



FIETSVISIE

Amsterdam- Noord

**Veilig, comfortabel en snel
door Amsterdam Noord
en omliggende gebieden**

Januari 2019



Samenvatting

De Fietsvisie Amsterdam 2025...

- **Fietsen wordt rijden als een vorst:**
Optimale voorzieningen om snel en ontspannen te kunnen fietsen en een fietsveilige omgeving voor alle groepen in de samenleving, jong en oud.
- **Fietsparkeren:**
Dicht bij alle bestemmingen

...ingevuld voor Amsterdam-Noord:

Veilig, comfortabel en snel door Amsterdam Noord en omliggende gebieden:

Comfortabel

- Hoofdnet en Plusnet Fiets op niveau: asfalt, breedtes, borden, belijning en onderhoud
- Voorrang voor fietsers, zeker op het Plusnet Fiets
- Rotondes in plaats van kruispunten, met voorrang voor fietsers
- Meer fietsroutes door het groen
- Goede verlichting

Veilig

- Meer vrij-liggende fietspaden
- Sociaal veilige routes
- Snorfietsers en bromfietsers naar de rijbaan
- Binnen de Ring A10: zoveel mogelijk max 30 km/u voor iedereen

Snel en toegankelijk

- Snelle en ontspannen fietsroutes.
- Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk opheffen
- Goede en veilige fietspaden naar de dorpen in Landelijk Noord
- Prominente plek voor fietsroutes in en door nieuwe woongebieden
- Snelfietsroutes naar alle omringende plaatsen:
- Goede fietsbereikbaarheid van winkels, OV punten en voorzieningen

Fietsparkeren dichtbij:

- dicht bij openbaar vervoersknooppunten, winkelcentra, markten en (medische) voorzieningen

Dat is waar de Fietsersbond voor gaat in Amsterdam Noord!

Onze TOP 3:

1. Opknappen Plusnet volgens de norm van het Meerjarenplan Fiets

2. Ontbrekende schakels aanleggen, inclusief nieuwe bruggen

3. Bereikbaarheid voor fietsers van centrale bestemmingen verbeteren

Inleiding

Amsterdam-Noord is een spannend deel van Amsterdam. Het stadsdeel heeft zich stormachtig ontwikkeld vanuit de postindustriële periode in de late jaren '80 tot de bruisende noordelijke IJ-oever van nu. Noord is bijzonder in haar diversiteit in woonomgevingen: deels ingebouwde dijkdorpen, rustige Tuindorpen, portiekwoningen en hoogbouw. Van de drukke bezoekersstromen op Overhoeks en NDSM, tot de serene rust van de polder IJdoorn en de dorpen in landelijk Noord. Noord kent ook stedenbouwkundige vernieuwingsprojecten, zoals het Plan van Gool uit de 60-er jaren van de 20ste eeuw en de scheiding van verkeersstromen door verhoogde autowegen op de hoofdroutes door het gebied. Nog steeds wordt er volop gebouwd in Noord. Lege plekken worden gevuld, bedrijfsterreinen worden (deels) woongebieden, de bevolking neemt de komende jaren snel toe.

In deze ontwikkeling staat Noord voor een nieuwe, grote opgave: **een goede bereikbaarheid behouden of realiseren voor de inwoners en bezoekers**. Daarover zijn verschillende belangen en meningen, zoals de recente discussies over de drukte op de ponten en over de invoering van betaald parkeren hebben laten zien. Eind 2017 is er een Netwerkstudie naar de auto in Amsterdam Noord gedaan. De conclusie is dat er door de groei knelpunten in het autonetwerk gaan ontstaan. "Een robuuste aanpak van de opgaven in Noord lijkt alleen mogelijk door een brede inzet van maatregelen, waaronder fietsstimulering, OV en betaald parkeren", stelt deze studie.

Ook vanuit gezondheidsoogpunt ligt er voor Noord een opgave. De levensverwachting is hier korter dan in veel andere stadsdelen en overgewicht en chronische aandoeningen zoals diabetes, komen in Noord veel voor.¹

De goedkoopste en snelste manier om zowel de bereikbaarheid van Noord als de gezondheid van haar bewoners te verbeteren is per fiets. Niet alleen is de fiets het meest gebruikte vervoersmiddel binnen Amsterdam, fietsers leven ook langer en voelen zich tot op hoge leeftijd gezond.² Tenslotte is fietsinfrastructuur veel goedkoper dan die voor auto's en openbaar vervoer: vergelijk de geraamde kosten voor de Javabrug met die van de tweede Coentunnel en de Noord-Zuidlijn.

We zien steeds meer vormen van fietsverkeer, op eigen kracht of door een motor aangedreven: Elektrische fietsen, transportfietsen van bezorgdiensten en kindervervoer. Op den duur kunnen al deze vormen van fietsen, samen met lopen en openbaar vervoer, de auto in de stad voor een groot deel vervangen. Dat leidt tot een leefbare en gezonde stad. De Fietsersbond Amsterdam heeft haar ideeën hierover vastgelegd in de Fietsvisie Amsterdam 2025. De voorliggende Fietsvisie Amsterdam Noord werkt deze fietsvisie uit naar ons stadsdeel.

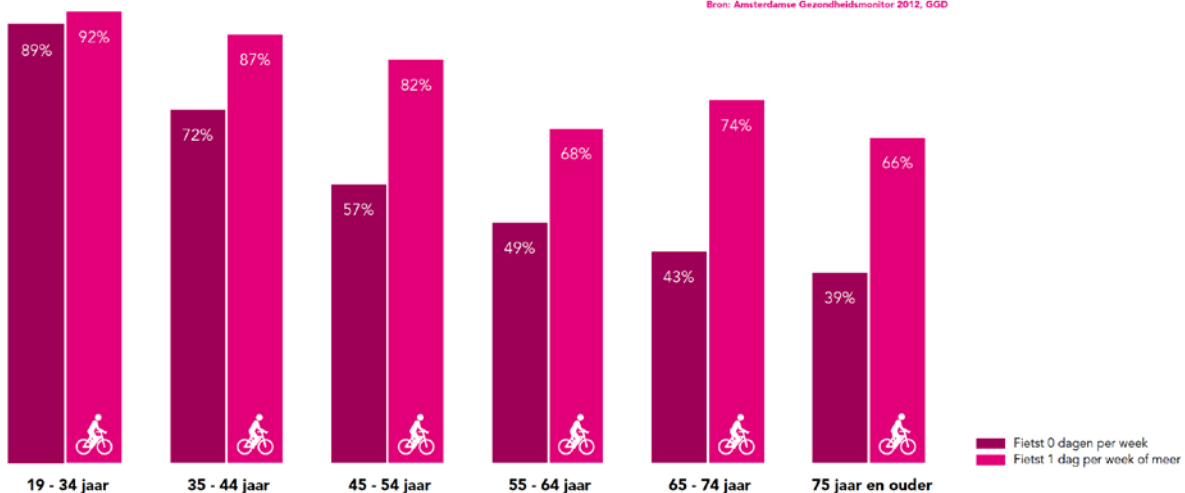
1 Amsterdamse gezondheidsmonitor 2012, GGD Amsterdam

2 Universiteit van Utrecht en PBL, 2010, Do the Health Benefits of Cycling Outweigh the Risks?

Ervaren gezondheid hoger onder fietsers

↳ Aandeel van de Amsterdamse bevolking dat een (zeer) goede gezondheid ervaart naar leeftijdscategorie en fietsgebruik

Bron: Amsterdamse Gezondheidsmonitor 2012, GGD



Visie Fietsersbond Amsterdam:

De Fietsersbond heeft in mei 2018 de Fietsvisie Amsterdam 2025 gepubliceerd. De kern daarvan is:

Prettig fietsen en wandelen door ruimte en schone lucht

De Fietsersbond wil een stad voor mensen, niet voor voertuigen. Een stad waar iedereen (jong en oud) prettig en veilig kan verblijven en bewegen. Dat is een stad voor fietsers en voetgangers met beperkt gemotoriseerd verkeer, waar goed openbaar vervoer (OV) een voorwaarde is. Een stad waar ruimte en prioriteiten voor auto's wordt teruggegeven aan fietsers, voetgangers en aan wie er wil verblijven. Immers, in een compacte stad is vervoer per fiets en te voet, ondersteund door goed OV, de beste garantie voor een gezonde, veilige en bereikbare leefomgeving.

Voor fietsers betekent dit:

- Fietsen wordt rijden als een vorst: Optimale voorzieningen om snel en ontspannen te kunnen fietsen en een fietsveilige omgeving voor alle groepen in de samenleving, jong en oud.
- Fietsparkeren: dicht bij alle bestemmingen.

Het fietsgebruik wordt hiermee gestimuleerd, ook waar nu nog weinig wordt gefietst. De fiets vervangt de auto op de korte afstand. Hiernaast en voor langere afstanden is hoogwaardig OV beschikbaar met de fiets en voet als voor- en natransport. Wat dat betekent voor het ruimtelijk en verkeersbeleid in Noord leest u hierna.

Uitwerking van de visie naar Amsterdam Noord

Wie vanuit dit perspectief de infrastructuur voor de fiets in en rond Amsterdam-Noord beschouwt, ziet dat er nog een wereld te winnen is. Doorgaande fietsroutes worden schijnbaar willekeurig voor onbepaalde tijd opgeheven (entree Noorderpark, fietspad langs Adelaarsweg, fietspad langs Nieuwe Leeuwarderweg), niet onderhouden (Liergouw) of niet aangelegd (winkelcentrum Waterlandplein). Het wekt dan ook geen verbazing dat er minder gefietst wordt dan auto gereden in Amsterdam-Noord.

Dat kan veel beter.

In deze fietsvisie formuleren we doelen voort het fietsbeleid in Amsterdam-Noord op de middellange termijn (5-10 jaar) en noemen we concrete maatregelen die nodig zijn.

Fietsen in Noord wordt rijden als een vorst:

Dit streven is onder te verdelen in drie thema's, waarbij we een aantal concrete doelen formuleren:

a) Comfort

Hoge kwaliteitseisen voor het Hoofdnet en Plusnet Fiets.

- Alle routes in het Hoofdnet en Plusnet Fiets worden op niveau gebracht. Dat betekent fietspaden van voldoende breedte (liefst 3 meter, minimaal 2,50 meter), in rood asfalt, zonder hinderlijke bochten, en goed onderhouden en beheerd. De fietspaden zijn alleen voor verkeer langzamer dan 25 km p/u, ze zijn sociaal veilig en liggen liefst op hetzelfde niveau/hoogte als de rijbaan. Bijvoorbeeld fietspad langs IJdoornlaan bij Banne Noord. Dit is essentieel voor een levendig en sociaal veilig stadsdeel.
- OP alle fietspaden is (met borden en/of strepen in het midden) duidelijk of er één of tweerichtingsverkeer is toegestaan



Buikslotermeerplein: de Hoofdnet Fietsroute vanuit Noord Oost naar metrostation Noord lijdt ernstig onder de gebiedsontwikkeling. De Fietsersbond is voortdurend alert om de route zo goed mogelijk te houden.

- Daar waar een vrijliggend fietspad (nog) niet aanwezig is of niet te verwachten is, is de weg van een goed onderhoudsniveau.
- Comfortabel fietsen betekent ook windremmende maatregelen in open gebieden en hoogteverschillen minimaliseren bij bruggen en tunnels.
- Wij juichen 'groene fietsroutes' toe. Verbeteren/aanleggen groene routes ook buiten de ring. Bijvoorbeeld Edam/Volendam-Amsterdam, Zaanstad-Amsterdam.



Werengouw: de Fietzersbond heeft bij de gebiedscommissie aandacht gevraagd voor de losliggende tegels. En... de tegels liggen weer goed!

Voorbeelden van te verbeteren routes:

- Fietspaden die betegeld zijn en/of te smal: Werengouw, Volendammerweg, Beemsterstraat, Van der Pekstraat, Scheepsbouwweg, Aakstraat, Oosterlengte. (Zie verder inventarisatie van de gemeente Amsterdam).
- Plusnet Fietsroutes met een slechte staat van onderhoud, zoals Poppendammergouw en Durgerdammerdijk.

Kruispunten en verkeerslichten worden fietsvriendelijk ingericht.

- De grootste knelpunten voor fietsers liggen bij kruispunten. Daar ontstaan bij drukte fietsfiles en zit kruisend fietsverkeer elkaar soms in de weg.
- De fietsers moeten meer voorrang krijgen, zeker op het Plusnet Fiets. Daarnaast is het nodig de opstelruimte voor fietsers te vergroten. Voorbeeld: de fietsersoversteek Noorderpark/Johan van Hasseltweg.
- Een tweede stap is het, waar mogelijk, *vervangen van autokruispunten door rotondes, met voorrang voor fietsers*. Voorbeelden: de kruisingen IJdoornlaan/Dijkmanshuizenstraat en IJdoornlaan/Beemsterstraat.
- De gemiddelde *wachttijd bij stoplichten voor fietsers (nu 45 seconden) moet korter* worden dan die voor auto's (nu 30 seconden). Voorbeeld: stoplichten bij de fietsersoversteek Noorderpark/Johan van Hasseltweg.

Goed onderhoud van Hoofdnet en Plusnet Fiets

- Regelmatige inspectie van de routes en herstel van schade en oneffenheden. Dit gebeurt nu niet. Stadsdeel Noord repareert schade reactief na een melding. Er is een proactieve houding nodig.
- Fietsvriendelijk herstel van schades. Schadeherstel gebeurt nu vaak met de Franse slag: een hobbel door een boomwortel wordt na een melding verwijderd en na afloop ligt er dan een kuil.
- Regelmatige inspectie en verbetering van verlichting in tunnels en langs de fietspaden. Op de fietsroutes zijn straatlantaarns vaak lang kapot.

b) Veiligheid

Fietsers op eigen rijbanen, snorfietzers en bromfietzers gaan zo veel mogelijk naar de rijbaan.

Noord valt, gelukkig, binnen het stedelijke project Snorfietz naar de rijbaan. Ook in Noord gaat de snorfietz dus veelal naar de rijbaan. De Fietzersbond Noord denkt dat dat nog vaker kan dan B&W hebben bedacht. Bijvoorbeeld op de IJdoornlaan, langs de Banne. En bijvoorbeeld op de Schellingwouderbrug. Na protesten van de Fietzersbond heeft B&W besloten om op de Schellingwouderbrug de bromfietser op de rijbaan te houden en de snorfietser in de toekomst ook daar naar de rijbaan te verplaatsen.

Vrij liggende fietspaden aanleggen, waar ze ontbreken, op Plusnet Fietsroutes, zoals Beemsterstraat en langs het Purmerplein. Zo ook rondom drukbezochte plekken zoals scholen, uitgaansgebieden en winkelcentra. Bestaande vrij liggende fietspaden niet weer verwijderen bij gebiedsontwikkeling, zoals bij de Nieuwe Purmerweg (Elzenhagen Zuid) dreigt te gebeuren.

Snelheid beperkende maatregelen voor auto's bij drukke kruisingen.

Veilige kruisingen en rotondes.

Meerdere kruisingen en rotondes in Noord zijn onoverzichtelijk en moeten worden verbeterd. Voorbeelden:

- de rotonde Mosplein/Distelweg/ Hagendoornweg/Van der Pekstraat. Alle omliggende opknapprojecten zijn steeds tót de rotonde gegaan. De rotonde zelf is een onoverzichtelijk geheel.
- de rotonde/kruising Meeuwenlaan/Waddenweg/Nieuwendammerdijk is onoverzichtelijk en heeft al de aandacht van het team Blackspots (ernstige ongelukken) gekregen.
- de situatie rondom de Gerben Wagenaarbrug is niet optimaal voor fietsers en op sommige punten ook onveilig.

Fietsers hebben goede verlichting op de fiets

Een fiets zonder verlichting is in het donker moeilijk te zien. Dat is gevaarlijk. Fietsers kunnen zelf aan hun veiligheid bijdragen door goede fietsverlichting te hebben.

Overall binnen de Ring A10 zoveel mogelijk 30 km/u voor alle voertuigen

- Hoe lager de verschillen in snelheid, hoe geringer de gevolgen bij botsingen. In woonwijken is 30 km/u al de norm, maar ook op drukke of doorgaande routes kan 30 km/u voor meer veiligheid nodig zijn. Dit geldt bijvoorbeeld bij de zuidelijke weg langs het Buikslotermeerplein, de Waddenweg, de Purmerweg, de Beemsterstraat, etc..
Ook bij 30 km/u blijven aparte fietspaden nodig om botsingen met rijdend en laad/losverkeer te voorkomen.
- In uitzonderlijke situaties kan, als de veiligheid dat toelaat, het OV 50 km/u blijven. En op belangrijke auto-ontsluitingswegen rond de A-10 (Leeuwarderweg) het autoverkeer ook.

c) Snelheid en toegankelijkheid

Overall in Noord snelle en ontspannen fietsroutes.

Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk opheffen.

Amsterdam heeft de zwakke en ontbrekende schakels in de stad geïnventariseerd. Deze moeten worden aangepakt. In Noord betreft het o.a.: routes langs het IJ (o.a. Noordwal), diverse verbindingen over het Noord-Hollands kanaal, fietsroute naar het Oostveer door het Vliegenbos. En uiteraard: vaste, comfortabele, fietsverbindingen naar Oost, Centrum en West over het IJ.

Naar de woonkernen in Landelijk Noord ontbreken goede en veilige fietspaden:

- Bijvoorbeeld langs de Zunderdorpergouw en langs de Liergouw.
Deze moeten worden aangelegd.



Doodlopend fietspad zuidkant IJdoornlaan, langs winkelcentrum Banne

Aanvullen van het Plusnet Fiets:

- de plusnetroute langs het Buikslotermeerplein (zuidkant) stopt op de hoek bij de laatste winkel. Fietsers moeten het verder via de parkeerplaats maar uitzoeken. Deze plusnetroute moet een waardig vervolg krijgen.
- De plusnetroute door het Noorderpark langs het NH-kanaal moet een goed vervolg krijgen over de Johan van Hasseltweg. Of onderdoor, want de stoplichten zijn een groot obstakel.
- De Liergouw moet opgenomen worden in het Plusnet Fiets – netwerk.
- Herinrichting IJdoornlaan en aanleg Plusnet Fiets route daarlangs

In, naar en vanuit nieuwe woongebieden die ontwikkeld worden in Noord moeten goede fietsroutes een prominente plek krijgen (Buiksloterham, NDSM, Hamerkwartier, etc). De route vanuit Buiksloterham naar de pont bij CS bijvoorbeeld is door de combinatie van industrie/bedrijven, enorme bouwactiviteiten en snel toenemende bewonersaantallen onveilig voor fietsers. Ontwikkelprojecten beperken zich in het algemeen tot het projectgebied, terwijl ook naar ontsluitingsroutes gekeken zou moeten worden. Ook verder weg. Routes die tot dan toe nauwelijks gebruikt werden, worden opeens druk, maar zijn daar niet op ingericht. Bij stadsvernieuwingsprojecten (Waterlandplein, Banne) moeten verbeterde, directe, verbindingen komen naar winkelcentra en overige gemeenschappelijke voorzieningen.



Plusnet Fiets langs IJdoornlaan – slecht onderhouden en te smal

Geen schakels in het fietsnetwerk verwijderen bij gebiedsontwikkeling:

- Bied bij tijdelijke werkzaamheden een vervangende route aan, kondig de werkzaamheden vooraf aan en geef een termijn aan. Een bordje “fietsers afstappen” kan niet, realiseer bijvoorbeeld een tijdelijke fietsstrook over de rijweg. Regel dit contractueel met de aannemer.
- Tast niet het bestaande Plusnet Fiets aan bij gebiedsontwikkeling. Bij de ontwikkeling van Elzenhagen-Zuid wil het projectteam bijvoorbeeld het vrij liggende Plusnet fietspad opheffen om de ruimte bij de gebiedsontwikkeling te kunnen betrekken.

Snelfietsroutes naar alle omliggende plaatsen: Zaanstad, Purmerend, Monnickendam en Amsterdam (centrum, oost en west), inclusief Javabrug en Stenen Hoofdbrug

Fietsroutes in oost-westrichting aanleggen/verbeteren: Asterweg-Havikslaan, Papaverweg-Johan van Hasseltweg en van Zuideinde via BovenIJ-ziekenhuis en Buikslotermeerplein tot Waterlandplein

Goede toegankelijkheid van centrale punten. De fietsbereikbaarheid van winkelcentra en metrostations in Noord is slecht. Waterlandplein, Buikslotermeerplein en winkelcentrum Banne zijn gericht op auto's. Het Waterlandplein is van diverse kanten niet goed met de fiets te bereiken. De wijkcontactpersonen van de Fietsersbond Noord Oost hebben hierover in de zomer van 2018 al een 'Inventarisatie van Knelpunten' opgesteld.

Het Buikslotermeerplein heeft aan de zuidkant geen vrij liggend fietspad en het fietspad aan de noordzijde is een hobbelig tegelpad waar op meerdere plekken auto's overheen kruisen. De route naar metrostation Noord vanuit het oosten van Noord is een tijdelijk fietspad dat over het parkeerterrein slingert en hobbelt. Winkelcentrum Banne is via de rotonde IJdoornlaan/Westerlengte niet te bereiken. Fietsers en voetgangers mogen daar niet overheen. Fietsers moeten omrijden.

Er is qua toegankelijkheid van de centrale punten enorm veel te verbeteren.

Vereenvoudigen van vervoercombinaties met de fiets door aanbieden van OV-fiets bij metro-stations Noord en Noorderpark en andere P+R locaties

Fietsparkeren: dicht bij alle bestemmingen

De fietsparkeermogelijkheden bij openbaar vervoer verbeteren.

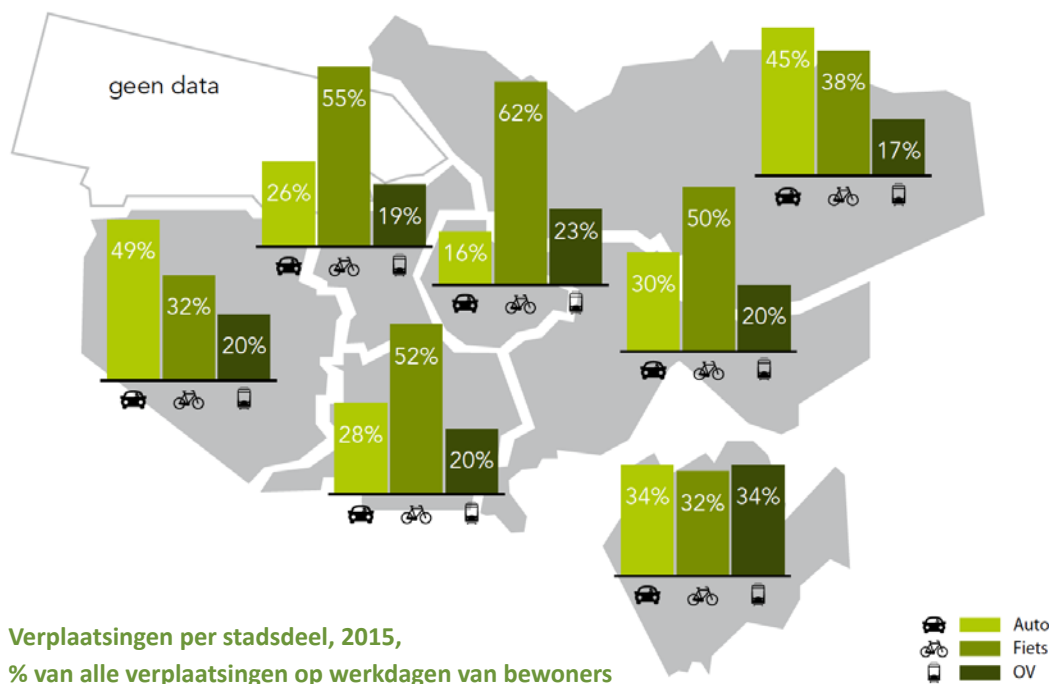
Bij station Noorderpark zijn alleen wat nietjes geplaatst. Er is inmiddels bijgeplaatst, maar volstrekt onvoldoende. Waarom is hier niet, net als bij station Noord, een grote stalling gepland?

De fietsparkeermogelijkheden bij winkelcentra verbeteren.

De fietsparkeervoorzieningen bij diverse winkelcentra in Noord zijn slecht. Uitzondering is het winkelcentrum Banne. Winkeliers maken reclame met parkeervoorzieningen voor auto's, maar laten de fiets links liggen.

Een andere benadering in Noord

Tot nu toe is de ruimtelijke ordening in Noord vooral gericht op de auto, de fiets heeft een bescheiden positie. De Hoofdnetten Fiets en Voetganger moeten het doen met kleine budgetten en weinig aandacht. De ontwikkelingen in Noord vragen echter om een heroverweging, zoals ook uit de Netwerkstudie Auto blijkt. Er is een schaa sprong nodig, een andere benadering van het fietsvervoer. Het is tijd voor nieuwe keuzes. Noord moet een volwaardige positie krijgen in het stedelijke MeerJarenPlan Fiets 2017- 2022 (MJP), waar bovendien veel meer budget voor beschikbaar moet komen. Met als doel: veilig, comfortabel en snel door Amsterdam Noord en omliggende gebieden!



Colofon

Deze fietsvisie is opgesteld door de wijkcontactpersonen van de Fietsersbond in Amsterdam Noord in samenspraak met de leden in Noord, de Fietsersbond Amsterdam en diverse bewonersgroepen.

Foto's: Fietsersbond in Amsterdam Noord

Contactadres: fietsersbondnoord@gmail.com