Fietsverbinding Vliegenbos

Kaders

De oplossingen moeten passen binnen de kaders van de opgaven in Noord:
- Stedelijke ontwikkeling: bouwopgave van 24.000 woningen binnen de ring in de periode tot 2025
- Mobiliteitsopgave: maximaliseren openbaar vervoer en gebruik van de fiets stimuleren
- Meerjarenplan fiets: aanleggen ontbrekende schakels fietsnet
- Ecologie: Bij ingrepen in het Vliegenbos staat het bos centraal.

Om de onderzoeksvragen goed te beantwoorden is het noodzakelijk om een Natuurtoets uit te laten voeren. De Natuurtoets levert een bepaling van de natuurwaarde en de natuurwaardebeleving op. Daarnaast wordt beoordeeld welke effecten de verschillende scenario's van fietsen door het bos of fietsen om het bos hebben op de natuurwaarde van het Vliegenbos. De effectbeoordeling vindt plaats op de Wet Natuurbescherming en het beleid van de Gemeente Amsterdam maar ook op basis van de beschrijving natuurwaarde en natuurwaarde beleving bijvoorbeeld voor categorieën zoals openheid, natuurlijk, rust in het park.

Huidige situatie

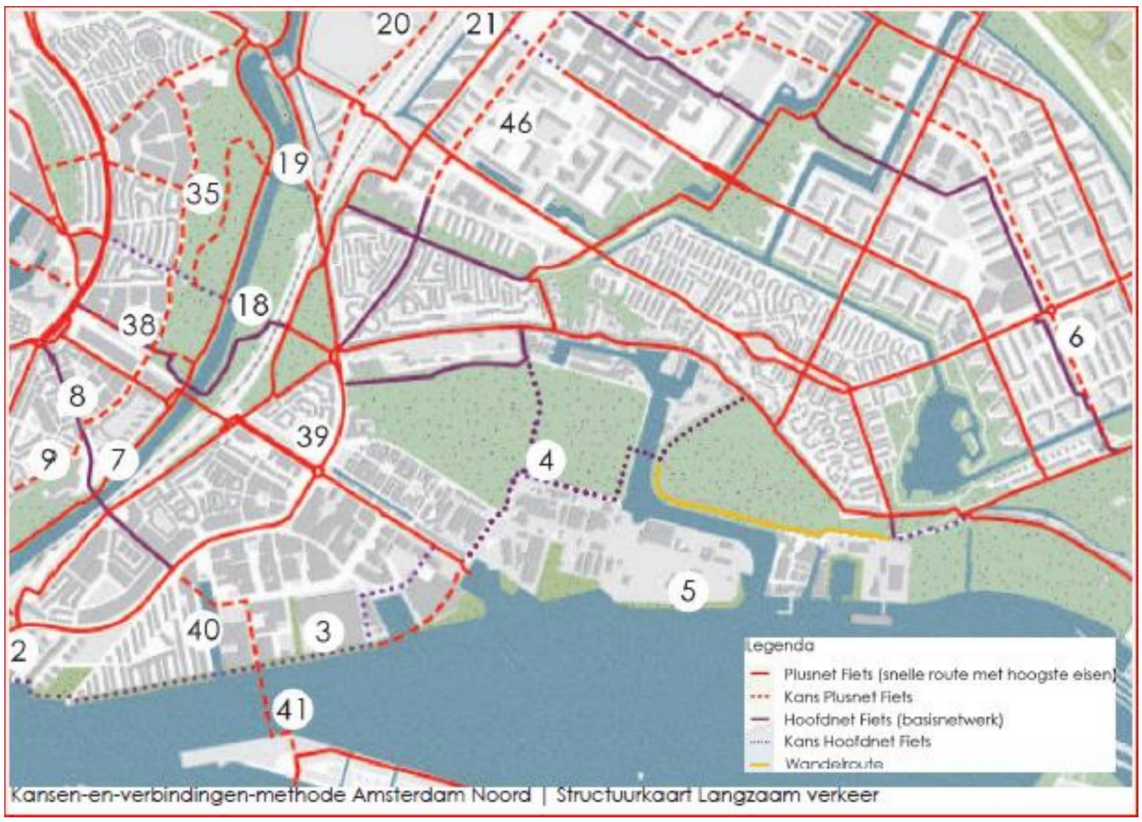
- Het Vliegenbos is een uniek Bos. Het is het grootste iepen-essenbos van Europa.
- Het Vliegenbos ligt prachtig aan de Waterlandse Zeedijk tussen oude en nieuwe buurten. Het zal steeds meer gebruikt en beleefd worden.
- De paden in het Vliegenbos zijn geheel geasfalteerd.
- Bij de entrees tot het Bos, in de kortste en snelste route -noord-zuid, dwars door het Bos-, zijn barrières gemaakt om het fietsen te voorkomen.

Veldonderzoek fietsverbinding door het Bos

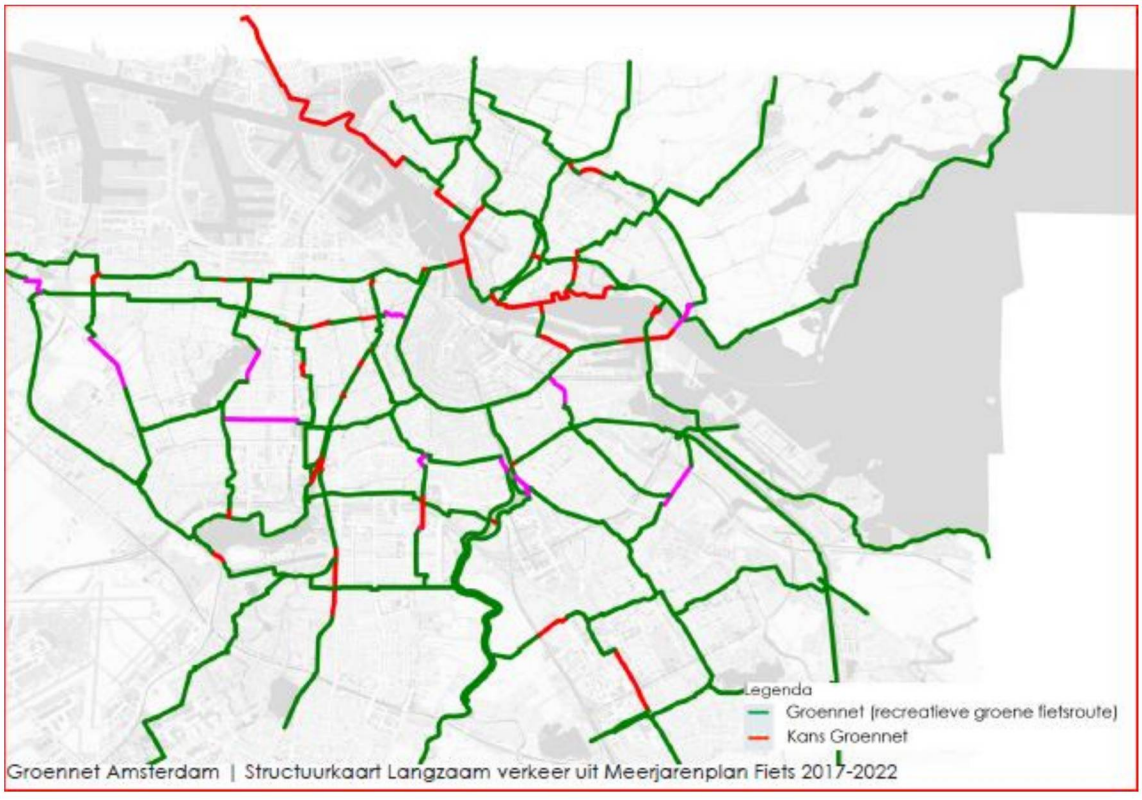
- Fietsen is als water. Fietsers zoeken de kortste, snelste routes - ook in het Vliegenbos.
- Sinds de paden in het Vliegenbos geasfalteerd zijn wordt overal in het Bos gefietst. Barrières hebben geen invloed. Men gaat er gewoon omheen omdat het de kortste noord-zuidroute betreft.
- De barrières hebben een zeer onwelkome uitstraling. Een beeld dat niet past bij het mooie Vliegenbos.

Tendens

- De discussie of fietspaden wel of niet wenselijk zijn in Amsterdamse parken en groengebieden speelt momenteel op meerdere plekken in de stad.
- Een park of een groengebied zoals het Vliegenbos is immers een wandelgebied. Toch is, in de intensiever wordende stad, de behoefte om meer fietsverbindingen groot en ligt de route vaak logisch in het stedelijke weefsel. Zo ook in het Vliegenbos. De noord-zuidroute is een wenselijke route in het Noordse fietsnetwerk. Zie ook de Kansen en Verbindingenkaart van Amsterdam Noord:



Kansen-en-verbindingen-methode Amsterdam Noord | Structuurkaart Langzaam verkeer



Groennet Amsterdam | Structuurkaart Langzaam verkeer uit Meerjarenplan Fiets 2017-2022

Variantenstudie naar aanleiding van bewonersavonden:

VARIANT 1 (A en B)	VARIANT 2	VARIANT 3	VARIANT 4
			
Via bestaande paden door het Bos	Via bestaande paden en nieuw pad door het Bos	Om het Vliegenbos met nieuwe brug over Zijkanaal K	Via herstelde Boulevard

Ruimte en Duurzaamheid

Conclusie en advies naar aanleiding van de variantenstudie

- Advies is een ***fietsroute*** door het Bos te realiseren en ***geen fietspad***.
- De kortste, snelste fietsroute door het bos kan het beste opengesteld worden voor de fietsers. Daarbij behoren zij zich te realiseren dat ze gast zijn in het bos en dat de voetganger de primaire gebruiker is.
- Voorstel is daarom een fietser-te-gast-bord voor fietsers te plaatsen bij de entrees van de kortste, snelste noord-zuid route.
- Verwijder de fietsbarrières die strijdig zijn met het welkome karakter van het Bos.
- Bestaande paden blijven conform de huidige situatie. Het wordt niet veranderd in rood asfalt en niet verbreed. Dit ondersteunt de fietser om zich als gast te gedragen.

Variant 1 (a+b)

Voordelen

- Directe en meest gangbare fietsroutes. Er wordt geen nieuwe geforceerde fietsroute geïntroduceerd;
- Gebruik van de bestaande paden;
- Directe verbindingen van Baanakkerspark of Nieuwendammerdijk naar Hamerkwartier en pont;
- Door keuze van 1a of 1b kan de fietser de rustigste route kiezen waarmee hij de voetganger het minst belast;
- Fietser is potentiele verblijfsrecreant in het Vliegenbos.

Nadeel

- Door gebruik bestaande paden kan fietser in conflict komen met hoofdgebruikers Bos; de voetgangers. Dit kan verholpen worden door bij entree duidelijk te maken dat het wandelgebied is en geen formeel fietspad. Het is een route waar de fietser te gast is.

Conclusie Ruimte en Duurzaamheid

- Fietsen door het Bos gebeurt, of je het blokkeert of niet. Het is daarom belangrijk duidelijkheid te scheppen.
- De paden 1a en b betreffen de meest bereden routes door fietsers. Het is een aangename route o.a. langs een open plek bij het water in het Bos. De route zal openlijk toegankelijk worden door het verwijderen van de fietsbarrières.
- Door het 'fietser-te-gast-bord', die bij de entrees wordt geplaatst, wordt de fietser erop gewezen dat hij gedoogd wordt op de route en zich als gast dient te gedragen.
- Het is nadrukkelijk *geen* fietspad met rood asfalt of een officieel fietspadbord.

Verkeer en Openbare Ruimte, Programma Fiets

Conclusie en advies naar aanleiding van de variantenstudie

We stellen voor om voor de korte termijn in te zetten op scenario 1 en binnen dat scenario op variant 1b. Dat is nu de best leesbare en kortste route en daar rijden nu de meeste fietsers. Dit scenario is goed haalbaar en snel te realiseren, maar vraagt wel om een aantal aanpassingen om het veilig en comfortabel voor fietsers te maken:

- sluis verwijderen;
- borden aanpassen. Nota bene: de modus operandi in Amsterdam is niet "fietser te gast" maar verkeersbord G7 met onderbord "Fietsen toegestaan". Het gaat dus niet om een gedoogsituatie voor fietsers o.i.d.;



(verkeersbord G7)

- breder maken van de route zodat die geschikt is voor zowel voetgangers als fietsers;
- verbreden van de twee zeer smalle bruggetjes waarvan de eerste ronduit gevaarlijk is (zie printscreens hieronder);
- verlichting aanbrengen. Mogelijk aangepaste verlichting met aanwezigheidsdetectie i.v.m. ecologische waarden.

Voor de langere termijn is het lastiger te bepalen wat het beste scenario is. Welk van de geschetste alternatieven het beste scoort, hangt af van gebiedsontwikkeling in de omgeving van het bos en de mogelijke IJ-oever verbinding die aan de zuidzijde van het bos zou kunnen komen. Een redelijk robuust scenario is een variant op nummer 4, waarbij de fietsroute net als de wandeloute wordt doorgetrokken langs de tennisvelden (sportpark Vliegenbos, daar staan nu kleine boompjes) en rechtstreeks aansluit op de Nieuwendammerkade waar al een brede dam ligt.

Scenario 3, levert geen rijtijdwinst op en sluit dus niet aan bij het stedelijke fietsbeleid. Voor dit scenario is ook geen budget beschikbaar binnen programma fiets. Wij raden daarom af om dit scenario voor te leggen.

Beantwoording onderzoeksvragen bewonersavond Vliegenbos dinsdag 2 juli 2019

Onderzoeksvragen:

1. Moet de weg om het Vliegenbos worden geoptimaliseerd en wat zijn de opties hiervoor?
   ➔ Dit is één van de scenario's.
2. Moet de oude weg van zuid naar noord uitkomend bij de Augustinuskerk door het Vliegenbos worden hersteld?
   ➔ Dit is ook één van de scenario's.
3. Moet het huidige fietspad met de sluizen in gebruik blijven?
   ➔ Dit is ook één van de scenario's.
4. Moet/kan het Vliegenbos worden verbonden met het Rietland?
   ➔ Dit is ook één van de scenario's.
5. Wijs 1 van de aanwezige (kronkel)paden aan als fietspad en houd de rest fietsvrij. Daarbij hoef je geen asfalt te gebruiken, de natuur werkt snelheid remmend.
   ➔ Dit is terug te vinden in één van de scenario's.
6. Tast een infrastructurele verbinding door het Rietland de ecologie aan?
   ➔ Bij een respectvolle omgang met de natuur, is veel mogelijk. Voor een uitgebreider onderzoek zullen we deze optie als 1 van de scenario's meenemen in de natuurtoets.
7. Moeten de fietspaden rood worden gemaakt zodat visueel duidelijk is dat het een fietspad betreft? Welke materialen kunnen er worden gebruikt als er wandel/fietspaden worden aangepast?
   ➔ Het pad door het Vliegenbos maakt deel uit van het groennet fiets, zoals vastgesteld in het MJP Fiets 2017-2022. Voor groennet is bij fietsen in twee richtingen het uitgangspunt 4,5 meter breed en rood asfalt.
   Dit uitgangspunt wordt op bestaande plekken niet overal gehaald. Het Vondelpark is bijvoorbeeld ook onderdeel van het groennet, en daar ligt zwart asfalt.
   Voor nieuw aan te leggen / opnieuw in te richten stukken groennet ligt het voor de hand om waar mogelijk te voldoen aan het uitgangspunt. Zoals met elk uitgangspunt kunnen er echter redenen zijn om af te wijken. Als een dergelijke afwijking onderbouwd wordt en expliciet als afwijking van vastgesteld beleid wordt voorgelegd aan het bestuur, dan is het uiteraard mogelijk dat het bestuur aldus besluit.
   ➔ Andere materialen zijn dus mogelijk (zie antwoord hierboven). Als er wordt afgeweken van de materialen die genoemd worden in het handboek Puccinimethode, zou ik ook even contact zoeken met de commissie Puccinimethode. Ook stedelijk beheer moet uiteraard akkoord zijn.

Fietsers specifieke uitgangspunten:
- Ontwerp en maatvoering van de fietsvoorzieningen conform standaard kwaliteitseisen gemeente Amsterdam (het Beleidskader Verkeersnetten, de Leidraad CVC, de principes van Duurzaam Veilig en de Puccinimethode)
- Een ontwerp met weinig bochten.
- Programma fiets raadt drempels sterk af:
  - drempels zijn hinderlijk en in strijd met beleid om oneffenheden op het Plusnet te verminderen (maatregel 18 MJP fiets);
  - van drempels is niet aangetoond dat zij de snelheid van fietsers afremmen
- Beleving is belangrijk, groene omgeving, veiligheid, duidelijke route

- Scheiding tussen voetganger en fietser moet duidelijk zijn; het moet duidelijk zijn waar elke gebruiker geacht wordt wel of niet te lopen/fietsen
- Let op oversteekbaarheid van fietsroute voor voetgangers op plekken waar dat noodzakelijk is

8. Moeten honden worden aangelijnd op de fietspaden?
   ➔ Honden moeten overal zijn aangelijnd behalve in door het stadsdeel vrijgestelde gebieden. Dan staat er op een bord dat het om een 'losloopgebied' gaat. Vliegenbos staat op de kaart: https://maps.amsterdam.nl/honden/?LANG=nl als uitrengebied.
9. Kan de bebording in het bos worden geoptimaliseerd?
   ➔ Alle bebording is tot stand gekomen met een verkeersbesluit. Mocht dit in de praktijk niet blijken te werken moet daar opnieuw naar gekeken worden.
10. Wat is er mogelijk met ecologische verlichting in het bos?
   ➔ In het Beleidskader Verlichting staat o.a. het volgende:

Openbare verlichting in de Hoofdgroenstructuur is terughoudend en gelijkmatig. In parken en polders worden alleen doorgaande, verharde routes voorzien van openbare verlichting.
Dat betekent - op hoofdlijnen - het volgende:
I. Er wordt terughoudend verlicht, tenzij de sociale- of verkeersveiligheid om een hoger lichtniveau vraagt.
II. Verlichting dient gelijkmatig te zijn, zodat de weggebruiker ook bij een laag lichtniveau voldoende zicht heeft op zijn route en de omgeving.
III. In parken en polders worden alleen de doorgaande, verharde routes voorzien van openbare verlichting.

Binnen de Ecologische structuur is de realisatie van nieuwe openbare verlichting in principe alleen toegestaan langs de hoofdnetten en plusnetten. Hiermee worden de negatieve effecten van licht op vrijlevende dieren in ecologisch waardevolle gebieden geminimaliseerd. Uitzondering hierop zijn aftakkingen van doorgaande routes richting maatschappelijke voorzieningen (sportcomplexen, scholen, etc.) en andere routes waar openbare verlichting aantoonbaar noodzakelijk is om de veiligheid te borgen.

Advies voor het Vliegenbos is het fietspad verlichten maar dimmen in de nacht. Bijvoorbeeld tijdens de ochtend- en avondspits 80% van de verlichting, dan tot 23:00 uur 50% en in de nacht de verlichting op 30%.

11. Wordt het Vliegenbos gerekend als groen voor de nieuwe bewoners van het Hamerkwartier? Want voor hen zou extra groen moeten komen. Anders gesteld: komt er niet te veel druk op het Vliegenbos als dit zowel de huidige als de nieuwe bewoners groen moet bieden?

   ➔ Hamerkwartier

Er zijn groennormen opgesteld die de hoeveelheid groen binnen plannen garanderen. Die groennorm is er om te zorgen dat er voor toekomstige bewoners voldoende groen is in de vorm van stadsparken en buurtgroen. Buurtgroen moet altijd in het plan zelf opgelost worden, omdat deze binnen 250m van je voordeur moet liggen, een stadspark moet altijd bereikbaar zijn binnen 750m. Binnen ieder plangebied zijn er twee typen groen die gerealiseerd dienen te worden; ecologisch groen en gebruiksgroen.

Gebruiksgroen:

Hamerkwartier heeft het groen in de omgeving niet nodig als het gaat om hoeveelheden groen. Het Hamerkwartier maakt voldoende gebruiksgroen en heeft zelfs een overschot van dit type groen, vooral door de aanleg van het 50m brede oeverpark. Als je de stenige onderdelen van het oeverpark en de pleinen van de havenbekkens hierbij optelt kun je zelfs concluderen dat de 'parkruimte' nog groter is. Die stenige, maar recreatieve oppervlakten hebben we niet opgenomen in de berekeningen, maar zijn wel beschikbaar voor bewoners straks. Uiteraard hebben we niks te zeggen over hoe bewoners groen straks gebruiken als dat tot hun beschikking is. Vliegenbos, het Noorderpark en de Sixhaven zijn straks allemaal binnen loopafstand en openbaar beschikbaar.

Ecoloigsch groen:
Hamerkwartier maakt na de nodige correctieslagen voldoende ecologisch groen. Dit type groen is bedoeld als groen voor klimaatadaptatie, het tegengaan van hittestress en het bevorderen van biodiversiteit. Dit type groen zal voor een groot deel gerealiseerd worden op de daken en gevels van gebouwen. In openbaar gebied zullen plekken aan de Meeuwenlaan, in het oeverpark en aan de Johan van Hasselt zone worden ingericht conform principes die volgen uit de verschillende doelstellingen voor dit type groen.

Algemeen uitgangspunt bij de normen:
Als er binnen een plangebied bestaand groen aanwezig is, of binnen 750m een stadspark ligt, mag die in principe tellen als groen dat toe te rekenen is aan het plangebied. Waar het om gaat is dat er voor bewoners een garantie is op groen in de naaste omgeving. Om die reden hebben we ook berekeningen gemaakt voor de hoeveelheid groen in heel Noord. Als alle plannen maximaal ontwikkeld worden en allemaal voldoen aan de gestelde groennorm zal deze hoeveelheid groen op 70m2 groen per huishouden uitkomen. Dat is ruimschoots boven het Amsterdams gemiddelde, en dus uitgaande van het meest extreme verdichting scenario.



Projectnota Hamerkwartier: Collectieve daktuin, bovenop de bedrijfsruimte

OM HET BOS:





12. Hoe kan je fietsers verleiden of belonen om te fietsen?
    - ➔ Dit kan niet, het is heel lastig om fietsers om te laten fietsen als er een directere route aanwezig is. Er zal echt een keuze gemaakt moeten worden voor wel of niet fietsen.
13. Op welke manier kan het fietspad om het bos (via Nieuwendammerkade) heen aantrekkelijker en veiliger gemaakt worden?
    - ➔ Er zijn verschillende manieren om een fietspad vorm te geven, van minimale breedtes, materialisering, vrije ligging, verlichting en kleuren.
14. Op welke manier kunnen we het fietspad om het bos heen, het snelste fietspad maken?
    - ➔ Het fietspad is sneller te maken door het traject overzichtelijker te maken en drempels te verwijderen. Uit onderzoek blijkt dat de fietser de kortste weg kiest, al is er een andere weg sneller, de kortste weg zal gekozen worden.
15. Hoe creëer je duidelijkheid in routing?
    - ➔ Een duidelijke routing kan gecreëerd worden door middel van bebording.
16. Welke mogelijkheden zijn er om het bos fietsvrij te houden, buiten hekken, borden en agenten?
    - ➔ Als je een plek fietsvrij wil maken en het is de snelste weg van A naar B, dan kan dat alleen maar door het fietsen onmogelijk te maken. Want fietsers zullen altijd de snelste weg willen nemen.
17. Kan het asfalt het bos uit?
    - ➔ Het asfalt kan het bos niet uit, want het bos moet voor een ieder toegankelijk blijven, voor zowel ouderen als mindervaliden en beheer.
18. Is er eenrichtingsverkeer mogelijk op de Nieuwendammerkade?
    - ➔ Dit zal te veel druk geven op de toch al drukke Nieuwendammerdijk.
19. Kan er een vrij liggend fietspad op de Nieuwendammerkade komen?
    - ➔ Er zijn mogelijkheden voor een vrij liggend fietspad maar dit zal wel ten koste gaan van het groen.
20. Kan er een fietspad om het bos heen gerealiseerd worden zonder de Nieuwendammerkade te gebruiken?
    - ➔ Dat fietspad is er al, het pad tussen de Volkstuinen en het Vliegenbos.
21. Op welke manieren kan de Nieuwendammerkade heringericht worden?
    - ➔ Herinrichting van de Nieuwendammerkade behoort niet tot de scope van dit proces.
22. Kan er een brug komen over de Pereboomsloot/Grote Haven?
    - ➔ Daar is geen ruimte, de Beeldentuin is daar net geopend en je komt dan uit op het terras van het Sluisje.

23. Als het stukje pad waar nu het houten hek staat verwijderd wordt zou het probleem dat niet opgelost zijn?
    ➔ Hoogst waarschijnlijk zullen de fietsers dan een anders pad nemen of er een olifantenpaadje van maken.
24. Kan de fietsroute aan de oostzijde verbeterd worden door het compleet maken van de route aan/door de bosrand? Zo kun je een autovrije fietsroute maken en ook de bewoners van de Nieuwendammerkade ontzien.
    ➔ Eén van de scenario's is om het bos naar het Rietland. Een fietspad door de bosrand zal ten koste gaan van groen, aangezien er een richtere route beschikbaar blijft (die nu ook gebruikt wordt door het bos) zullen fietsers deze route zeer waarschijnlijk niet gebruiken.
25. Kan er een fietspad komen over het terrein van Albermarle?
    ➔ Dit is op dit moment niet aan de orde, Albermarle is in bedrijf en heeft te maken met veiligheidsvoorschriften. Het zou alleen zin hebben als de plek van de pont ook zou veranderen, dit is niet aan de orde.





DOOR HET BOS:





26. Kan er onderzocht worden hoeveel, wanneer en op welke manier er gebruik gemaakt wordt van het Vliegenbos?
    - ➔ Dat kan onderzocht worden, maar het zegt niets over de toekomst, stedelijke ontwikkeling en mobiliteitsopgave.
27. Bij welke gebruiker ligt de prioriteit?
    - ➔ Geen, het bos is van iedereen
28. Wat betekent toename van aantal bewoners (Hamerkwartier) voor het gebruik van de noord-zuid verbinding?
    - ➔ Dat is lastig in te schatten maar dat het drukker wordt in heel de stad en dus ook in Noord is een feit.
29. Kan er en natuurfietspad gemaakt worden van snippers of leem?
    - ➔ Fietsen over snippers of leem nodigt volgens programma fiets niet uit. Een 'half' fietspad is volgens hen dan ook niet wenselijk. De keuze die gemaakt moet worden is, kies voor of tegen fietsen.
30. Zijn er juridische of politieke bezwaren tegen het vervangen van asfalt door houtsnippers of andere zachte bekleding om het pad door het bos minder aantrekkelijk te maken voor fietsen en scooters?
    - ➔ Er zijn bezwaren want de afdeling beheer neemt geen snipperpaden in beheer, dit maakt dat er onveilige situaties kunnen ontstaan voor gebruikers.
31. Kunnen de fietssluizen weg?
    - ➔ Het ligt aan de keuze die gemaakt gaat worden, als gekozen wordt voor het scenario waarbij fietssluizen overbodig zijn dan kunnen de fietssluizen weg.
32. Kan er een fietspad zonder verlichting gerealiseerd worden?
    - ➔ Het advies van onze lichtdeskundigen is om het fietspad wel te verlichten maar de lichten te dimmen gedurende de avond / nacht.
33. Kan het fietspad mooi gemarkeerd worden (bloemen Noorderpark)?
    - ➔ De paden kunnen op vele manieren vormgegeven worden.
34. 1 duidelijk fietspad door het bos, zonder sluizen, dan zitten alle fietsers op 1 weg en is de rest vrij voor voetgangers. Is dat mogelijk?
    - ➔ Dit is zeker mogelijk, het scheiden van fietser en voetganger kun je regelen door verschillende paden aan te leggen. Ook scheiding met niet meer dan een lijn is mogelijk. Als de fietsstructuur en de voetgangersstructuur volledig los van elkaar liggen, moet de

doorgaande fietser via de fietsstructuur de kortste weg kunnen rijden. Voetgangers zullen af en toe ook op het fietspad lopen; bij voldoende breedte is dat geen probleem.

35. Is een fiets/wandelpad ook mogelijk?
    ➔ Er zijn voorbeelden van wegen (het Vondelpark / RijnWaalPad) waar een combinatie van fietsen en wandelen mogelijk is. Hier zal je echter wel voldoende ruimte moeten laten voor alle gebruikers.
36. Hoe kunnen we rekening houden met elkaar?
    ➔ Respect en duidelijkheid









37. Kan er 1 noord-zuid verbinding gekozen worden, waarbij fiets en voetganger gescheiden worden.
    ➔ Dit is mogelijk, zoals er meer mogelijke scenario's zijn.
38. Gaat er meer verkeer door het bos komen zoals brommers en auto's?
    ➔ Nee, dit is zeker niet de bedoeling
39. Kunnen elektrische fietsen en brommers geweerd worden?
    ➔ Voor elektrische fietsen zal dat lastig worden, brommers moeten sowieso op de rijbaan en niet op een fietspad.

ECOLOGIE:

40. Beinvloed een route door het bos, als schakel in de scheg, de biodiversiteit in het geheel?
    ➔ Het antwoord hierop komt hopelijk uit de natuurtoets.
41. Is er informatie bekend over hittestress en positieve functie verkoelings / waterhuishouding van de groene scheg onderzocht?
    ➔ Niet specifiek van de groene scheg, wel heeft groen een positieve functie op hittestress als gevolg van verkoeling door verdamping door bomen en andere vegetatie. De vraag over waterhuishouding is niet zo duidelijk, wanneer het om rainproof gaat dan heeft het groen een belangrijke bufferende en regulerende werking in het stadssysteem.
42. Om het bos heen fietsen kost 30 sec. extra, wat weegt zwaarder natuur of snelheid? Met andere woorden kan het natuurbelang zwaarder gewogen worden dan tijdswinst?
    ➔ Natuurbelang en tijdwinst voor fietser bij een korte route zijn verschillende grootheden en weging betreft vooral de vraag waar prioriteit aan wordt gegeven. Het gaat hier vooral om de vraag wat er past binnen de ruimtelijke, ecologische en gebruikskwaliteit van het bos.
43. Worden bomen gecompenseerd?
    ➔ Mocht er voor een scenario gekozen worden waarbij er een fietspad aangelegd worden dan is voor de aanleg van een fietspad niet nodig om bomen te vervangen. In het bos vindt natuurlijke verjonging plaats en het kronendak boven het te realiseren pad blijft gesloten of zal zich weer snel sluiten.
44. Tast fietsen door een bos de natuur aan? Er wordt in Nederland veel gefietst in de natuur. Deelnemer denkt dat er eerder sprake is van een conflict tussen gebruikers dan een conflict tussen fietsers en natuur.
    ➔ Bij een respectvolle omgang met de natuur, is er inderdaad veel mogelijk.

GVB / IJ-oeververbinding:

Het Oostveer is gerealiseerd als een proef van een jaar. Deze proef is gestart op 15 maart 2014. Om na afloop van de proef een weloverwogen besluit te kunnen nemen om het Oostveer wel of niet te continueren is een evaluatie uitgevoerd. Hierin is ingegaan op onderstaande onderdelen:

1. Analyse route
2. Gebruik van de veerverbinding
3. Herkomst en bestemming van de reizigers
4. Mening van stakeholders
5. Kosten

Het Oostveer voldoet aan de doelstellingen en voorziet in een behoefte. In 2017 maakten gemiddeld 1817 reizigers per dag gebruik van het Oostveer. In 2018 is dat 1889 (gebaseerd op tellingen tot en met augustus). In 2014 was dat nog 1572 reizigers per etmaal.
In vier jaar tijd is het aantal reizigers dus met zo'n 20% gestegen.

45. Kan het Oostveer in de spits vaker varen?
    ➔ Dit is een vraagstuk voor het GVB, zij kijken naar exploitatiekosten en kosteneffectiviteit. Uit de evaluatie is niet naar voren gekomen dat vaker varen noodzakelijk is. Wellicht verandert dit in de toekomst, wanneer de drukte Noord in en uit toeneemt.
46. Kan het Oostveer verplaatst worden naar Zijkanaal K?
    ➔ Uit de evaluatie blijkt dat de pont een missende schakel vult. Bijdraagt aan een betere spreiding van verkeersstromen en ontlast hiermee de drukke veerverbindingen achter het CS. Tevens is er een indicatie dat het Oostveer bijdraagt aan gebiedsontwikkeling in Stadsdeel Noord en het Hamerstraatgebied in het bijzonder. Verplaatsing is bij het GVB op dit moment niet aan de orde.

47. Eerst moet er duidelijk zijn welke IJ-oever verbinding er komt, daarna kan er een keuze gemaakt worden voor door of om het bos?
    - ➔ Voordat daar duidelijkheid over is zijn we een tijd verder. Terwijl het Vliegenbos nu actie nodig heeft.
48. Hoe kan de natuurwaarde geholpen worden, welke interventies maken het bos beter? Deelnemer denkt aan meer bomen, betere waterhuishouding, minder asfalt en minder licht.
49. Hoe zorg je dat fietsers op de hoofdroute blijven en niet uitwaaieren naar de zijpaden?



Voetganger of fietser, wie is de baas in Westerpark?

[redacted] *sep 6, 2018*

Stadsdeel West moet snel een beter besluit nemen over voetgangers, fietsers en scooters in het Westerpark. Het park is nu voetgangersgebied, waarbij fietsen zijn toegestaan en scooters verboden. De rechter heeft dit besluit vernietigd na bezwaren van de Fietsersbond, die vindt dat fietsers recht hebben op een betere positie.

De kwestie draait in feite om wie de 'baas' is in het Westerpark. Nu is dat in principe de voetganger. De fietser is te gast, terwijl door het park wel het Plusnet Fiets loopt dat fietsers een vrije doorstroming moet garanderen. Volgens de Fietsersbond rijden fietsers echter formeel in voetgangersgebied. Bij een aanrijding met een wandelaar zou een fietser ook juridisch zwakker staan.

De rechter geeft de Fietsersbond gelijk: de belangen van fietsers zijn onvoldoende afgewogen...

...Stadsdeel West gaat zich nu in samenspraak met de centrale stad buigen over de uitspraak. Dit om te bezien of er ook gevolgen zijn voor voetgangersgebieden in andere Amsterdamse parken.



'Boe' roepen tegen spookfietsers werkt

Roep 'boe' naar spookfietsers en andere manieren om jouw buurt veiliger te maken

RTL-nieuws: 24 augustus 2018

Voor er 'boe' geroepen werd naar spookfietsers fietsten elke dag 420 mensen aan de verkeerde kant over de brug. Inmiddels doen nog maar 50 fietsers dat. De pijlen op de weg die de goede fietsrichting aangeven werken hier ook aan mee.

Volgens de psychologen zijn er meer manieren om de stad op een simpele manier leuker en veiliger te maken. "Je verandert het gedrag van mensen door te kijken naar achterliggende motieven. "Mensen willen niet anders zijn dan anderen, daarom werkt dit."