

Verslag informatieronde Johan van Hasseltzone

Ontwikkelingen Johan van Hasseltzone

Ons doel is om de Johan van Hasseltzone ook na 2030 bereikbaar en leefbaar te houden. We onderzoeken wat de verschillende keuzes betekenen voor verkeersdoorstroming, veiligheid en kosten. Op 12 juni heeft het bestuur ingestemd met een uitbreiding van de projectscope voor de Johan van Hasseltzone, waarbij ontwerpvariant 3 wordt verkend. Onderdeel hiervan is een busplatform aan de Johan van Hasseltweg, aan de westzijde van het Noordhollandsch Kanaal. In september is de buurt geïnformeerd over deze ontwikkelingen vanwege de impact op de buurt.

Dit participatieverslag is opgesteld om inzicht te geven in wat de buurt vindt van onze voorgestelde plannen en ideeën, zodat dit kan worden meegenomen in de verdere besluitvorming.

Wat hebben we georganiseerd?

Doel: Informeren over de ontwikkelingen van het project

Doelgroep: Omwonenden en belanghebbenden

- Op **8 september '25** zijn bewoners aan de Varenweg en Wingerdweg persoonlijk geïnformeerd via deur-aan-deur gesprekken.
- Op **9 september '25** waren we aanwezig met een stand tijdens de informatieavond Hamerkwartier. De informatiemarkt werd georganiseerd door het projectteam Hamerkwartier, in samenwerking met raakvlakprojecten zoals de Oostbrug en het Noorderpark. Bewoners kregen de gelegenheid om vragen te stellen en ideeën en zorgen te uiten.
- Op **24 september '25** is de begeleidingsgroep Johan van Hasselt (vertegenwoordiging van bewoners en buurtorganisaties) geconsulteerd over ontwikkelingen rondom het project.

Wat heeft het proces opgeleverd?

Deur-aan-deur gesprekken bewoners

Wingerdweg

Een aantal bewoners van de Wingerdweg maakt zich zorgen over de mogelijke komst van een busplatform in hun wijk. Zij vrezen met name de gevolgen voor rust, fijnstof en de algehele leefbaarheid. Hoewel zij de noodzaak van de maatregelen begrijpen, ervaren zij de groei van Noord als een toenemende druk op hun woonomgeving. Ze wijzen op problemen zoals toenemend fietsverkeer en een afname van sociale veiligheid. Daarnaast voelen bewoners zich overbelast door de vele ontwikkelingen die hun wijk al heeft doorgemaakt, zoals de komst van een daklozenopvang en de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Ze begrijpen niet waarom juist hun wijk telkens wordt aangewezen voor dergelijke ingrepen.

Het gevoel heerst dat de gemeente vooral kijkt naar de technische haalbaarheid van een busplatform, zonder voldoende rekening te houden met de wenselijkheid ervan voor de

buurt. Ze roepen de gemeente op om plannen te ontwikkelen die daadwerkelijk bijdragen aan de leefbaarheid en het welzijn van de huidige buurtbewoners, zoals vergroening, een goedkope markthal of sporthal. Vanuit een aantal bewoners aan de Wingerdweg is weerstand tegen hoogbouw, tenzij de woningen bedoeld zijn voor bestaande bewoners uit Noord. Denk aan gezinswoningen en huurwoningen voor jongeren uit Amsterdam-Noord. Bewoners vrezen de komst van "yuppen". Sommigen verkiezen een busplatform boven hoogbouw. Bij verdere verkenning van de Johan van Hasseltweg-locatie is een bewonersbijeenkomst na 29 oktober gewenst.

Varenweg

Het sentiment van bewoners aan de Varenweg lijkt iets genuanceerder. Een enkele bewoner van de Varenweg maakt zich zorgen over schaduwwerking bij hoogbouw en wijst naar huidige leefbaarheidsproblematiek zoals sociale veiligheid en onveilige fietspaden. Bewoners van de Varenweg willen actief betrokken worden bij de planvorming en met name bij de inrichting van de openbare ruimte, groen, loop/fietsroutes, afstand tot woningen en invulling van voorzieningen.

Informatiemarkt met raakvlakprojecten

Bewoners toonden over het algemeen begrip voor de opgave en de groei van stadsdeel Noord en erkennen de noodzaak om deze groei goed te faciliteren. Tegelijkertijd zijn er veel zorgen over de toenemende drukte door fietsers, voetgangers, automobilisten en nieuwe bewoners, als gevolg van ontwikkelingen zoals de Oostbrug en het Hamerkwartier. Daarnaast vragen bewoners zich af hoe de huidige en toekomstige drukte in en rondom het metrostation kan worden opgevangen en hoe de ruimtelijke kwaliteit wordt verbeterd.

Meerdere keren werd de vraag gesteld waarom de Oostbrug wordt aangelegd en nieuwbouw in het Hamerkwartier wordt gerealiseerd als de verwachte stroom fietsers en voetgangers mogelijk niet beheersbaar is. Hoe wordt ervoor gezorgd dat fietsers van en naar de brug en het Hamerkwartier veilig kunnen fietsen, gezien het kruisende verkeer en de hoge snelheden? Er zijn daarnaast vragen over de haalbaarheid en eerlijkheid van het oplossen van deze grote opgave op de Johan van Hasseltzone, omdat alles nu opgelost moet worden op de Johan van Hasseltzone, doordat in verleden besluiten zijn genomen om station Sixhaven, Schellingwoudeverbinding en de Bongerdtunnel niet te realiseren en over de keuze om de snelbus HOV ZaanIJ niet door te laten rijden naar een ander station: Centraal Station of Buikslotermeerplein.

Bewoners hebben verzocht om goede afstemming met projecten zoals het Hamerkwartier en de Oostbrug, met aandacht voor een goede samenhang tussen de ontwikkelingen. Er werden zorgen geuit over de mogelijke omvang van de ingrepen die nodig zijn om de opgave te realiseren. Zo zijn er zorgen over het vele bouwverkeer dat de komende jaren wordt verwacht van de diverse projecten en vragen over hoe dit gemanaged wordt. Een suggestie werd gedaan om het water, zoals het kanaal, te benutten voor bevoorrading en transport van bouwmaterialen. Tot slot willen bewoners betrokken blijven en vragen zij zich af in hoeverre hun belangen worden meegenomen in de besluitvorming.



Begeleidingsgroep 24 september

Tijdens deze bijeenkomst is ontwerpvariant 3 besproken. De Fietzersbond en andere deelnemers toonden tevredenheid over het nieuwe busplatform en de fietsroute langs de Varenweg. Wel zijn er zorgen over de afstand van de nieuwe fietsparkeerfaciliteit tot station Noorderpark. Daarnaast werd gepleit voor het behoud van de fietsparkeerruimte onder het viaduct ten oosten van het metrostation Noord. Of vooruit te kijken en een ruimteclaim te doen voor een fietsenstalling bij ontwikkellocaties aan die kant.

Verder klonk kritiek op de omvang van de opgave in de Johan van Hasseltzone; bewoners vinden de opgave onrealistisch en pleiten voor heroverweging door het bestuur. Ook werd geopperd om het aantal bussen en bushaltes überhaupt te verminderen ten behoeve van ruimtelijke kwaliteit of een HUB elders op het HOV-traject te creëren om de druk bij het metrostation te verlagen. Verder werd de vraag gesteld waarom de IJtunnel niet wordt verbreed met extra functies of waarom geen Bongerd tunnel wordt overwogen.

Toegankelijkheid én sociale veiligheid rondom metrostation Noorderpark blijft een aandachtspunt. Er is behoefte aan ruimtelijke kwaliteit en voorzieningen/programmering op het metrostation Noorderpark. Dit bevordert sociale controle. Er is een voorstel gedaan voor het realiseren van een verdieping boven het metrostation met functies die de sociale leefbaarheid kunnen vergroten.

Vooruitblik

Indien het bestuur instemt met de realisatie van een busplatform aan de Johan van Hasseltweg, wordt ontwerpvariant 3, samen met de eerdere ontwerpvoorstellen, verder uitgewerkt in een Nota van Uitgangspunten. De ontwerpsuggesties en thema's die in dit participatieverslag naar voren zijn gekomen, worden getoetst en waar mogelijk meegenomen in de ontwikkeling van de ontwerpen/NvU. Daarnaast wordt het participatietraject voortgezet, onder andere door middel van inspraak.

Om bewoners duidelijkheid te bieden over de participatiemomenten en de mate van invloed in deze fase, wordt het huidige participatieplan geactualiseerd. Het geactualiseerde participatieplan wordt in november ter vaststelling aan het bestuur voorgelegd en aansluitend gepubliceerd.