

FIETSVISIE

Amsterdam- Noord 2022-2026



Fietsersbond Amsterdam

Samenvatting

De Fietsvisie Amsterdam 2025...

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. 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.

...ingevuld voor Amsterdam-Noord:

Veilig, comfortabel, vlot en toegankelijk door Amsterdam Noord

Veilig

- Zoveel mogelijk max 30 km/u voor iedereen, met behoud van vrijliggende fietspaden
- Maximum snelheid van 20 km op fietspaden. Snelle, brede en zwaardere voertuigen naar de rijbaan
- Betere ongevallenregistratie door gemeente en actie op gevaarlijke punten
- Fietsers gedragen zich verantwoordelijk en sociaal

Comfortabel

- Hoofdnet en Plusnet Fiets op niveau: asfalt, breedtes, borden, belijning, verlichting en onderhoud
- Veilige rotondes in plaats van kruispunten, met voorrang voor fietsers
- Meer groene fietsroutes

Vlot

- Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk opheffen en ontbrekende vrijliggende fietspaden toevoegen
- Voorrang voor fietsers, zeker op het Plusnet Fiets
- Op het Plusnet Fiets geen 'gezamenlijk gebruik' met voetgangers
- Prominente plek voor fietsroutes in en door nieuwe woongebieden
- Goede en veilige fietspaden naar de dorpen in Landelijk Noord
- Vaste oeververbindingen met Oost, Centrum, West
- Snelfietsroutes naar alle omringende plaatsen

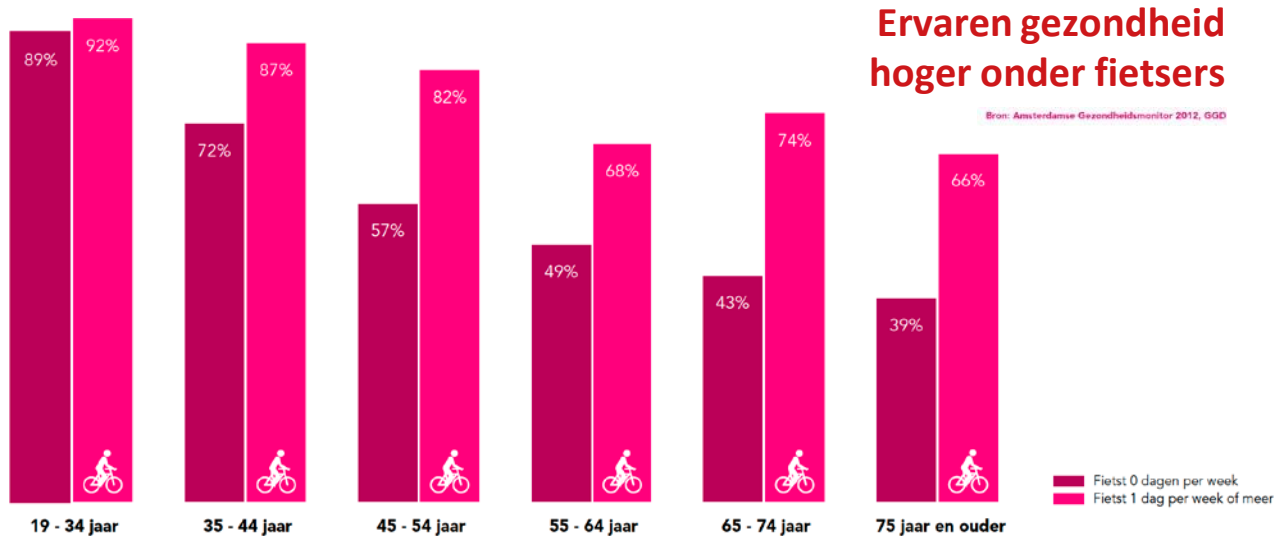
Toegankelijk

- Goede fietsbereikbaarheid OV-knooppunten, winkelcentra, markten, voorzieningen
- Fietsparkeren dicht bij OV-knooppunten, winkelcentra, markten, voorzieningen
- Bevorderen fietsen naar school

in tijdig en actief overleg tussen gemeente, bewoners en Fietsersbond

Waarom Fietsen? Fietsen is belangrijk voor gezondheid en milieu

Fietsen is duurzaam. Het is een manier van verplaatsen die het milieu heel weinig belast en relatief weinig ruimte inneemt. Fietsen is goed voor je eigen gezondheid en die van anderen omdat je geen uitlaatgassen produceert. Ook heeft fietsen een hele lage geluidsbelasting. Stadslawaai, van gemotoriseerd verkeer heeft een negatieve invloed op de gezondheid (stress, bloeddruk, hartklachten, cognitieve achteruitgang en gehoor-schade.¹ Bovendien is het een financieel voordelige vervoersvorm.



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

In een stedelijke omgeving is fietsen vaak de snelste manier om van A naar B te komen. Fietsers leven gemiddeld langer² en voelen zich tot op hogere leeftijd gezond³. Fietsen is ook bereikbaar voor de meeste Amsterdammers met een smalle beurs, terwijl autorijden duur is. Fietsen verdient het dus om ruimhartig gestimuleerd en gefaciliteerd te worden.

De Fietsersbond Amsterdam

De Fietsersbond heeft in 2018 de Fietsvisie Amsterdam 2025 gepubliceerd. In 2022 is deze fietsvisie aangevuld t.b.v. de gemeenteraadsverkiezingen, samengevat in 9 actiepunten:

- Fiets en voetganger staan op één
- Stel overall 30 km/u in – ook buiten de ring A10
- Behoud bestaande fietsvoorzieningen in alle drukke 30km straten
- Pak ontbrekende schakels in het fietsnetwerk aan
- Laat de Centrale Stad het Hoofd- en Plusnet Fiets bewaken
- Hef in woonstraten aan één zijde autoparkeren op
- Alle fietspaden en fietsstroken in rood asfalt
- Kortere rood voor fietsers en weg met onnodige verkeerslichten
- Overall voldoende parkeervoorzieningen voor fietsers



Excursie met de Fietsersbond Amsterdam door Noord

1 Zie bijvoorbeeld het flimpje van Not Just Bikes: <https://www.youtube.com/watch?v=CTV-wwszGw8>

2 British Medical Journal 2017. <https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>

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

Amsterdam Noord

Amsterdam-Noord is een stadsdeel met een lange geschiedenis. Noord is bijzonder in haar diversiteit in woon-omgevingen: dijkdorpen, 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. Ook de inrichting van de openbare ruimte is daardoor heel divers. We zien dijken en landweggetjes, 60-er jaren inrichting met scheiding van verkeersstromen, woonerven zoals in de Banne, tuindorpen met kleine straatjes en stedelijke, smalle straten in de nieuwe hoogbouwgebieden. De verbindingsmogelijkheden tussen de diverse deelgebieden worden beperkt door diverse barrières zoals het Noord-Hollands Kanaal, de Leeuwarderweg, IJdoornlaan, Klaprozenweg.

Ons stadsdeel, waar het lang rustig was, ontwikkelt zich nu al weer een aantal jaren stormachtig. Er wordt op grote schaal gebouwd en verdicht. (Overhoeks, NDSM, Buiksloterham, Stork, Buikslotermeerplein, de Bongerd, Hamerkwartier, Havenstad etc.). De bevolking neemt tot 2030 naar verwachting met 50% toe. Op langere termijn (na 2040) verdubbelt het aantal inwoners bijna!



De rode loper naar Noord ligt uit.
Graag net zo mooi aan de overzijde doorleggen

In deze ontwikkeling staat Noord voor een nieuwe, grote opgave: een goede bereikbaarheid behouden of realiseren voor de inwoners en bezoekers, met behoud van bestaande kwaliteiten zoals de eigenheid van gebieden en het ruime groen.

In de 'Netwerkstudie naar de auto in Amsterdam Noord' (gemeente Amsterdam, 2017) werd vastgesteld dat er: *“door de groei knelpunten in het autonetwerk gaan ontstaan die alleen opgelost kunnen worden door een brede inzet van maatregelen, waaronder fietsstimulering, OV en betaald parkeren”*,

Mede naar aanleiding daarvan heeft de gemeente Amsterdam een mobiliteitsplan⁴ gemaakt. Het Mobiliteitsplan Noord beantwoordt de vraag hoe Noord in de toekomst bereikbaar blijft. Citaat:

“Noord is sterk auto-georiënteerd in vergelijking met de rest van de stad. Veel verplaatsingen worden met de auto gemaakt, ook binnen Noord. Een groot deel van de woonwijken, voorzieningen en infrastructuur is aangelegd in de jaren '60 en '70 waarbij de auto een dominante plek kreeg toebedeeld. Op veel reisrelaties is het OV veel langzamer dan de auto. (...) Het fietsnetwerk is op sommige delen goed, maar wordt gekenmerkt door ontbrekende schakels en ontbreken van duidelijke corridors waar écht gekozen wordt voor de fiets.

Om in Noord met veel meer mensen duurzaam en aantrekkelijk te wonen, verblijven en verplaatsen, is het nodig ruim baan te geven aan verblijven, lopen, fietsen, slimme mobiliteit en openbaar vervoer en relatief minder auto”.

De Fietsvisie Amsterdam Noord

Bereikbaarheid en mobiliteit is dus een serieus aandachtspunt en vraagt om een verschuiving van de aandacht richting o.a. de fiets. Verkeersveiligheid is daarbij een belangrijk aspect. In heel Amsterdam is veiligheid een toenemend probleem, zo ook in Noord: in de afgelopen jaren is het aantal ernstige fietsongevallen in leeftijdsgroepen onder 16 jaar en boven 55 jaar flink toegenomen, boven de 65 jaar zelfs met 42%! De gemeente Amsterdam moet daarom veel hoger inzetten op het faciliteren van veilige fietsvoorzieningen.

⁴ Mobiliteitsplan Noord, 29 juni 2021 Overkoepelende aanpak voor bereikbaarheid Amsterdam Noord 2022 - 2040

Verder ligt er vanuit gezondheid een opgave voor Noord. De levensverwachting is hier korter dan in veel andere stadsdelen. Overgewicht en chronische aandoeningen, zoals diabetes, komen in Noord veel voor.⁵ Wij pleiten er daarom voor dat de bestuurscommissie van stadsdeel Noord actiever inzet op campagnes die het fietsgebruik in het stadsdeel stimuleren en met een substantieel percentage verbeteren. Zie ook de figuur hieronder, waarbij Noord het één na laagste percentage fietsers heeft.

De Fietsersbond Noord denkt graag mee over invulling daarvan en de bijbehorende stimulerende maatregelen in de openbare ruimte.

In 2018 heeft de Fietsersbond Amsterdam Noord voor het eerst een fietsvisie specifiek voor Noord gepresenteerd. Sindsdien is er veel gebeurd. Er zijn verbeteringen gerealiseerd. Voorbeelden:

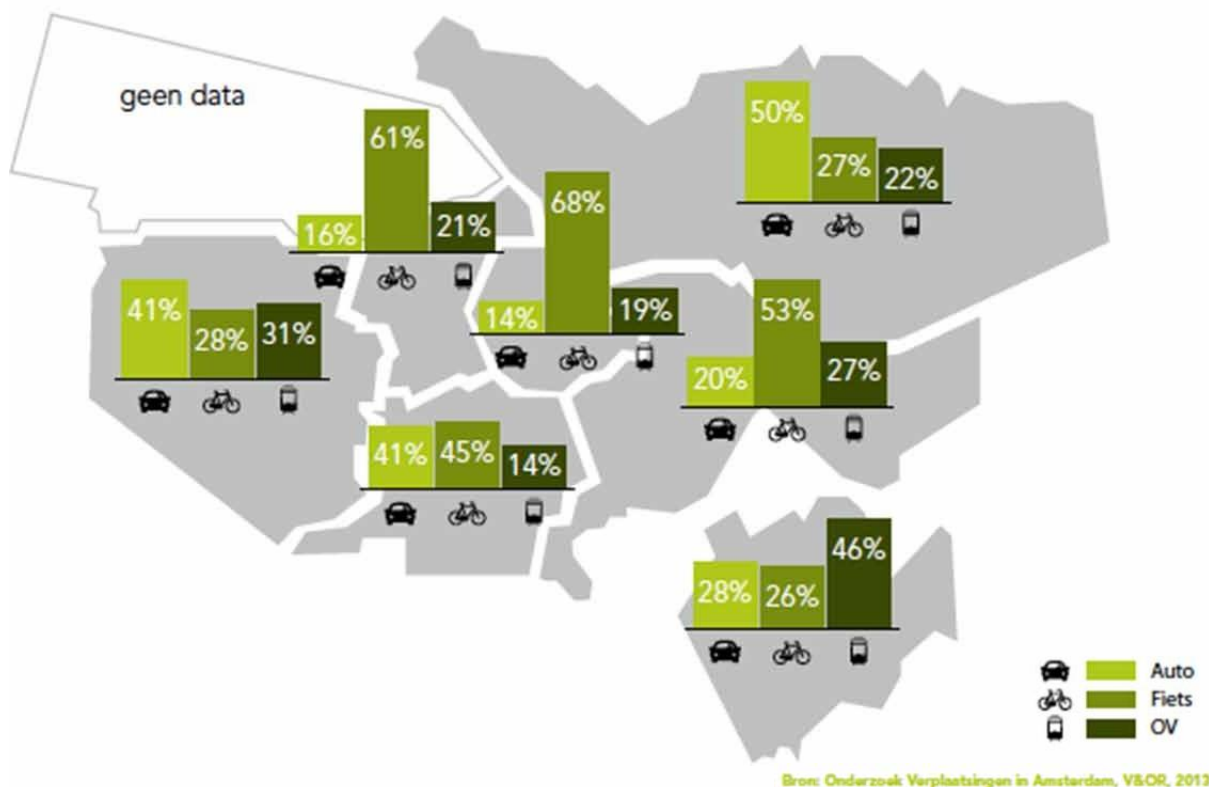
- betrokkenheid bij tijdelijke maatregelen Buiksloterham,
- inbreng discussie sprong over het IJ,
- aandacht voor fietsparkeren bij metrostation Noorderpark en de ponten;
- verbeteringen in het fietsnetwerk in landelijk Noord;
- fietsersinbreng in mobiliteitsplan Noord,
- fietsbruggen Noord Hollands kanaal,
- de uitbreiding van pontveren

Maar we zien helaas ook achteruitgang, bijvoorbeeld door gebrekkige afstemming bij gebiedsontwikkeling tussen het betreffende project en de omgeving. En er zijn ook nieuwe knelpunten ontstaan o.a. door nieuwe vormen van (fiets)verkeer en de toenemende drukte, die groter is dan op basis van eerdere metingen was verwacht. Daarom actualiseren we nu, bij de start van de nieuwe bestuursperiode, onze visie.



Tip van de Fietsersbond voor diverse bouwlocaties in Noord

Modal split per stadsdeel, 2013, % van alle verplaatsingen op werkdagen van inwoners stadsdeel (ongedacht herkomst/bestemming verplaatsingen)



⁵ Amsterdamse gezondheidsmonitor 2012, GGD Amsterdam

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

Benutten kennis en kunde van fietsers

Begin 2022 is de wijze waarop fietsers hun inbreng in gemeentelijke plannen hebben, veranderd. Er ligt nu meer nadruk op meedenken bij de start van plannen. Dat is in lijn met de opvattingen van de Fietsersbond.

In de notitie 'Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit' is door de gemeenteraad vastgelegd dat de Fietsersbond vroeger bij ruimtelijke projectplannen betrokken moet worden. Bij het opstellen van beleid, thematische (uitvoerings-)agenda's en bij de start van projecten wordt De Fietsersbond voortaan actief betrokken door beleidsmakers en projectteams.

In de afgelopen Jaren hebben we als Fietsersbond Noord al steeds geprobeerd zo vroeg mogelijk in overleg te treden over planvorming rondom ontwikkelprojecten en onderhoudswerkzaamheden.

Soms lukte dat heel goed en in andere gevallen werden we te veel buiten de deur gehouden. Nu het officieel gemeentebestuur is geworden om ons in een vroeg stadium bij de plannen te betrekken, hebben we goede hoop op deze weg verder te kunnen en bij alle projecten in Noord onze fietsexpertise in te brengen. Naast dat we als Fietsersbond uit ervaring weten waar we over praten, hebben wij via onze leden en buurtgroepen die ons weten te vinden, veel kennis van de situaties ter plekke in Noord. Daarmee kunnen we gemeentelijke plannen verrijken en verbeteren. Dus worden we graag uitgenodigd!



Regelmatig proberen we via de media aandacht te vragen voor betere fietsparkeervoorzieningen in Noord.

Fietsen in Noord: veilig, comfortabel, vlot en toegankelijk

Fietsen in Noord moet veiliger, comfortabeler, vlotter en toegankelijker zijn. Hieronder worden per thema knelpunten benoemd en verbetervoorstellen gedaan om dat doel te bereiken.

VEILIG FIETSEN

Max. 30 km voor auto's en scheiding langzaam en sneller verkeer

- Snelle uitvoering van het besluit van de gemeenteraad van december 2021 tot een maximum snelheid van 30 km per uur voor alle voertuigen op de meeste wegen in Amsterdam Noord. Hoe lager de verschillen in snelheid, hoe geringer de gevolgen bij botsingen.
- Ook bij 30 km/u blijven aparte fietspaden nodig voor de veiligheid van met name kwetsbare fietsers en vanwege het comfort van een geasfalteerd fietspad.
- Inmiddels zijn snorfietsers naar de rijbaan. Dat heeft in principe de verkeersveiligheid verbeterd. Maar helaas neemt het effect van de maatregel inmiddels sterk af door gebrek aan handhaving. Het stedelijke experiment met cameratoezicht zou ook naar Noord moeten worden uitgebreid.



Bij het 'plassenproject' van de gemeente geven we dit soort locaties door. Op deze plek zijn nu extra water-afvoerende voorzieningen getroffen.



- Tegelijkertijd neemt het aantal elektrische, fietsachtige voertuigen sterk toe en ook de snelheden waarmee gereden wordt. Bovendien krijgen die voertuigen, zeker als ze bedoeld zijn om lading (van kinderen tot maaltijden en boodschappen) te vervoeren steeds meer volume en gewicht. Dat is gevaarlijk. Wij pleiten daarom voor een lagere maximumsnelheid van 20 km per uur op het fietspad en het verplaatsen van snellere, bredere en zwaardere voertuigen naar de rijbaan.

Samen met buurtbewoners hebben we deze afsluiting weten te bekorten, maar toch is er nog maandenlange stremming omdat men geen verkeersregelaar wil inzetten.

Actievere gemeente ten aanzien van o.a. bebording en gevaarlijke situaties

- We zijn voor een betere ongevallenregistratie in Stadsdeel Noord die, gecombineerd met een uitvraag onder fietsers naar risicoplekken, moet leiden tot een effectievere aanpak van gevaarlijke locaties.
- Op alle fietspaden (met borden en/of witte strepen in het midden) moet duidelijk zijn of er één of tweerichtingsverkeer is toegestaan. Actief handhaven op spookrijden is nodig. En waar veel fietsers tegen de richting rijden is soms een (stukje) tweerichting fietspad nodig.
- Fietspaden moeten sociaal veilig zijn en liggen daarom liefst op hetzelfde niveau als de rijbaan (voorbeeld: fietspad langs IJdoornlaan bij Banne Noord). E.e.a. als aanvulling op de bestaande fietspaden op het maai-veld.
- Honden op fietspaden dienen te zijn aangelijnd
- Er is proactievere gladheidsbestrijding nodig, in ieder geval op het hele Hoofd-en Plusnetfiets en op aanrij-routes naar voorzieningen, maar ook op de andere regelmatig gebruikte routes.
- Nog steeds zijn meerdere kruisingen en rotondes in Noord onoverzichtelijk en deze moeten worden verbeterd. Voorbeeld: Zuideinde/Lange Vonder.

Wat fietsers zelf kunnen doen

- Fietsers houden zich aan de verkeersregels. (o.a. verkeerslichten volgen; niet spookfietsen; niet op mobiele telefoon kijken onder het fietsen, niet in exclusief voetgangersgebied fietsen)
- Een fiets zonder verlichting is in het donker moeilijk te zien. Dat is gevaarlijk. Een goede fietsverlichting draagt bij aan de veiligheid.
- Zeker voor kwetsbare fietsers en voor fietsers die met hogere snelheden rijden, is het aan te bevelen een helm te dragen ter vermindering van de kans op hoofd- en hersenletsel.

COMFORTABEL FIETSEN

Hoge kwaliteitseisen voor het Hoofd-en Plusnet Fiets.

- Alle routes in het Hoofd-en Plusnet Fiets worden op niveau gebracht. Dat betekent, liefst vrijliggende, fietspaden van voldoende breedte (liefst 3 meter, minimaal 2,50 meter per richting), in rood asphalt, zonder hinderlijke (90 graden) bochten, met 'vergevingsgezinde' stoepanden, goed onderhouden en beheerd.
 - Voorbeelden van te verbeteren routes: Zuideinde, Meteorenweg, Stentorstraat. Fietspaden die nog betegeld zijn en/of te smal: o.a. Volendammerweg, Beemsterstraat, Scheepsbouwweg, Aakstraat, Oosterlengte.
 - Voorbeelden van Plusnet Fietsroutes met een slechte staat van onderhoud: Nieuwendammerdijk en Landsmeerderdijk.
- Comfortabel fietsen betekent ook windremmende maatregelen in open gebieden en bij (nieuwe) hoogbouw, plus hoogteverschillen minimaliseren bij bruggen en tunnels .
- Goede bewegwijzering Hoofd-en Plusnetroutes.
- Op Plusnetroutes door parken zijn fietsers niet 'te gast', maar horen voorrang te hebben, conform de uitgangspunten van het Plusnet. Dus geen 'gezamenlijk gebruik' op Hoofd-en Plusnet.
- Durf bij het aanleggen of verbeteren van fietsroutes door natuurgebieden af te wijken van de bestaande stedelijke kaders. Gebruik bijvoorbeeld de handreiking-Fiets-Natuur.⁶



Op de autoweg is gestrooid. Het Plusnet Fiets er naast is minder goed bedeed. Soms wordt zelfs de sneeuw van de autoweg op het fietspad geschoven.

Goed preventief en dagelijks onderhoud van Hoofd-en Plusnet Fiets

- De gemeente repareert schade pas na een melding. Er is een proactieve houding nodig middels regelmatige inspectie van de routes, gevolgd door herstel.
- Dat geldt ook voor regelmatige inspectie van putten en kolken en snel herstel van locaties met plassen op wegen en fietspaden.
- Op de fietsroutes zijn straatlantaarns vaak lang kapot. Regelmatige inspectie en verbetering van verlichting in tunnels en langs de fietspaden hoort standaard te zijn.
- Schadeherstel kan fietsvriendelijker: een hobbel door een boomwortel wordt na een melding verwijderd en na afloop ligt er dan een kuil.
- Daar waar een vrijliggend fietspad (nog) niet aanwezig, of niet te verwachten is, moet de weg een goed onderhoudsniveau hebben. Plusnetroutes zijn bij voorkeur van rood asphalt.



Een goedkope, maar tamelijk gevaarlijke manier om een obstakel op het fietspad aan te geven

⁶ <https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Handreiking-Fiets-Natuur>

VLOT EN ONTSPANNEN FIETSEN

Ontbrekende schakels in het fietsnetwerk toevoegen.

- Ontbrekende schakels snel aanleggen, o.a. de routes langs het IJ. Voorbeelden: Noordwal, zijkanaal K, naar Oostveer door het Vliegenbos; Herinrichting IJdoornlaan en aanleg Plusnet Fiets route op oostelijk deel; diverse verbindingen over het Noord-Hollands kanaal; Buikslotermeerplein (zuidkant, ook al de komende jaren in de tijdelijke situatie).
- Nog ontbrekende vrijliggende fietspaden aanleggen op bestaande Hoofd-en Plusnet Fietsroutes, zoals Beemsterstraat, langs het Purmerplein, Distelweg, Meteorenweg en rondom drukbezochte plekken zoals scholen, uitgaansgebieden en winkelcentra.
- Vaste, comfortabele, fietsverbindingen naar Oost, Centrum en West over het IJ. Wij dringen aan op een snelle start van de aanleg van de Oostbrug, plus goede aansluitende fietsroutes. Maar bovenal zijn er snel maatregelen voor de westkant nodig, o.a. de verplaatsing van de Passagiersterminal, om hier een vaste oeververbinding mogelijk te maken. Daarnaast en ondertussen moet het Distelwegveer frequenter varen en is een veilig fietspad vanuit Grasweg en Distelweg richting die pont nodig. Laat de andere bestaande pontverbindingen ondertussen steeds meegroeien met de toenemende drukte.
- Naar de woonkernen in Landelijk Noord ontbreken goede en veilige vrijliggende fietspaden: Bijvoorbeeld langs de Zunderdorpergouw en langs de Liergouw. Neem de Liergouw op in het Plusnet Fiets.
- Wij juichen 'groene fietsroutes' toe. Verbeteren/aanleggen, bewegwijzeren en promoten van groene routes ook buiten de ring. (Voorbeeld: Edam/Volendam-Amsterdam, Zaanstad-Amsterdam).



Plusnet-route Buikslotermeerplein loopt over het parkeerterrein, een gevaarlijk stukje ontbrekend fietspad.

Geen schakels in het fietsnetwerk verwijderen bij gebiedsontwikkeling:

- Tast niet het bestaande Plusnet Fiets aan bij gebiedsontwikkeling. Bij de ontwikkeling van Elzenhagen-Zuid is bijvoorbeeld zonder noodzaak het vrij liggende Plusnet fietspad (Nieuwe Pumerweg, westelijk deel) opgeheven om de ruimte bij de gebiedsontwikkeling te betrekken.
- Bied bij tijdelijke werkzaamheden een uitstekende vervangende route aan, kondig de werkzaamheden vooraf aan en geef een termijn aan. Alleen een bordje "fietsers afstappen" kan niet meer. Realiseer bijvoorbeeld een tijdelijke fietsstrook over de rijweg. Regel dit contractueel met de aannemer. Beding daarbij een zo kort mogelijke afsluiting. Nu worden gebieden steeds vaker maandenlang afgesloten, terwijl met een slimmere logistiek die periode sterk bekort zou kunnen worden. Ook regelmatige controle van de omleidingsborden is belangrijk.

In, naar en vanuit nieuwe woongebieden moeten goede fietsroutes een prominente plek krijgen (Buiksloterham, NDSM, Hamerkwartier, Havenstad etc).

- Ontwikkelprojecten beperken zich in het algemeen tot het projectgebied, terwijl ook naar fiets-ontsluitingsroutes gekeken zou moeten worden, ook verder weg.
- Dwing projectgebieden om ook de tijdelijke bereikbaarheid af te stemmen met de omliggende buurten. Een goed voorbeeld van een gezamenlijke fietsvriendelijk aanpak is de betrokkenheid van de Fietsersbond in 2022 bij het overleg bouwlogistiek in de Buiksloterham. Dit zou in alle ontwikkelwijken zo moeten zijn.
- Leg bij vernieuwingsprojecten (bijvoorbeeld rondom Waterlandplein, Banne, hoek Grasweg/Distelweg, Distelweg naar pontveer) verbeterde, directe, verbindingen aan naar winkelcentra en overige gemeenschappelijke voorzieningen.

Snelfietsroutes naar alle omringende plaatsen:

Zaanstad, Purmerend, Monnickendam en Amsterdam (centrum, oost en west), inclusief Oost en Westbrug.

Fietsroutes in oost-westrichting aanleggen/verbeteren.

Noorderlingen fietsen niet alleen van en naar de overkant van het IJ (Noord-Zuid). Ook binnen Noord is tussen Oost en West behoefte aan goede doorlopende fietsroutes. (zie ook Mobiliteitsplan en daar genoemde fietscorridors)

Kruispunten en verkeerslichten worden fietsvriendelijk ingericht.

- Bij kruispunten liggen er voor fietsers knelpunten. 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: Oversteek Klaprozenweg/Draaierveg.
- Een tweede stap is, waar mogelijk en veilig, het **vervangen van autokruispunten door rotondes, met voorrang voor fietsers**. Voorbeeld: kruising Werengouw-Volendamweg.
- De gemiddelde **wachttijd bij verkeerslichten voor fietsers moet korter** worden dan die voor auto's. Voorbeeld: verkeerslichten bij de fietsersoversteek Noorderpark/Johan van Hasseltweg en bij hoek Klaprozenweg/Ridderspoorweg



Plusnet Fiets op de Nieuwendammerdijk kan zomaar een halve dag volledig geblokkeerd worden door bouwwerkzaamheden.

TOEGANKELIJK

Er is qua toegankelijkheid van de centrale punten en voorzieningen nog veel te verbeteren.

- De fietsbereikbaarheid van winkelcentra en metrostations in Noord is onvoldoende en heeft verbetering.

Voorbeelden: Waterlandplein, Buikslotermeerplein, winkelcentrum Banne en Molenwijk zijn gericht op auto's. Het Waterlandplein is van diverse kanten niet goed met de fiets te bereiken. Het Buikslotermeerplein heeft aan de zuidkant een drukke weg zonder vrijliggend fietspad en het fietspad aan de noordzijde is een hobbelig tegelpad waar op meerdere plekken auto's overheen kruisen. Winkelcentrum Banne is via de rotonde IJdoornlaan/Westerlengte niet te bereiken. Fietsers en voetgangers mogen daar niet overheen. Fietsers moeten omrijden. De oversteek van Tuindorp Oostzaan naar de winkels in Tuttifrutti dorp is gevaarlijk. Het winkelcentrum in de Molenwijk is niet veilig per fiets te bereiken.



Bij de nieuwbouw van het station Noord is geen rekening gehouden met laden en lossen voor de winkels. Dat doet men nu dus maar op het fietspad (links) en op het voetpad (rechts).

van OV-fiets bij metro-stations Noord en Noorderpark en andere P+R locaties. Bij station Noord zijn OV fietsen gekomen, maar de bekendheid daarmee is klein. Daar zou meer promotie voor moeten komen.

- De fietsparkeermogelijkheden bij openbaar vervoer verbeteren.
- Voorbeeld: Bij station Noorderpark zijn inmiddels, mede op aandringen van de Fietsersbond, rekken bijgeplaatst, maar nog onvoldoende. De gemeente heeft erkend dat hier een veel grotere vraag is dan waar nu in voorzien kan worden en breidt het aantal plaatsen uit. Een echte goede oplossing zou een gebouwde voorziening zijn, mogelijk op het westelijke talud, met een rechtstreekse brugverbinding naar het perron van het station.
- De fietsparkeermogelijkheden en het beheer van die voorzieningen bij winkelcentra verbeteren. Winkeliersverenigingen maken reclame met parkeervoorzieningen voor auto's, maar laten de fiets links liggen.
- Voorbeelden: De fietsparkeervoorzieningen bij diverse winkelcentra in Noord zijn onvoldoende. Uitzondering is het winkelcentrum Banne.
- De bereikbaarheid van scholen voor fietsers verbeteren. Samen met een actief beleid van scholen en gemeente om ouders ertoe te verleiden hun kinderen vaker met de fiets i.p.v. de auto te brengen.

Kortom, nog een flinke lijst met wensen en aanbevelingen om te komen tot veilig, comfortabel, vlot toegankelijk fietsen door Amsterdam Noord.

De Fietsersbond Amsterdam Noord gaat de uitdaging aan! Doe ook mee!

Mail naar fietsersbondnoord@gmail.com voor informatie over wat je bij de Fietsers-bond kunt doen.

Colofon

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

Foto's: Fietsersbond in Amsterdam Noord

Contactadres: fietsersbondnoord@gmail.com

