

Voor: Breed Bestuurlijk Overleg HOV ZaanIJ, Johan van Hasseltzone & Mobiliteitsplan
Noord
Datum: 29 oktober 2025

Bijlage VI: bestuurlijke notitie Johan van Hasseltzone

Ontwerpverkenning

Eerste variantenstudie

In het Breed Bestuurlijk Overleg (BBO) van 12 juni is kennisgenomen dat geen van de varianten 1, 2A en 2B voor de Johan van Hasseltzone lijkt te voldoen om de toekomstige verkeersgroei op te vangen. Er is ingestemd om een integraal onderzoek te doen naar de kansen die de westzijde van het Noordhollandsch Kanaal biedt voor het halteren en keren van de HOV ZaanIJ en overige buslijnen, woningbouw en ruimtelijke kwaliteit. Inmiddels zijn de onderzoeken afgerond en is de conclusie dat geen van de drie onderzochte varianten volledig perspectief biedt op een passende oplossing.

In de drie onderzochte varianten is gekeken wat binnen de huidige infrastructuur mogelijk is om aan de doelstellingen (capaciteit op orde brengen, uitbreiden en verbeteren ov-knooppunt en ruimtelijke kwaliteit toevoegen) te voldoen. Hieruit blijkt voornamelijk dat:

- De doorstroming gemotoriseerd verkeer onvoldoende is met reistijdverlies als gevolg;
- Er onvoldoende haltecapaciteit is voor de geprognoseerde HOV- en GVB/EBS-bussen;
- Reizigers vertraging oplopen bij de huidige in/uitgang van metrostation Noorderpark en dat het huidige stijgpunt de reizigersstroom niet aankan;
- Voor in-, uit- en overstappers en voor doorgaande reizigers een groot overzichtelijk stationsdek het meest bevorderlijk is om ongevallen te voorkomen, waarbij zoveel mogelijk kruisende voetgangers en fietsers moeten worden vermeden;
- Impuls ruimtelijke kwaliteit van het gebied onvoldoende was bekeken, mede doordat er binnen de huidige infrastructuur zeer weinig mogelijkheden zijn.

Ontwerpverkenning

Bovenstaande punten zijn meegenomen in de verdere uitwerking van de ontwerpverkenning. Ook worden de overkoepelende raakvlakken, waarvan kennis is genomen in het BBO van 12 juni, nader uitgewerkt en meegenomen in de verdere uitwerking.

Eerste inzichten laten zien dat fysieke inpassing van een busstation aan de westzijde van het Noordhollandsch Kanaal met een fietsparkeervoorziening mogelijk lijkt. Maar het is een ingewikkelde opgave om aan alle doelstellingen te voldoen zonder kostbare infrastructurele investeringen. Zo moeten onder meer de volgende uitdagingen nader uitgewerkt en onderzocht worden, waarbij het niet uitgesloten is dat er geprioriteerd moet worden (tussen bijvoorbeeld modaliteiten):

- Gezien de beperkte mogelijkheden voor een kwaliteitsimpuls van de ruimtelijk inrichting binnen de huidige infrastructuur van de Johan van Hasseltweg, moet breder worden gekeken in de omliggende zone (in het verlengde van het Johan van Hasseltkanaal en buiten het wegprofiel). Hiervoor is een ontwerpvisie Johan van Hasseltzone als basisdocument opgesteld. Dit vergt nadere uitwerking in overleg met omwonenden, ondernemers en bestuurders.
- Zorgdragen voor een toekomstbestendige ov-knoop, door de groeiende vervoersvraag, gebiedsontwikkeling en realisatie van de Metrobus. Dit vraagt onder meer nader onderzoek/aandacht voor:
 - voldoende haltecapaciteit voor HOV bussen en onderliggend busnet. Nader onderzoek moet uitwijzen of en in welke mate ook haltevoorzieningen voor onderliggend busnet nodig zijn op het Meeuwenei (voorkeur is alle bussen op een busstation);
 - optimalisatiemogelijkheden lijnvoering bussen in Noord, zodat ov-knoop Noorderpark kan worden ontlast en/of bussen op een busstation kunnen halteren;
 - een prettig en kwalitatief hoogwaardig verblijfsgebied voor reizigers;
 - nadere uitwerking van een extra stijgpunt van metrostation Noorderpark in combinatie met het te realiseren busstation.
- Verkeerskundige inpassing en borging doorstroming van de bus en auto. Nader onderzoek moet uitwijzen of de kruispunten Meeuwenei en Mosplein voldoende doorstroming bieden en of Brug 491 verbreed moet worden om de doorstroming van beiden te kunnen voorzien. De brug stamt echter uit 1969, is in goede staat en heeft dus nog een verwachte levensduur en daarmee eerdere afschrijving dan nodig. Vernieuwing van deze brug betekent zeer hoge kosten en consequenties voor de bereikbaarheid tijdens de uitvoering.
- Veilige infrastructuur voor fietsers, waarbij onderzoek moet worden gedaan naar kruisend (fiets)verkeer nabij Hamerkwartier, de aanlanding van de fiets-/voetgangersbrug op de Varenweg en in zijn algemeenheid de hoeveelheid te verwachten fietsers.

Ontwerpkeuzes

- I. Om de doorstroming voor bus- en autoverkeer aan de westzijde van de Johan van Hasseltweg te kunnen borgen is een kleine verbreding van het wegprofiel (en kunstwerken) nodig. Als rekening wordt gehouden met optimalisatie van de ruimtelijke kwaliteit (Omgevingsvisie) met creëren van bomen/groen tussen de rijbanen, is een grotere verbreding van het wegprofiel nodig. Hierdoor wordt (meer) inbreuk gedaan op de groenstrook aan de noordzijde en het Noorderpark (hoofd groenstructuur) en komt de rijweg dichterbij de woningen.
- II. Een mogelijkheid voor een woningbouwprogramma (zoals in de Volewijcknota staat) in combinatie met een busterminal ten westen van het Noordhollandsch Kanaal is uiterst lastig. Draagconstructie voor woningbouw behoeft veel ruimte. Ook heeft de inpassing van zo'n draagconstructie aanzienlijke consequenties voor het zicht en de indeling van de busterminal. Op basis hiervan is geconcludeerd dat de combinatie van een busterminal met daar bovenop woningbouw op deze locatie niet haalbaar is.

Het is een lastige opgave om aan alle doelstellingen te voldoen, zonder grote infrastructurele maatregelen. Op basis van de eerste ontwerpverkenning kan worden geconcludeerd dat het

ruimtelijk haalbaar lijkt, maar dat er ook een aantal onzekerheden en risico's zijn die vragen om verder onderzoek en nadere uitwerking. Dit speelt vooral op het gebied van doorstroming van het verkeer. Ook verdere doorstroming buiten onze scope verdient aandacht. Aangezien de beschikbare ruimte beperkt is, is het niet uitgesloten dat er keuzes moeten worden gemaakt en/of prioriteiten gesteld.

Gevraagd besluit:

Instemmen om het ontwerp en de ontwerpvisie verder uit te werken en indien haalbaar deze uit te werken tot een voorkeursvariant en concept Nota van Uitgangspunten.

Als bestuurders (op voorhand) richtinggevende randvoorwaarden willen meegeven, dan verneemt het project deze graag.

Participatie

- 8 september: deur- aan deur bewoners Varenweg en Wingerdweg
- 9 september: informatiemarkt Hamerkwartier met raakvlakprojecten
- 24 september: begeleidingsgroep

Hieronder volgt een beknopt overzicht.

Opbrengst deur aan deur gesprekken Varenweg

Bewoners van de Wingerdweg maken zich zorgen over de mogelijke komst van een busplatform. Ze begrijpen niet waarom juist hun wijk telkens wordt aangewezen voor dergelijke ingrepen en roepen op plannen te ontwikkelen die bijdragen aan de leefbaarheid van de huidige buurtbewoners. Bewoners van de Varenweg tonen een genuanceerder sentiment, met enkele zorgen over schaduwwerking en leefbaarheid, en vragen om actieve betrokkenheid bij de planvorming.

Opbrengst informatiemarkt Hamerkwartier

Bewoners begrijpen de groei van Noord, maar uiten zorgen over toenemende drukte en de haalbaarheid van oplossingen in de Johan van Hasseltzone. Ook is er onbegrip over het ontbreken van station Sixhaven en de Bongerdbrug en de keuze de HOV ZaanIJ niet door te laten rijden naar een ander station. Bewoners willen betrokken blijven en benadrukken het meewegen van hun belangen in de besluitvorming.

Opbrengst begeleidingsgroep

Tijdens de begeleidingsgroep op 24 september is ontwerpvariant 3 besproken. Deelnemers waren positief over de nieuwe fietsroute, de scope-uitbreiding en de fietsenstalling. Tegelijkertijd werden zorgen geuit over de afstand van de fietsenstalling tot station Noorderpark en de sociale veiligheid rondom metrostation Noorderpark. Tot slot uitten deelnemers zorgen over de omvang en haalbaarheid van de opgave.

Vervolg

Het huidige participatieplan wordt in november geactualiseerd gepubliceerd.