Mobiliteitsparagraaf Bosplan Amsterdamse Bos

Het wordt de komende jaren drukker in het Bos…

Amsterdam, Amstelveen en omgeving gaan de komende jaren fors groeien qua aantal inwoners en werknemers. Duizenden nieuwe woningen in Schinkelkwartier, Haven-Stad, Kronenburg/Uilenstede, Legmeer, De Scheg en Aalsmeer-Oost en ook nieuwe werklocaties. Die zorgen voor een toenemende druk op de groene (recreatieve) gebieden in en om de steden.

Daarnaast neemt het toerisme in en om Amsterdam steeds meer toe. Toeristen zoeken alternatieven voor bijvoorbeeld de té druk wordende parken als het Vondelpark, Westerpark en Oosterpark en komen steeds vaker in het Bos uit.

Tenslotte neemt de buitensport toe. Hardlopen is populairder dan ooit, buiten ontspannen is het nieuwe credo en ook gezamenlijk sporten (boot camp) wint aan populariteit.

Gebruikers zitten elkaar in de weg…

De toenemende drukte zorgt er ook voor dat de verschillende gebruikers in het Bos elkaar steeds vaker letterlijk in de weg zitten. Op drukke dagen passen wandelaars, hardlopers en fietsers niet op alle paden, wat leidt tot irritaties en verkeersonveilige situaties. Daarnaast neemt het verkeer van en naar het Bos ook toe, wat leidt tot filevorming naar het Bos.

Snel van en naar het Bos, langzaam in het Bos!

Om het Bos bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden is het credo "Snel van en naar het Bos, langzaam in het Bos!".

Snel van en naar het Bos…

Het Bos moet prima bereikbaar zijn via het openbaar vervoer, de (snelle) fiets en met de auto. Bereikbaarheid van het Bos per OV en fiets moet gestimuleerd worden en voor de auto moet voldoende parkeergelegenheid aan de rand van het Bos beschikbaar zijn bij de Entrees (beter: Poorten). Het is niet de bedoeling om nieuwe OV-haltes aan te leggen, wel om mogelijk namen van haltes te wijzigen, deelfietsen bij bushaltes te plaatsen of via communicatie te wijzen op de goede bereikbaarheid van het Bos met OV.

…langzaam in het Bos.

Het Bos kent officieel alleen wandelpaden waar ook op gefietst mag worden, de fietser te gast is. Op veel plekken mogen de honden ook onaangelijnd rondrennen. Mede vanwege de toenemende drukte en de loslopende honden is het belangrijk, uit het oogpunt van verkeersveiligheid, dat er niet te hard gefietst wordt in het Bos. Dit vraagt om niet te brede fietspaden in het Bos zelf en een route voor snelle fietsen (e-bikes en speed pedelecs) langs de rand van het Bos, via de Bosbaan en langs de Ringvaart.

Besturing en financiering van het Amsterdamse Bos

Het Amsterdamse Bos is eigendom van de gemeente Amsterdam, maar ligt grotendeels op het grondgebied van de gemeente Amstelveen. Het wordt door veel Amstelveners met plezier gebruikt en het is voor het bestuur van Amstelveen soms moeilijk uit te leggen dat ze niet over het Bos gaat. Bij de gemeente Amsterdam bestaat aan de andere kant de wens dat Amstelveen structureel meedenkt en meebetaalt aan beheer, onderhoud en ontwikkeling van het Bos. Amstelveen betaalt echter principieel niet mee aan het private eigendom van anderen, ook al is dit een buurgemeente.

Amsterdam en Amstelveen maken samen het lange termijn Bosplan 2020-2030 en willen op korte termijn opties in beeld hebben over een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het Bos. Hiervoor worden samen mogelijke formele constructies van zeggenschap en financiering verkend. Besturing en financiering gaan hierbij hand in hand. Samen bepalen is samen betalen, en andersom.

De volgende opties worden hierbij verkend:

1. Huidige situatie voortzetten
2. Bestuurlijke afspraken maken
3. Eigendom van het bos delen

In ieder geval zal bij de vormgeving van de besturing en financiering van het bos het belang en de behoeftes van de huidige en toekomstige gebruikers een belangrijk uitgangspunt moeten zijn. Voor de gebruiker van het bos is het niet wezenlijk van wie het bos is, wie er over gaat, wie het bestuurt en wie het betaalt. De gebruiker zoekt primair uitdaging, beleving, schoonheid, veiligheid, rust of natuur. Al het andere is in principe secundair.