden gemaakt voor omslagpunten en oplaadpunten. Smart city zou een fijne ontwikkeling kunnen zijn voor zakelijk verkeer, maar deze ontwikkeling gaat erg langzaam.
- Via mail volgt nog de wens van de VEBAN om metrostation Sixhaven alsnog aan te leggen en in gebruik te nemen, om Noorderpark, het Buiksloterwegveer, Amsterdam CS en het stationsplein (Noord en Centrum) te ontlasten.