Vliegenbos

Maatschappelijke impact, sentiment en consequenties.

Verleden:
Amsterdam was in 1907 een groeiende stad. Er ontstond behoefte aan parken. De wens van Vliegen was een bos in Buiksloterham dichtbij de binnenstad. Uiteindelijk werd het noordelijk deel van destijds Nieuwendammerham aangewezen als locatie.

In 1912 tekende J.Klijnen het eerste ontwerp. Het ontwerp is ontworpen in Engelse landschapsstijl met twee oost-west lopende hoofdlijnen. Tussen deze lanen lag een groot open vierkant met noord-zuid lopend pad met uitzicht op de Augustinuskerk. De overige kronkelpaden liepen rond voor een verrassend effect.

In 1960 kreeg het Vliegenbos een bufferfunctie in verband met de zwavelzuurfabriek die zich verder uitbreidde. De noord-zuidverbinding werd pas in de jaren 80/90 volledig dichtgezet met bomen en het zicht op de historische Augustinuskerk op de Waterlandse Zeedijk verdween. Ook de zuidelijke oost-west verbinding is samen met het open veld grotendeels verdwenen en dichtgezet. In 1990 werd de bufferfunctie vervallen verklaard.

Heden:
Het Vliegenbos functioneert als een belangrijk recreatief stadsbos. Binnen het bos is op het gebied van sport, cultuur en recreatie veel te doen. Het Vliegenbos is onderdeel van de Ecologische Structuur en de Hoofdgroenstructuur binnen Amsterdam, Daardoor is naast recreatief gebruik ook het ecologisch functioneren van het bos belangrijk.

Het bos heeft een oppervlakte van zo'n 20 hectare. Doordat het aantal gebruikers toeneemt, ervaren steeds meer mensen de schoonheid van het bos. Onderling botst dit zo nu en dan. Reacties zijn regelmatig dat wandelaars zich storen aan fietsers in het bos. Noord verandert, er wordt veel gebouwd, we zetten in op routes voor voetgangers en fietsers en willen daarbij de groene parels koesteren. Hoe combineren we de ongereptheid van het bos met het gebruik? Hoe koesteren we het Vliegenbos als groene parel enerzijds en als onderdeel van de drukker wordende veranderende stad anderzijds. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen er van kan blijven genieten?

Het bos is van **iedereen**, dat wordt wel eens vergeten. Er zijn verschillende gebruikers, de één heeft niet meer rechten dan de ander. We moeten gebruikers niet tegenover elkaar plaatsen zoals in de petities en op sociale media gebeurt.

Structuurvisie 2040; In de visiekaart Amsterdam 2040 is het Vliegenbos als onderdeel van de structuurvisie aangeduid als 'kwaliteitsimpuls stadspark met functie als metropolitane plek'. De Structuurvisie biedt de mogelijkheid het park intensiever te laten gebruiken. De structuurvisie staat geen verbod op verharde paden toe.

Het Vliegenbos is opgenomen in de **Hoofdgroenstructuur (HGS)**. In het **bestemmingsplan** bestaat het Vliegenbos uit de bestemming groen, water, sport, recreatie en maatschappelijk. Recreatieve voorzieningen gericht op de natuurbeleving zijn toegestaan maar ook fiets en voetpaden.

Het Vliegenbos heeft 3 verschillende groentype, het grootste deel van het Vliegenbos valt in het groentype ruigte- en struinnatuur. Dit zijn wild ogende gebieden die voor Amsterdam zeldzame planten en dieren bevatten en mogelijkheden bieden voor natuurbeleving vanaf de randen of vanaf ongebaande paden door het gebied. Natuur- en landschapsgerichte recreatie, met een gevoel van afstand tot de stad. In geval er veranderingen in het park plaatsvinden die in strijd zijn met het bestemmingsplan of de HGS dan dient er advies te worden gevraagd bij de Technisch Advies Commissie (TAC).

De historische oost-west verbinding ten zuiden van het Vliegenbos is niet meer in zijn geheel aanwezig. Het open veld en het oostelijke deel van deze verbinding is dichtbegroeid. Hetzelfde geldt voor de noord-zuid fiets en wandelverbinding met uitzicht op de Augustinuskerk. Toch kan je, als je goed door de bomen kijkt, de witte Augustinuskerk op de Nieuwendammerdijk nog steeds zien.

Op de **Kansen en verbindingenkaart** (Structuurkaart Langzaam Verkeer, met ontbrekende schakels) staat de noord-zuid fietsroute door het Vliegenbos als kans, als ontbrekende schakel.

Speerpunten van het **Programma Fiets**:
- Amsterdam fietshoofdstad van de wereld.
- Amsterdam Noord fietsvriendelijker
- Fietsponten, centraal over het ij ontlasten en aan de flanken bevorderen
- Groene fietsroutes (groennet) stimuleren

Een noord zuid verbinding door het Vliegenbos is een missing link in het hoofdnet Fiets. Fietsstimuleringsprogramma is noodzakelijk omdat zonder maatregelen in het autonetwerk van noord forse knelpunten ontstaan. De fiets wordt in noord minder vaak gebruikt dan gemiddeld in Amsterdam. Tegelijkertijd neemt het fietsgebruik toe.

Meerjarenplan Fiets 2017-2022
Het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en het realiseren van goede verbindingen is een belangrijke doelstelling in het Meerjarenplan Fiets 2017- 2022. Voor een goed fietsnetwerk realiseert programma fiets nieuwe fietsroutes die bijdragen aan directe verbindingen binnen en naar Amsterdam. Kortere en aantrekkelijke routes van en naar Noord bevorderen het gebruik van de fiets. Ook worden drukke routes ontlast.

Met de groei van de stad (aantal inwoners) en van het fietsgebruik (percentage Amsterdammers dat fietst) is er steeds meer behoefte aan nieuwe verbindingen. Dat geldt ook voor Amsterdam Noord. Ook nieuwbouwlocaties maken de verdere ontwikkeling van het fietsnetwerk nodig.

Welke nieuwe verbindingen?
In het Meerjarenplan Fiets is aangegeven welke nieuwe fietsverbindingen met voorrang worden uitgevoerd. Prioriteit krijgen daarbij de routes met de meeste fietsers, de meeste rijtijdwinst en de laagste kosten. Op grond van deze drie criteria is in het Meerjarenplan tot en met 2022 budget gereserveerd voor twintig verbindingen die minder dan € 500.000 kosten.

Waar het Vliegenbos eerst net buiten de lijst van beste 'kleine' verbindingen viel, valt deze nu door het afvallen van een aantal andere projecten wel binnen de lijst van prioritaire fietsverbindingen.

Financiering vanuit het Meerjarenplan Fiets is alleen mogelijk voor een fietsroute door het Vliegenbos: Uitgangspunt is immers dat fietsers moeten kunnen profiteren van directere routes (rijtijdwinst) en spreiding van de drukte.

Het Oostveer vult de missende schakel tussen oostelijk havengebied en oostelijk deel van de noordelijke IJ-oever in. Het Oostveer draagt bij aan een betere spreiding van verkeersstromen en ontlast hiermee de drukke veerverbinding achter het CS. Er is een indicatie dat het Oostveer bijdraagt aan de gebiedsontwikkeling van Noord en het Hamerkwartier in bijzonder.
In vier jaar tijd (2014-2018) is het aantal reizigers van het Oostveer met 20% gestegen. Een aanzienlijk aantal reizigers hebben hun herkomst / bestemming ten noorden van het Vliegenbos. Uit het evaluatierapport van het Oostveer blijkt dat het Vliegenbos een barrière is voor fietsers die naar het noordoostelijke deel van noord willen. Het Oostveer wordt vooral door fietsers gebruikt (80%). Goede aansluiting op fietsroutes in Noord en Oost is daarom van groot belang.

Toekomst:
Gezien de stedelijke ontwikkelingen aan de IJ-oever en de toenemende druk op de stad gaat het aantal bezoekers en bewoners van buiten en binnen stadsdeel Noord toenemen. Zoals in het Hamerkwartier kunnen mogelijk 7.600 woningen gerealiseerd worden. Naar schatting kunnen er 12.000-14.000 mensen gaan wonen in het Hamerkwartier. Er zouden 9.000-10.000 arbeidsplaatsen kunnen komen. In bijna alle verstedelijkingsprojecten wordt ingezet op autoluwe ontwikkeling. Dit heeft als gevolg dat fietsinfrastructuur/fietsnetwerken nog belangrijkere alternatieven gaan worden.

Het mobiliteitsplan heeft een scope van 2022 – 2060. De situatie in het vliegenbos zo concreet dat we niet 1,5 jaar kunnen wachten tot dat het mobiliteitsplan is vastgesteld om het huidige probleem op te lossen.

Het Vliegenbos is daarom in de visiekaart Amsterdam 2040 als onderdeel van de Structuurvisie aangeduid als kwaliteitsimpuls stadspark met functie als metropolitane plek. Hierdoor biedt de Structuurvisie de mogelijkheid om het park intensiever te laten gebruiken.

Natuur en gebruik moeten in balans zijn. Om het gebruik van het park aangenaam te houden voor iedereen, dienen er goede verbindingen en entrees gerealiseerd te worden. Zoals de oost-west verbinding tussen het Vliegenbos en Noorderpark.

Een goede noord-zuid verbinding in het Vliegenbos ontbreekt. Fietsers dienen gebruik te maken van de bestaande fietspaden om het Vliegenbos. Dit zorgt ervoor dat fietsers door het Vliegenbos gaan fietsen. Door de toenemende groei aan bewoners en bezoekers en de mogelijke toekomstige brug over het IJ wordt het drukker rondom het Vliegenbos. Hierdoor krijgt het Vliegenbos tevens een verbeterde entree voor mensen die willen genieten van de natuur. Daarnaast blijven de kronkelende struinpaden vrij van fietsers en kunnen wandelaars genieten van de verwilderde natuur van het Vliegenbos.

Het is daarom wenselijk om ruimte te bieden zodat de noord-zuid fietsverbinding hersteld kan worden. Om het oorspronkelijke ontwerp van het Vliegenbos niet aan te tasten, is het wenselijk om de historische noord-zuid verbinding zo goed als mogelijk terug te brengen.

Goede (fiets)verbindingen naar en door het groen zijn belangrijk. Het onderscheidt noord van de rest van de stad. In een stad waar meer en meer gefietst en gewandeld wordt, zijn aantrekkelijke

fiets- en wandelroutes noodzaak. Dit is een belangrijke vestigingsfactor geworden, maar wordt ook door bestaande bewoners van Noord als groot goed beschouwd. Pendelen, fietsen, lopen door het stedelijk groen, heeft voor de stedeling een steeds belangrijkere waarde.

Groen moet goed ontsloten worden en moet voor iedereen bereikbaar zijn. Het vinden van een goede balans tussen de verblijf- en sportfunctie als de natuur is hierbij van belang. Beide belangen hoeven elkaar niet uit te sluiten. Legio voorbeelden van 'parken' in wereldsteden laten zien wat er mogelijk is (Berlijn, Londen, Stuttgart, Hong Kong).

De keuze: Fietspad door het bos of om het bos heen
Er moet een keuze gemaakt worden tussen fietsen door het bos en fietsen om het bos.
Welke keuze er ook gemaakt gaat worden, het gaat maatschappelijke impact hebben.
Er zijn mensen tegen fietsen door het bos en er zijn mensen voor fietsen door het bos.

Mijn voorstel zou zijn: maak zelf de keuze voor fietsen **door** het bos.

- De keuze voor dit scenario past binnen de kaders van stedelijke ontwikkeling, mobiliteit, meerjarenplan fiets. Om het ecologische kader zoveel mogelijk recht te doen zullen we geen asfalt toevoegen maar gebruik maken van reeds bestaande paden. Dat betekent dus ook dat er geen bomen gekapt worden voor de aanleg van het fietspad.
- De fietsers gebruiken het bos op weg naar of van het Oostveer. Wij kiezen voor het scenario "fietsen door het bos" omdat uit onderzoek blijkt dat fietsers altijd zoeken naar de kortste weg om van A naar B te komen. Dit zie je letterlijk aan de 'olifantenpaadjes' in het gras bij haakse bochten, maar het leidt ook tot tegen het verkeer in fietsen of op de stoep. De fietssluis houdt deze fietsers niet tegen.
- Fietsers verleiden of belonen om te fietsen werkt niet. Als er een directe route aanwezig is, zal de fietser (en zeker de Amsterdamse fietser) deze route pakken. Het blijkt zelfs dat een fietser liever afstapt om door een sluis te gaan dan door blijft fietsen en langere route neemt.
- Er komt 1 fietspad van noord naar zuid, de rest van het bos is voor de wandelaars. Dit moet zichtbaar en overduidelijk weergegeven worden in de routing en bebording.
- We kiezen ervoor om één duidelijk, aantrekkelijk, snel en veilig fietspad door het bos heen te realiseren van noord naar zuid. We kiezen voor fietsen over asfalt.
- Het Vliegenbos is een bos, en moet een bos blijven. Het is een stadsbos en in een stadsbos is veel mogelijk. Mensen gebruiken het bos op verschillende manieren. Het is fijn als je zoveel mogelijk kan wandelen op bosgerelateerde materialen. Het materiaal in het bos is zacht en je bent dan ook even echt in het bos. We kunnen in overleg met beheer wellicht geasfalteerde wandelpaden verwijderen en vervangen voor houtsnippers of een andere halfverharding. Wel moet het bos toegankelijk blijven voor mindervaliden en beheer.

Uitwerking van een fietspad door het bos

- Om de natuurliefhebbers tegemoet te komen zullen we het fietspad niet verlichten. Fietsers die in het licht willen fietsen, kunnen kiezen voor de weg om het bos heen.
- Om het ecologische kader zoveel mogelijk recht te doen zullen we geen asfalt toevoegen maar gebruik maken van reeds bestaande paden. Dat betekent dus ook dat er geen bomen gekapt worden voor de aanleg van het fietspad.
- [redacted]: Q1- 2 in 2020 wordt het handboek Groene Puccini (HB GP) geschreven. Er zijn nog geen uitspraken gedaan over de toepassing van materialen in het park/bos. In principe staat dus nog alles vrij. Maar als er iets in het HB GP wordt

opgenomen op het gebied van materialen zal dat voor de fietspaden iets van zwartasfalt worden en voor de voetpaden asfalt afgestrooid met parelgrind of halfverharding in de vorm van schelpen/leem (geen tegels!).

- [redacted] (Beleidscoördinator Openbare Ruimte & Voetganger): Het beleidskader verlichting is terughoudend met het plaatsen van openbare verlichting in de HGS en de Ecologische structuur waar het Vliegenbos onderdeel van is. Verlichting kan wel langs doorgaande, verharde routes en langs hoofd- en plusnet. [redacted] (V&OR adviseur beleidskader verlichting.
- [redacted]: Bij verlichting langs het fietspad wordt gekeken of het fietspad onderdeel is van het Hoofdnet fiets, dan wel verlichting en andere fietspaden niet. Maar van alles kan met argumenten worden afgeweken er ter instemming worden voorgelegd aan de commissie Puccinimethode.