Beantwoording onderzoeksvragen bewonersavond Vliegenbos dinsdag 2 juli 2019

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/natuurtoets: Bij ingrepen in het Vliegenbos staat het bos centraal. Afhankelijk van de ingreep is een natuurtoets.

Oplossingsrichtingen/scenario's

Op basis van de conclusies van de bewonersavond en de petities, ziet het stadsdeel twee oplossingsrichtingen. Oplossingsrichting 1 gaat uit van een fietspad door het bos heen, bij oplossingsrichting 2 gaat het fietspad om het bos heen.
Deelnemers zijn op 2 juli uiteen gegaan om onderzoeksvragen te formuleren bij de twee oplossingsrichtingen. Hieronder volgt beantwoording.

Scenario 1: fietspad door het bos heen

Er kan onderzocht worden hoeveel, wanneer en op welke manier er gebruik gemaakt wordt van het Vliegenbos. Vraag is wel hoe waarheidsgetrouw de uitkomsten zullen zijn.

Er zijn verschillende manieren om een fietspad vorm te geven, van minimale breedtes, materialisering, verlichting en kleuren. Deze verschillende manieren kunnen een fietspad aantrekkelijker, sneller en veiliger te maken.
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.
Een fietspad zonder verlichting of met bijvoorbeeld groene verlichting is mogelijk. Onder andere langs de Amstel, of in het Amsterdamse Bos zijn hier voorbeelden van te vinden.

Eén duidelijk fietspad door het Vliegenbos is volgens programma fiets gewenst, er zijn in de stad meerdere plekken waar dit gebeurd. Als er maar duidelijk wordt aangegeven waar men wel en niet mag fietsen en als de routing dan ook maar logisch is, zodat er niet alsnog over het voetpad gefietst gaat worden.

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.
Er zijn voorbeelden van wegen (het vondelpark) waar een combinatie van fietsen en wandelen mogelijk is. Hier zal je echter wel voldoende ruimte moeten laten voor alle gebruikers.

Scenario 2: Fietspad om het bos heen

Fietsers verleiden of belonen om, om te fietsen, is volgens de collega's van programma fiets niet mogelijk. Als er een directere route aanwezig is zal een fietser de directe route nemen. Er moet een keuze gemaakt worden voor wel of niet fietsen.

Een duidelijke routing kan gecreëerd worden door middel van bebording. 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, en zeker de Amsterdamse fietser wil ook overal voor de deur kunnen parkeren.

Het asfalt kan het bos niet uit, want het bos moet voor een ieder toegankelijk blijven, voor zowel ouderen als mindervaliden en beheer.

Ecologie

Volgens de ecoloog heeft een infrastructurele verbinding door het Rietland invloed op de natuur als de rust in het hart van het bos vermindert, maar de mate van invloed is afhankelijk van uitvoering en tracé.
Informatie over hittestress en positieve functie verkoelings / waterhuishouding van de groene scheg is niet specifiek onderzocht. Wel heeft groen een positieve functie op hittestress als gevolg van verkoeling door verdamping door bomen en andere vegetatie. Vraag waterhuishouding is niet zo duidelijk, wanneer het om rainproof gaat dan heeft het groen een belangrijke bufferende en regulerende werking in het stadssysteem.
Natuurbelang en tijdwinst voor de 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.
Bij de aanleg van een fietspad is het 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.
Grondig onderzoek zou er gedaan moeten worden naar de vraag of er een brug van Nieuwendammerkade over Zijkanaal K kan komen.

Nieuwendammerkade

Er zijn veel onderzoeksvragen gesteld over de Nieuwendammerkade tijdens de tweede bewonersavond. Wat bij de beantwoording van deze vragen duidelijk werd was dat als je inzoomt op één straat, je het grotere geheel niet meer ziet. Met de beantwoording van de losse vragen komen we niet tot een oplossing van het probleem tussen fietsers en wandelaars in het Vliegenbos.

Of er een fietspad kan komen over het terrein van **Albermarle** 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 volgens het GVB ook niet aan de orde.

GVB

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
· Het vult een missende schakel
· Het draagt bij aan een betere spreiding van verkeersstromen en ontlast hiermee de drukke veerverbindingen achter het CS.
· Er is een indicatie dat het Oostveer bijdraagt aan gebiedsontwikkeling in Stadsdeel Noord en het Hamerstraatgebied in het bijzonder.

Het Oostveer 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.