MEMO Fietsverbinding VLIEGENBOS



Toelichting

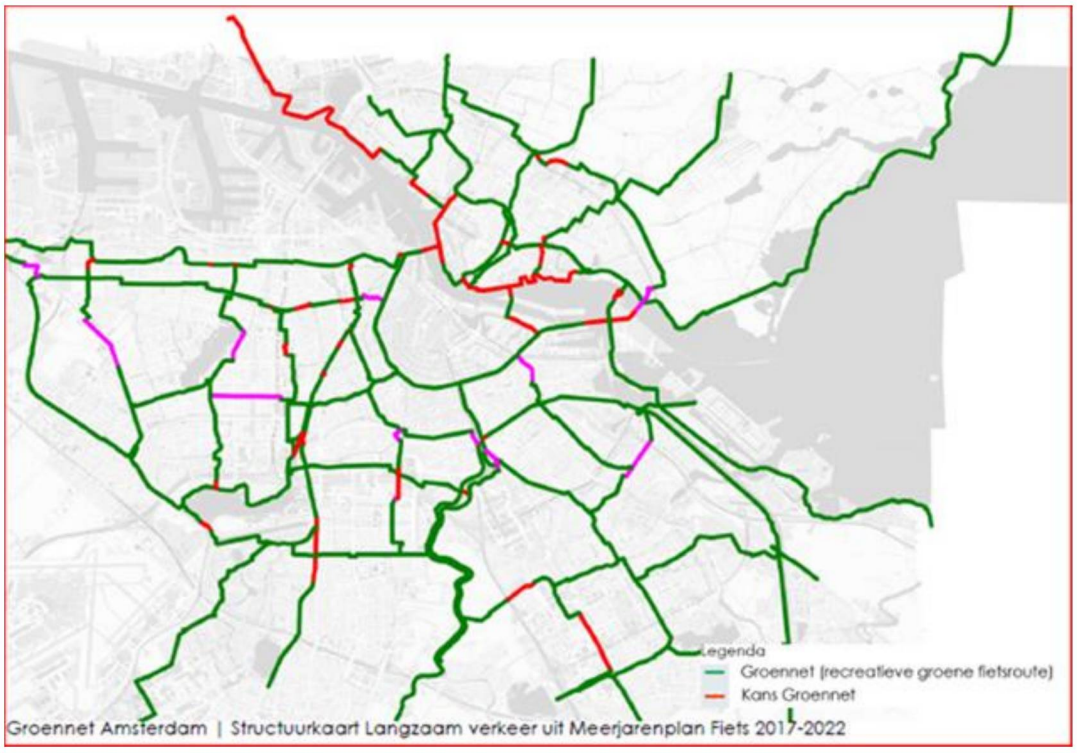
In deze memo wordt de informatie m.b.t. het proces fietsverbinding Vliegenbos gebundeld om in het overleg van 16 april 2020 met elkaar van gedachten te wisselen. Input hiervoor komt van o.a. voorgaande projectleider [redacted], [redacted] communicatie, Loos Noom Mobiliteitsplan, [redacted] gebiedscoördinator, [redacted] bestuursondersteuning en [redacted] programma manager V&OR Programma Fiets en onderzoek van R&D. Als bijlage is opgenomen de beantwoording van de vragen n.a.v. bewonersavonden.

Versie 1.3 – 4 mei 2020 *(geactualiseerde versie)*

[redacted] - Projectleider Gebiedspool Noord – [redacted]

Inhoud

A. Huidige situatie, veldonderzoek, tendens en kaders 3
B. QuickScan Natuur, conclusies & advies R&D, MJP Fiets en Mobiliteitsplan Noord 4
C. Reacties op variantenstudie 7
D. Opties voor communicatie naar bewoners / stakeholders 9
E. Beantwoording vragen bewoners (als bijlage) 10



Groennet structuurkaart langzaam verkeer uit Meerjarenplan Fiets 2017-2022

A. 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 van A naar B. Vliegenbos is daar een schakel in en daarom wordt het als zodanig door de fietser gebruikt
- 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.

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: meer ambitie op fiets en openbaar vervoer
- Meerjarenplan fiets: aanleggen ontbrekende schakels fietsnet
- Ecologie: Bij ingrepen in het Vliegenbos staat het bos centraal

B. QuickScan Natuur

Vooraf

- De rapportage van Tauw is omgezet naar de huisstijl en ingericht volgens de regels van de gemeente Amsterdam. De definitieve versie verschijnt 8 mei 2020.
- De QuickScan Natuur is tevens beoordeeld door een ecoloog van het IB en een ingenieur Natuur van R&D (resp. [redacted] en [redacted]).
- De beschrijving natuurwaarde en natuurwaarde beleving bijvoorbeeld voor categorieën zoals openheid, natuurlijk, rust in het park staan los van de QuickScan Natuur.
- De Bomen Effect Analyse (BEA) wordt uitgezet tegelijktijdig met het ontwerpproces van de voorkeursvariant fietsroute. Dan wordt duidelijk welk groen precies zal verdwijnen. En wat er moet worden gecompenseerd.
- Er is een uitvraag gaande voor nader onderzoek naar de te verwachten beschermde soorten. Het doel is dit in oktober 2020 te hebben afgerond. Bij het aantreffen van de onderzochte soorten moeten we rekening houden met een ontheffingstraject van in ieder geval 1 jaar tot het najaar van 2021.
- Voor de inpasbaarheid van het fietspad in de hoofdgroenstructuur en de ecologische structuur is overleg nodig met de commissie TAC van R&D tijdens het ontwerpproces.

Doelstelling QuickScan Natuur

- De effectbeoordeling vindt plaats op de Wet Natuurbescherming en het beleid van de Gemeente Amsterdam.
- De QuickScan Natuur maakt per variant Fietsverbinding duidelijk wat de te verwachten negatieve effecten op beschermde flora en fauna kunnen zijn, en de vervolgstappen zoals nader onderzoek en ecologische maatregelen om negatieven effecten verder uit te sluiten.

Conclusie en advies 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.
- 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.

Conclusie Verkeer en Openbare Ruimte, Programma Fiets

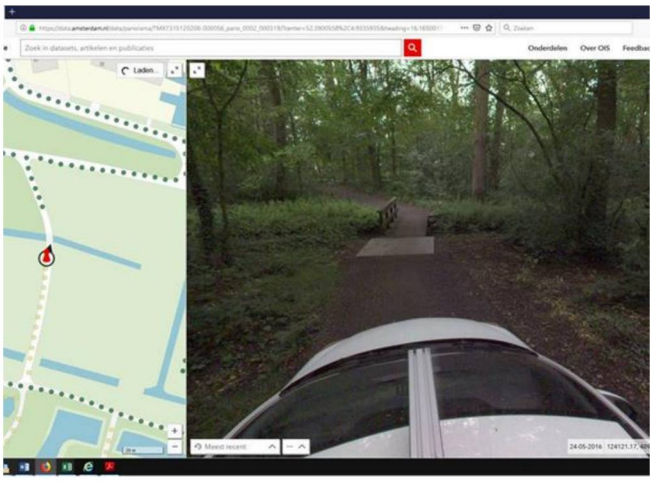
We stellen voor om voor de korte termijn in te zetten op scenario 1 en binnen dat scenario op variant 1b. Dat is nu de best leesbare en kortste route en daar rijden nu de meeste fietsers. Dit scenario is goed haalbaar en snel te realiseren, maar vraagt wel om een aantal aanpassingen om het veilig en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

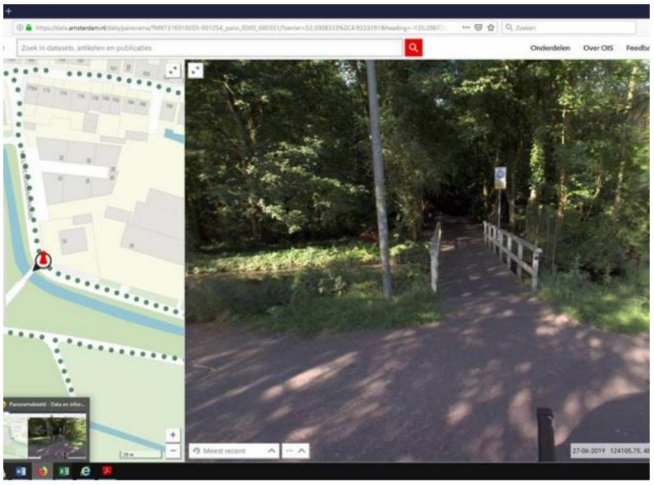
- sluis verwijderen
- borden aanpassen. Nota bene: de modus operandi in Amsterdam is niet "fietser te gast" maar verkeersbord G7 met onderbord "Fietsen toegestaan". Het gaat dus niet om een gedoogsituatie voor fietsers o.i.d.



(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.
- 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 wandelroute wordt doorgetrokken langs de tennisvelden (sportpark Vliegenbos, daar staan nu kleine boompjes) en rechtstreeks aansluit op de Nieuwendammerkade waar al een brede dam ligt. (Een variant op nummer 4 betekent in het verhaal van Programma Fiets rechtdoor naar de Nieuwendammerkade en zonder de haakse bocht naar links).

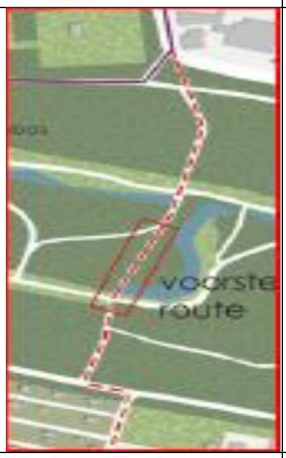
Uitgangspunten Mobiliteitsplan

- Voor een groeiend Noord is de noord-zuidverbinding voor fietsers door het Vliegenbos belangrijk. Deze verbinding zal dan ook straks naar voren komen in het Mobiliteitsplan Noord. In juni gaan we met dit plan in gesprek met bewoners.
- In het mobiliteitsplan Noord is door bestuurders op hoofdlijnen gekozen dat er ingezet wordt op het stimuleren van fietsgebruik. Daar hoort een duidelijk fietsnetwerk bij en onderbouwt daarmee ook de fietsschakel door het Vliegenbos.
- Een oost-westverbinding rond het Vliegenbos is gezien de groei van Noord ook nodig. Er zijn al duidelijke signalen dat de Nieuwerdammerdijk tegen zijn max loopt. Een nieuwe oost-westverbinding betekent echter wel dat er een brug zal moeten komen over Zijkanaal K. De plaats van deze brug bepaalt welke oost-westverbinding zal worden gebruikt. Dit kan ook een route via de zuidzijde (onderkant) van het Vliegenbos worden. Op dit moment is het nog te vroeg om daar verder een uitspraak over te doen (behalve dat een dergelijke verbinding wenselijk is)

Fietsverbinding Vliegenbos

- We verwachten dat er wel degelijk een oplossing is waarbij er in het Vliegenbos ruimte is voor recreërende wandelaars en (snelle) fietsers. Daarbij kan gekozen worden tussen een optie met ruimte voor beide (verbreden van de paden, zoals in het Vondelpark) of ontvlechten van beide stromen (zoals in het Haagse Bos in Den Haag). Daarbij kan gebruikt gemaakt worden van verschillende verhardingsmaterialen (grind, aarde, asfalt, etc.) om duidelijk aan te geven wat voor fietsers is (asfalt) en wat niet. Ook zijn de hoeken waarbij de paden op elkaar aansluiten daarin belangrijk, omdat het fietsers uitnodigt (of juist onaantrekkelijk maakt) om van een bepaalde route gebruik te maken. Ik mis bovenstaande aspecten nog in de varianten.
- Een duidelijke recht-toe-recht-aan fietsverbinding helpt zeker om de andere paden 'fietsvrij' te maken. Dit mag ook een licht slingerend pad zijn, als er maar niet continue haakse bochten inzitten / aantakkingen op wandelpaden.
- Google Maps lijkt overigens meer routes aan te geven dan de varianten (en daarbij ook variant 1).

C. Reacties op varianten studie

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

Variant 1

Ecologie: variant 1 is de tweede keus (na variant 3) en daarmee het beste uitvoerbaar vanuit natuur wet en regelgeving. In ieder geval ecologisch onderzoek naar vleermuizen en kleine marterachtigen noodzakelijk. Mogelijk moet gelijktijdig onderzoek uitgevoerd worden naar iepenpage. Voor havik en diverse algemene soorten in het noodzakelijk buiten het broedseizoen te werken (april - augustus) en deze werkzaamheden aan de hand van een ecologisch werkprotocol uit te voeren. Voor deze variant zijn er (mogelijk) effecten voor Ecologische structuur, Hoofdgroenstructuur, monumentale bomen en is er een stikstofberekening (AERIUS-berekening) nodig om negatieve effecten voor N2000-gebieden volledig uit te sluiten.
MBP: Variant 1 is een mooie oplossing voor de korte termijn. Daarvoor moeten de fiets barrières aan het begin en het eind van het Vliegenbos worden verwijderd. Of het een echte oplossing vormt voor het conflict tussen fietser en voetganger hangt af van het concrete ontwerp van de uitvoering van het pad.
R&D: Voordelen variant 1

- 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 variant 1:

- 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.

Programma Fiets V&OR:

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. Zie de opsomming op pagina 5.

Variant 2

Ecologie: variant 2 is ecologisch de derde keus (na variant 3 en variant 1)
In ieder geval ecologisch onderzoek naar vleermuizen en kleine marterachtigen noodzakelijk. Mogelijk moet gelijktijdig onderzoek uitgevoerd worden naar iepenpage. Voor havik en diverse algemene soorten in het noodzakelijk buiten het broedseizoen te werken (april - augustus) en deze werkzaamheden aan de hand van een ecologisch werkprotocol uit te voeren. Voor deze variant zijn er (mogelijk) effecten voor Ecologische structuur, Hoofdgroenstructuur, monumentale bomen en is er een stikstofberekening (AERIUS-berekening) nodig om negatieve effecten voor N2000-gebieden volledig uit te sluiten.
MBP: Variant 2 en 4 zijn ideale noord-zuidverbindingen. Een route zonder haakse bocht is nog beter (mits mogelijk).
Programma Fiets V&OR: Variant 2 zou ook een goede fietsroute kunnen zijn, maar is niet reëel omdat daarvoor echt monumentale bomen gekapt moeten worden.

Variant 3

Ecologie: heeft de minste negatieve effecten voor natuurwaarden en is ecologisch gezien de beste keus. Op basis van het huidige ontwerp lijkt variant 3 op bestaande verharding te worden gerealiseerd, nader onderzoek naar beschermde soorten in daarom niet nodig. Indien er wel bomen blijken te moeten worden gekapt of groen moeten worden verwijderd kan ook hier nader onderzoek nodig.
MBP: Wees bewust dat bij variant 3 er automatisch een oost-westverbinding dwars door het bos ontstaat, ook al staat deze niet ingetekend. Het zal de kortste route naar Noorderpark zijn; dwars door het bos. Deze variant is geen oplossing, want de fietsers blijven dwars door het bos fietsen en weinig gebruik maken van de route langs het water. Het is 'te ver om'.
Programma Fiets V&OR: 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.

Variant 4

Ecologie: Ecologisch gezien is variant 4 de slechtste optie en zijn daar de meeste vervolgstappen voor nodig.
In ieder geval ecologisch onderzoek naar vleermuizen en kleine marterachtigen noodzakelijk. Mogelijk moet gelijktijdig onderzoek uitgevoerd worden naar iepenpage. Voor havik en diverse algemene soorten in het noodzakelijk buiten het broedseizoen te werken (april - augustus) en deze werkzaamheden aan de hand van een ecologisch werkprotocol uit te voeren. Voor deze variant zijn er (mogelijk) effecten voor Ecologische structuur, Hoofdgroenstructuur, monumentale bomen en is er een stikstofberekening (AERIUS-berekening) nodig om negatieve effecten voor N2000-gebieden volledig uit te sluiten.
MBP: Variant 2 en 4 zijn ideale noord-zuidverbindingen. Een route zonder haakse bocht is nog beter (mits mogelijk).
Programma Fiets V&OR: 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 wandelroute wordt doorgetrokken langs de tennisvelden (sportpark Vliegenbos, daar staan nu kleine boompjes) en rechtstreeks aansluit op de Nieuwendammerkade waar al een brede dam ligt. (Een variant op nummer 4 betekent in het verhaal van Programma Fiets rechtdoor naar de Nieuwendammerkade en zonder de haakse bocht naar links).

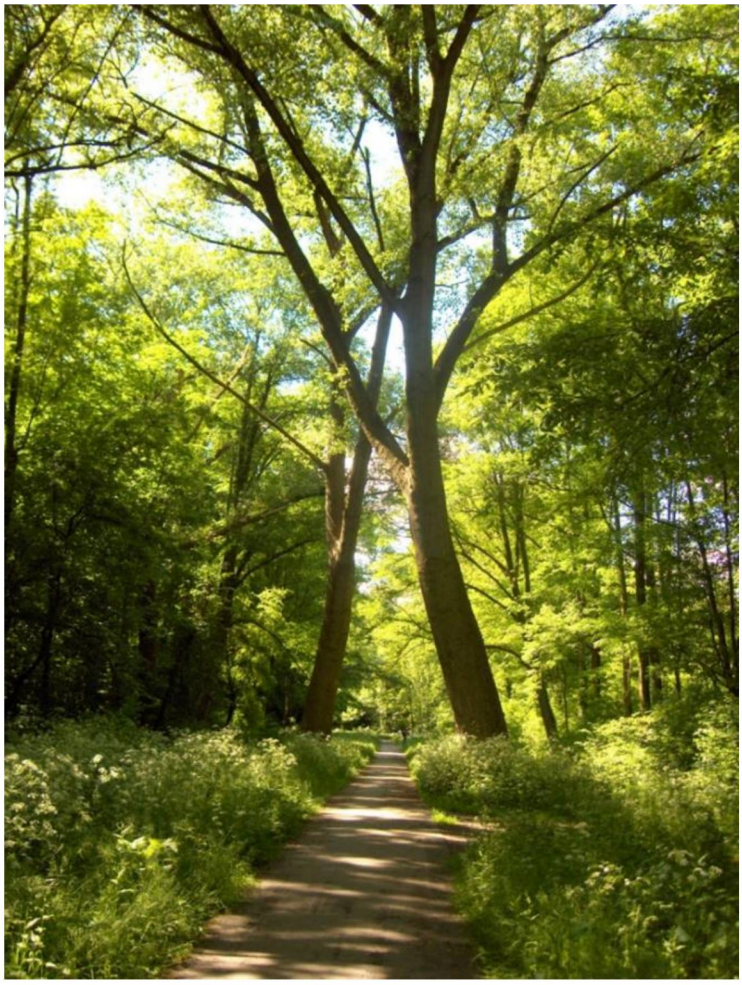
D. Opties voor communicatie naar bewoners / stakeholders

Omdat dit een gevoelig onderwerp is en het proces al een tijd duurt, en tevens bijna wordt ingehaald door de participatie voor het Mobiliteitsplan, is het zaak de communicatie zorgvuldig afte stemmen. Hieronder een aantal denkrichtingen, welke we in het komen overleg kunnen bespreken.

1. Er is een mailgroep met namen van deelnemers aan de participatie tot nu toe. Deze groep moet een korte mail krijgen over het feit dat vanwege de corona-maatregelen de eerder aangekondigde bewonersavond voorlopig niet door kan gaan en hoe verder.
2. Specifiek aandacht voor contact met stichting Vliegenbos en de voorzitter daarvan. Dat zou eventueel telefonisch kunnen.
3. Er dient een besluit komen over de inhoud. Zodra dit besluit is genomen moet dat ook worden gecommuniceerd, inclusief mogelijkheden van bezwaar.
4. Mocht dat een weinig impactvolbesluit zijn, kan worden volstaan met een brief. Als het meer impact heeft moet er meer gebeuren.
5. Welk besluit het ook wordt, niet iedereen zal daarmee tevreden zijn. Communicatie over het besluit dient genuanceerd zijn en het liefst door middel van een informatie/toelichtingsmoment. Dit lukt niet op korte termijn (Corona crisis). Het advies van communicatie is dit niet online te doen, omdat het geen recht doet aan de participatie tot nu toe en omdat het onderwerp te emotioneel is. Daarnaast hebben veel inwoners van IJplein en Vogelbuurt niet de digitale middelen en vaardigheden die daarvoor nodig zijn.
6. Aangezien de participatie van het Mobiliteitsplan doorgaat dient de informatie over het besluit rondom Fietsverbinding Vliegenbos nu toch de juiste communicatie aandacht krijgen, zodat dit straks niet nog extra weerstand gaat oproepen (De uitkomst van Mobiliteitsplan gaat ook richting fietsen door het bos).
7. Procedure over besluitvorming en bezwaar is van belang mee te nemen in de communicatie.

PS: losse gedachtegang de nadruk van de weerstand ligt erg op de natuur beleving en wat goed is voor de natuur. Je kunt je wel afvragen wat meer impact heeft op de natuur de fietsers die er doorheen gaan of de wandelaars met honden die ervoor zorgen dat een aantal diersoorten zich in elk geval niet vestigen in het bos.

E. Bijlage: Beantwoording bewoners vragen, zie bijlage PDF.



Vliegenbos in het voorjaar