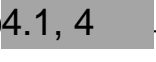
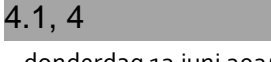
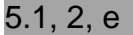




Geannoteerde agenda Breed Bestuurlijk Overleg 4.1, 4 Johan van Hasseltzone & 4.1, 4

Aan Deelnemers Breed Bestuurlijk Overleg (BBO) 4.1, 4  Johan van Hasseltzone &
4.1, 4  2 juni 2025

Vergadering donderdag 12 juni 2025
11.00 – 12.00 uur


Voorzitter MS Teamslink:
5.1, 2, e 

Onderwerp 4.1, 4  4.1, 4  ohan van Hasseltzone

Bijlagen:



I. Raadsinformatiebrief gemeente Amsterdam

II. Raadsinformatiebrief Zaanstad

III 4.1, 4 

IV. Mobiliteitsprognoses en uitwerking varianten Johan van Hasseltzone

Agendapunten

1. Opening en mededelingen
2. Context en introductie Breed Bestuurlijk Overleg (BBO)
3. 4.1, 4 
4. 4.1, 4 
5. Johan van Hasseltzone
6. Overkoepelende raakvlakken en belangen tussen de projecten
7. Raadsinformatiebrief
8. Bestuurlijke proces
9. Rondvraag
10. Afsluiting

1 Opening en mededelingen

2 Context en introductie breed Bestuurlijk Overleg (BBO)

4.1, 4 

4.1, 4

3 4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

5 Johan van Hasseltzone

Besluitende partijen: Gemeente Amsterdam, Vervoerregio

Bijlage IV: Mobiliteitsprognoses en uitwerking varianten Johan van Hasseltzone

Gevraagde besluiten:

- a. Kennis te nemen van de stand van zaken over project Johan van Hasseltzone.***
- b. Kennis te nemen dat geen van de 3 varianten lijkt te voldoen om de toekomstige verkeersgroei van het openbaar vervoer en de auto op te vangen en dat dit zeer waarschijnlijk om grootschalige aanpassingen vraagt aan station Noorderpark (zoals het toevoegen van extra stijgpunten en toegangspoortjes).***

Aanleiding

In het in 2021 vastgestelde Mobiliteitsplan Noord is afgezien van de verdere ontwikkeling van twee nieuwe verbindingen, de Bongerddverbinding en de Schellingwouderlaan. In plaats daarvan is de reconstructie van de Johan van Hasseltzone als cruciaal bestempeld voor de bereikbaarheid van Noord. De Johan van Hasseltzone is een gebied waar veel opgaven bij elkaar komen, en waar tegelijkertijd nu al krapte is om alle gebruikers een goede plek te geven. Met de gebiedsontwikkelingen Hamerkwartier, Overhoeks en Buiksloterham maken steeds meer mensen gebruik van deze zone. Maar ook de komst van HOV ZaanIJ en de Oostbrug gaan zorgen voor een forse toename van gebruikers, zowel uit Amsterdam als de regio. Aanpassingen in de Johan van Hasseltzone zijn cruciaal om ruimte te bieden aan de groeiende verkeersstromen van al deze ontwikkelingen. VMA onderzoeken (voor het

Mobiliteitsplan Noord en het project Johan van Hasseltzone) laten een grote toename van al het verkeer (fiets, voetganger, ov en auto) in deze zone zien richting 2030 en 2040 (zie bijlage IV, figuur 1).

De opgave

Het project **Johan van Hasseltzone** is de reconstructie van de Johan van Hasseltweg vanaf het Mosplein tot aan de aanlanding van de Oostveer. Belangrijke doelstellingen voor dit project zijn:

- **Capaciteit op orde brengen:** Een reconstructie van de infrastructuur moet ervoor zorgen dat toekomstige groei van de mobiliteit goed wordt opgevangen. De huidige infrastructuur heeft niet voldoende capaciteit om alle (toekomstige) verkeersbewegingen naast elkaar de ruimte te geven die nodig is. Dit vraagt om keuzes in het ontwerp van de zone. Voor zowel de voetganger, fiets, ov en auto ligt er een opgave om de capaciteit op orde te brengen.
- **Doorontwikkelen ov-knooppunt:** De omgeving van het metrostation Noorderpark wordt als ov-knooppunt verder ontwikkeld en geoptimaliseerd. De reizigersaantallen nemen met de ontwikkelingen in Amsterdam Noord fors toe en de ov-knoop moet deze aantallen kunnen faciliteren. Het doorontwikkelen van het ov-knooppunt vraagt om een goede inpassing van de HOV-ZaanIJ en het verbeteren van de overstap tussen bus en metro. Daarnaast vraagt de doorontwikkeling om een verbetering en uitbreiding van het fietsparkeren. Tenslotte vraagt de doorontwikkeling om meer ruimte te creëren voor voetgangers in dit gebied.
- **Ruimtelijke kwaliteit toevoegen:** Een reconstructie/optimalisatie van de Johan van Hasseltzone biedt kansen om de ruimtelijke, landschappelijke en ecologische kwaliteit te verbeteren. Het gebied is in het verleden stukje bij beetje getransformeerd in een grote verkeersader. Het gebied zelf heeft ondertussen behoefte aan kwaliteitsverbetering. Het gaat daarbij om meer verblijfskwaliteit, leefbaarheid, sociale veiligheid en het versterken van de (voetgangers-)verbindingen tussen de aanliggende buurten.

Resultaten toetsing ontwerpvarianten

In de ontwerpverkenning is breed gekeken naar oplossingsrichtingen voor een toekomstbestendige Johan van Hasseltzone. In 2023 en 2024 is een proces doorlopen met ontwerpateliers en zijn gesprekken gevoerd met samenwerkingspartners en een externe begeleidingsgroep (met o.a. de VEBAN, Red Amsterdam Noord en verscheidene bewonerscommissies) om van wensen en ambities naar ontwerpen te komen. Eind 2024/begin 2025 heeft dit geleid tot drie ontwerpvarianten. Deze zijn verder uitgewerkt en er zijn diverse onderzoeken uitgezet (MKBA, Cocon, VISSIM, fietsparkeerbalans). Een aantal van deze onderzoeken is nog niet helemaal afgerond, maar op basis van de eerste concepten kan al worden gesteld dat de ontwerpvarianten onvoldoende tegemoetkomen aan de verwachte (verkeers)groei van Amsterdam Noord.

De varianten scoren beter dan de huidige situatie, maar ondanks de verbeteringen (o.a. vrije ov-infrastructuur, meer bushaltes, betere fiets- en voetgangersverbindingen) en de grote en kostbare aanpassingen die dit met zich meebrengt om aan alle doelstellingen te kunnen voldoen (o.a. vervangen van bruggen), biedt zelfs de meest uitgebreide variant nog onvoldoende ruimte voor het groeiende aantal verkeersdeelnemers, volgens de huidige normen. Het groeiend aantal ov-reizigers kan in de varianten nog niet goed opgevangen worden, zo is de dimensionering van de bushaltes niet toekomstproof ontstaat er alsnog filevorming voor de auto in alle varianten en laten de eerste inzichten zien dat een tweede stijgpunt in metrostation Noorderpark mogelijk nuttig en noodzakelijk is. Ook voldoet het kruispunt Meeuwenei, zowel in de bestaande situatie als in de varianten, niet aan de huidige

gestelde normen voor verkeersdoorstroming (in bijlage IV toont tabel 1 de onderscheidende factoren per variant).

In het conceptrapport maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) scoren alle varianten beter dan de 'nulvariant', het scenario waarin we geen infrastructurele maatregelen nemen. De inzichten van de MKBA tonen echter ook dat de varianten nog onvoldoende scoren, ten opzichte van een situatie waarbij aan de doelstellingen wordt voldaan. (In bijlage IV toont tabel 2 de conclusies uit het conceptrapport MKBA).

Doordat de 3 varianten zeer waarschijnlijk niet voldoen en er overkoepelende raakvlakken tussen de projecten zijn die nog opgelost moeten worden (zie hst. 6), is het niet mogelijk om tot een Nota van Uitgangspunten te komen (zie besispunt 6a).

6 Overkoepelende raakvlakken en belangen tussen de projecten

Besluitvormende partijen: Vervoerregio Amsterdam, Gemeente Amsterdam, Gemeente Zaanstad

Gevraagde besluiten:

- a. *Kennis te nemen van de project overkoepelende vraagstukken die nog opgelost dienen te worden en in te stemmen om deze inzichtelijk te maken, waaronder:*
 - *het voorstel om de opdracht uit te breiden met een integraal onderzoek naar de kansen die de Varenweglocatie biedt voor het halteren en keren van de HOV ZaanIJ en overige buslijnen, woningbouw en ruimtelijke kwaliteit.*
 - 4.1, 4

b.

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

- Scopeverbreding Varenweglocatie

De huidige ontwerpvarianten van het project van Hasseltzone tonen dat de opgave naar verwachting uit de eerste inkomsten niet opgelost kan worden binnen de 3 varianten en daarmee binnen de huidige scope van het project. Daarom is verkennend onderzoek gedaan naar een alternatieve variant, waarbij naast de openbare ruimte, ook nabijgelegen ontwikkellocaties op hun oplossend vermogen zijn onderzocht. Daarbij is naar voren gekomen dat de Varenweglocatie, waar op dit moment de Azaleaschool en de Waldorfschool gevestigd zijn, potentie biedt als busstation locatie voor de HOV ZaanIJ en overige buslijnen en voor een betere en fijnere inrichting van de Johan van Hasseltzone. Deze locatie komt naar alle waarschijnlijkheid in 2032 vrij en wordt dan niet meer ingezet als wissellocatie. Er zijn echter wel eerder woningbouwambities uitgesproken voor deze plek (in principenota Volewijk uit 2021 wordt gesproken over mogelijkheid van ouderenwoningen). Vanuit de Johan van Hasseltzone wordt de mogelijkheid gezien om (op +1 niveau) op deze locatie een busstation te verkennen, met daaronder (op maaiveldniveau Mosveld) fietsparkeergelegenheid en (maatschappelijke) voorzieningen. Het verdient zeker nog uitzoekwerk en een integrale uitwerking of deze optie kansrijk kan zijn voor zowel het project Johan van Hasseltzone als de HOV ZaanIJ in relatie tot de voorziene gebiedsontwikkeling/woningbouw enerzijds en de lijnvoering en ruimtelijke kwaliteit anderzijds. De Johan van Hasseltweg is momenteel een grote verkeersader in het hart van Noord, wat de onderlinge verbindingen tussen buurten belemmert. Bij verdere uitwerking wordt ook expliciet aandacht besteed aan een goede ruimtelijke/stedenbouwkundige inpassing en het creëren van een aantrekkelijk(er) verblijfsklimaat. Gevraagd wordt in te stemmen om de Varenweglocatie als aanvullende variant nader uit te werken in de planvormingsfase om te bepalen of deze kansrijk kan zijn voor zowel het project Johan van Hasseltzone als de HOV ZaanIJ.

4.1, 4

4.1, 4

4.1, 4

8 **Bestuurlijke proces**

- Adviesaanvraag stadsdeelcommissie over 4.1, 4
- Breed bestuurlijk Overleg (BBO), 4.1, 4
4.1, 4 ohan van Hasseltzone (ter kennisname): 12 juni 2025
- Strategische sessie met Dagelijks Bestuur van stadsdeel Noord; over de stand van zaken van de Johan van Hasseltzone en 4.1, 4
- 4.1, 4
- 4.1, 4

- 4.1, 4
- Raadsinformatiebrief naar Gemeenteraad Amsterdam 4.1, 4
- 4.1, 4 Johan van Hasseltzone: juli 2025 (gelijktijdig met Zaanstad)
- 4.1, 4
- 4.1, 4
- 4.1, 4
- Raadsinformatiebrief ter kennisname naar Stadsdeelcommissie 4.1, 4
- 4.1, 4 Johan van Hasseltzone: september 2025
- Breed bestuurlijk Overleg (BBO), 29 oktober 2025:
 - 4.1, 4
 - Johan van Hasseltzone; informeren stand van zaken nadere uitwerking variantenstudie (Varenweglocatie) en richting geven naar de voorkeursvariant (incl. eindhalte HOV ZaanIJ en kansrijkheid Varenweglocatie).
 - Informeren/voorleggen keuze uitwerking overkoepelende raakvlakken/vraagstukken.

9 Rondvraag

10 Afsluiting