



Commissie Oostwestverbindingen

[oostwestnoord@xs4all.nl](mailto:oostwestnoord@xs4all.nl)

Nieuwsbrief 46, 12 november 2008

## ***Nieuws en oud nieuws***

Op Nieuwsbrief 46 heeft u even moeten wachten, maar we maken het goed met een dubbel nummer, want er is veel te vertellen over de oostwestverbindingen. We beginnen met het laatste nieuws en gaan dan terug in de tijd.

### ***Mobiliteit en veiligheid***

Volgende week woensdag 19 november 2008 is er vanaf 19 uur een burgeravond in het stadsdeelkantoor over mobiliteit en verkeersveiligheid. Informeel om 19 uur, om 19.30 uur inspraak (aanmelden uiterlijk 18 november), om 20 uur forum. Napraten met een drankje tot 22.45 uur.

***Laat de gelegenheid niet voorbij gaan, ga ernaar toe en laat u horen. Argumenten te over vindt u in dit nummer.***

## ***Botonde NPW***

We kwamen op 4 november 2008 met een goed gevoel terug van de gezamenlijke vergadering van drie commissies van de deelraad, Ruimtelijke Ordening, Leefomgeving en Midde-len. Het investeringsplan voor de botonde dat op de agenda stond verleent niet alleen crediet, maar stelt ook het ontwerp vast. Het ontwerp komt overeen met het plaatje in Nieuwsbrief 45, maar zonder Singel. De beste oplossing, die tot nu toe door ambtenaren is afgewezen, is een gestrekte kruisingsvrije route, zoals hij nu is. In de deelraad bleek hij wel bespreekbaar!

### ***Fietsers eerst***

Er was in raad de overtuiging dat de verbindingen voor het langzame verkeer niet mogen verslechteren, integendeel. De visie is dat met de verstedelijking in Noord geen plaats is voor meer auto's. Er moet meer gefietst worden.



*Opstellen van de fietsoptocht naar de barbecue bij de Buikslooterkerk op 21 september 2008*

## **Bereikbaar, toegankelijk en bruikbaar**

Bonny Alberts sprak 4 november 2008 namens de BTB groep (Bereikbaarheid, toegankelijkheid en bruikbaarheid) over het belang dat de route over de draaibrug en de Nieuwe Purmerweg (NPW) goed begaanbaar en veilig blijft. Zij wees erop dat 30% van de mensen -zichtbaar of onzichtbaar- moeite heeft met onoverzichtelijk verkeer en met hellingen. Tel daar de kinderen bij die over deze route naar school gaan. De route zoals hij ontworpen is voldoet niet aan de richtlijnen van het stadsdeel zelf.

## **Inspraak**

Sytske Zeelenberg presenteerde de zienswijze die de Damesbende van Buiksloot op 29 augustus 2008 op de inloopavond over de botonde indiende. Je kunt een kind straks niet meer met een gerust hart zelf naar school laten gaan, merkte ze op in een toespraak waarin ze aan de gedane toezeggingen uit 2005 en 2006 herinnerde.

*Herinnert u zich nog de eerste activiteiten van de Commissie Oostwestverbindingen? We wandelden met De Wild Propitius door het tunneltje en over de NPW. De NPW was een veilige alternatieve route en in maart 2008 zou er een alternatief voor het tunneltje zijn, zei hij toen.*

Een inloopavond is nog geen inspraakavond waar woord en wederwoord gegeven wordt en een verslag van komt, zei Sytske Zeelenberg. Zij zag de inloopavond als niet meer dan een voorzet voor de derde inspraakavond.

*Herinnert u zich nog de golf van kritiek op de botonde tijdens de drukke eerste inspraakavond in mei 2005? En de tweede op 10 juli 2006? Weet u nog dat toen een derde avond is beloofd?*

Het plan dat er nu ligt, is nog steeds een onacceptabele verslechtering, doordat de kruisingsvrije fietsroute langs de NPW minstens twee oversteken met snelverkeer krijgt. De derde avond komt er kennelijk niet. Het is goed om te bemerken dat de deelraadsleden luisterden.

## **Eerst een veilig alternatief**

Guda Oly legde namens de Commissie Oostwestverbindingen de nadruk op het verband tussen de botonde en de verbinding die voor het gesloopte tunneltje in de plaats komt, de lange brug, een viaduct over de Nieuwe Leeu-

warderweg (NLW). Zij legde de notitie die we gezamenlijk hadden gemaakt over. Zie kader hiernaast.

Er zou een coördinator komen voor het niemandsland tussen de grote projecten, zei zij. Die is aan het bestuur van de Bewonersvereniging Buiksloot in mei door De Wild Propitius toegezegd, maar wij kennen zijn naam nog niet.

*Herinnert u zich nog dat de Bewonersvereniging al op 23 september 2005 per brief aan het bestuur van het stadsdeel voorstelde om een coördinator aan te stellen?*

## **Kritische raadsleden**

De raadsleden namen het belang van de oostwestverbinding voor fietsers hoog op. Duidelijk werd dat de raadsleden thuis zijn in noord, anders dan ambtenaren. (Een van de ontwerpers van de botonde vertrouwde ons toe, dat Noordwaarts ervan was uitgegaan dat de meeste fietsers over de NPW naar het winkelcentrum gaan. Alsof bewoners het al niet in 2005 over schoolkinderen hadden).

*Herinnert u zich nog dat Buurtbeheer Buikslotermeer in maart 2005 al zijn tweede raadsadres naar de deelraad stuurde, en waarschuwde dat de NPW voor fietsers gevaarlijk zou worden, waaronder honderden schoolkinderen?*

De Partij van de Arbeid vroeg waarom het beste alternatief (gestrekt, kruisingsvrij met drie viaductjes) niet is onderzocht. Andere partijen wazen erop dat het verkeer dat volgens het investeringsbesluit moet doorstromen over de kortst mogelijke routes, autoverkeer is. Maar het zelfde geldt ook voor voetgangers en fietsers, zeker op deze plek, want dit is voor hen de enige goede oostwestroute. Het langzame verkeer ontbreekt in het investeringsbesluit.

## **De beste oplossing**

Ondertussen was Paul Rijnaarts binnen komen lopen. In de pauze is door raadsleden met hem en met Kees Alberts stevig gedebatteerd over de mogelijkheden. Er is geen twijfel dat er zoveel ruimte is onder het viaduct dat een rechte, kruisingsvrije route mogelijk is. Dat kost geld en tijd. Maar we bouwen dit viaduct voor 30 jaar, zeiden raadsleden, het moet goed. We hopen dat zij dit standpunt in de beslissende fase zullen blijven innemen.

## ***Botonde en lange brug***

*(De lange brug is de geplande nieuwe verbinding over de verlaagde Nieuwe Leeuwarderweg die het gesloopte fietstunneltje tussen Buiksloterdijk en Waddendijk moet vervangen)*

1. De beste oplossing ter plaatse is het bestaande fietspad onderlangs de Nieuwe Purmerweg door laten lopen (over een duiker) onder de noordelijke op- en afrit door en dan pas omhoog laten komen. Deze oplossing is blijkaar afgewezen (of niet meegenomen).
2. Hoe je het ook wendt of keert, de botonde - en mogelijke varianten met toch of ook een fietspad aan de noordkant, zonder hoogst ongelukkige kruising met het fietspad naar de Loernermark - is een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie, n.l. een kruisingsvrije oost-west verbinding voor langzaam verkeer.
3. Een veilige, kruisingsvrije route op deze plaats is belangrijk omdat de draaibrug in de Buiksloterdijk voor langzaam verkeer één van de zeldzame en de meest centrale oost-west verbinding is over het Noord Hollandskanaal.
4. De lange brug zou een veilig alternatief zijn, maar onder voorwaarden. Sleutelwoord daarbij is: aantrekkelijkheid (snel en comfortabel). Een veilige verbinding die voor fietsers onaantrekkelijk is, mist zijn doel.
5. Aantrekkelijk betekent hier:
  - a. zo vlak mogelijk (ook i.v.m. veiligheid, zodat fietsers niet met hoge snelheid op het z.g. ambtenarenfietspad af komen)
  - b. een goede aansluiting op Waddendijk en het fietspad naar de Rode Kruisstraat. Goed is: gemakkelijk te fietsen, dus geen krappe of scherpe bocht en een zo kort mogelijke verbinding met de Waddendijk/Rode Kruisstraat, de plaats waar het oude fietstunneltje uitkwam.
  - c. een geasfalteerd wegdek op de lange brug
  - d. brug voldoende breed
  - e. idem het aansluitende deel van de Buiksloterdijk
  - f. éénrichtingsverkeer op de Buiksloterdijk (oude oprit naar Leeuwarderweg als bypass). Dit vermindert de verkeersdruk op de Buiksloterdijk en bevordert de veiligheid voor fietsers.
6. Het alternatief moet er ook zijn. Dat betekent:
  - a. Met aanleg botonde kan niet worden begonnen voordat het veilige alternatief is gerealiseerd (hierover bestaat een toezegging van het DB van

- het Stadsdeel).
- b. Er kan geen besluit vallen over de botonde, voordat ook een besluit is gevallen over het veilige alternatief, dus niet: dat zien we nog wel. De twee besluiten moeten aan elkaar gekoppeld zijn. Met een geïsoleerd plan voor alleen de botonde zullen wij niet akkoord gaan.
7. Bij het huidige ontwerp van de botonde zijn nog twee opmerkingen te maken:
    - a. Aansluiting van Singel op botonde zit niet in het ontwerp. Daardoor is onduidelijk wat dit voor het langzaam verkeer betekent.
    - b. Het scheelt voor fietsers 2 maal de Nieuwe Purmerweg oversteken, als het fietspad geheel aan de zuidzijde van de Nieuwe Purmerweg wordt gelegd.
  8. Wij steunen de suggestie een extra voet-fietsverbinding aan te leggen tussen de Nieuwe Purmerweg en de Rode Kruisstraat (Kaagmanpad). Dit vermindert gevaar voor fietsers die anders van twee kanten zonder uitzicht op het laagliggende kruispunt aanstormen, maar aan punt 2 verandert het Kaagmanpad niets.
  9. Samenvattend: In een overleg op 8 mei met de Bewonersvereniging Buiksloot heeft het DB de aanstelling van een projectmanager voor het z.g. blauwe hart toegezegd, de vergeten driehoek tussen het CAN-gebied en de bestemmingplannen voor de Noord-Zuidlijn, Oud Noord en het Noorderpark. Wij vragen u deze projectmanager een integraal plan te laten opstellen, waarin opgenomen:
    - de aansluiting Nieuwe Leeuwarderweg – Nieuwe Purmerweg
    - de aansluiting van de toekomstige Singel in het CAN-gebied op de Nieuwe Purmerweg
    - het herstel van de langzaam verkeerverbinding tussen de Buiksloterdijk en de Waddendijk/Rode Kruisstraat
    - de bypass, de verbinding over de oude oprit van de Nieuwe Leeuwarderweg tussen de Nieuwe Purmerweg en de Buiksloterdijk en de vervangende langzaam verkeerverbinding met de Waddendijk/Rode Kruisstraat
    - het Kaagmanpad.

## Fietsersbond

Stadsdeelwethouder Van Schaik deelde mee de verantwoordelijkheid voor de botonde te hebben overgenomen van De Wild Propitius. Hij weerde alle kritiek af en zei dat onafhankelijke instanties als de Verkeerscommissies en de Fietsersbond hadden ingestemd met het ontwerp. Hij had de brief van de Fietsersbond zelf gelezen. Wij ook. Wij lezen erin dat de Fietsersbond in de Verkeersadviescommissie heeft begrepen dat de kruisingen op de NPW onvermijdelijk zijn, maar dat zij dat niet goed vinden.

De Fietsersbond heeft vorige week nog een e-mail gestuurd aan de leden van de Commissie Leefomgeving, waarin zij de situatie een verslechtering noemen.

*“Met de aanleg van nieuwe op- en afrit van de NLW wordt de fietsroute langs de NPW lastiger en gevaarlijker. Er komen twee oversteken met drukke autowegen bij. (...)*

*Het ontwerp dat wij voor de botonde gezien hebben is (...) een verslechtering vergeleken bij de huidige kruisingsvrije en gestrekte route. (...)*

*Zeker omdat het herstel van de kruisingsvrije fietsroute over de Buiksloterdijk nog lang op zich laat wachten (het tunneltje onder NLW is verdwenen, een nieuwe brug is er nog lang niet) is er alles aan gelegen om de nu te bespreken oost-west verbinding zo goed mogelijk te laten zijn.”*

(e-mail van de Fietsersbond van 6 november 2008)

Wij hebben inmiddels door de discussie in de deelraad goede hoop dat gelijkvloerse kruisingen niet onvermijdelijk zijn.

## Tijd en noodzaak

Wij hopen dat de experts op de dijk een plan voor het fietspad langs de NPW uitwerken. Als er een overtuigend ontwerp ligt, heeft de deelraad reden om wijziging van het ontwerp te eisen of het investeringsbesluit te amenderen.

De tijdsdruk die erop staat is groot. Voor de uitbreiding van het winkelcentrum wordt de Waddenweg gesloopt. Dit staat in de planning voor midden 2009. Om te voorkomen dat auto's door woonbuurten hun weg gaan zoeken, wil projectbureau Noordwaarts de auto's via de NPW naar NLW leiden. Hiervoor zouden de noordelijke oprit en afrit op de NPW in gebruik moeten

worden genomen. Dat zou betekenen dat het fietspad op twee plaatsen door autoverkeer wordt gekruist.

Wij vinden dit absoluut onaanvaardbaar, zolang er geen andere veilige verbinding is. Dit zou het viaduct kunnen zijn van de Buiksloterdijk naar de Waddendijk, als dit tenminste goed wordt ontworpen en aangesloten op het fietsnet. Dit viaduct is er echter nog lang niet. De NZlijn heeft forse vertraging opgelopen bij de sloop van het tunneltje en de aanleg van de sifonduiker. Bovendien moet het ontwerp nog worden aangepast (toegezegd is dat het viaduct omlaag gaat) en moeten de aansluitingen nog ontworpen worden.

**De conclusie kan niet anders zijn dan dat tot er een alternatieve oostwestverbinding voor fietsers is op de NPW, de Waddenweg niet voor autoverkeer kan worden gesloten.**

De route over de draaibrug en de NPW is een hoofdfietsroute. Het meest centraal gelegen en de enige die veilig en comfortabel is. (De gele brug in de IJdoornlaan is te hoog en te steil. Hij ligt bovendien excentrisch. Het Meeuwenei is zo gevaarlijk en ingewikkeld dat hij gemeden wordt. Het Kraaienplein is al aangewezen als een potentiële blackspot, druk en smal met veel hard rijdende auto's). Kortom zonder gelijkwaardig alternatief mag de enige goede hoofdfietsroute niet vernield worden ten behoeve van het autoverkeer.



## Hoogte NPW

*Er is een merkwaardige discussie over de hoogteverschillen. Volgens Noordwaarts is het hoogteverschil in het fietspad van de NPW naar de Buikslotermeer 1,5m. Annet Visser laat zien dat het verschil 3m is. Zij reikt tot 2,4m en de dikte van het viaduct is 0,6m. Samen drie meter. Iets anders kunnen we er niet van maken.*

## Vuilnisbakken

Bonny Alberts en Annet Visser hebben aan de bel getrokken, omdat er nog geen duidelijkheid is over de kleine tilbare en verrijdbare vuilnisbakken, die de plastic zakken moeten vergangen.

## Paaltjes

De paaltjes op de draaibrug blijven verdwijnen. Het enige alternatief lijkt te zijn een verzinkbare paal. Daar is geld voor nodig en dus tijd, want ambtelijke molens malen langzaam. Zelfs dijkbewoners gebruiken ondertussen deze sluiproute.

Ook het paaltje voor 182 gaat er geregeld uit, maar dit is voor werkverkeer. Werkverkeer over de dijk vernielt de bestrating, en zou van de dijk gehouden worden, "maar het kan niet anders".

## Het riool

Eindelijk worden de akten verleden voor de vestiging van een erfdiensbaarheid over de gedempte strook langs de achtersloot voor het riool. Dit is belangrijk omdat zo in het kadaster kenbaar is dat de erfgrans van de huizen langs de dijk niet bij het water ligt, maar dat de bewoners toegang hebben tot het water en hun erfafscheiding mogen doortrekken tot het water. Bij verkoop gaat dit recht bij de levering mee over.

Het heeft lang geduurd en veel gekost, maar het is nu gelukt. Met dank aan het bestuur en vooral met veel dank aan het bestuur van toen, dat het plan voor het riool inventief en doortastend maakte en het met de gemeente uitonderhandelde.

*Chapeau voor Roef Bakker, Kees Wijbrandts, en Jacob Oost.*



## Goed nieuws

We maken ons zorgen om het langzame verkeer in onze omgeving, maar er is ook goed nieuws. De NZlijn is aan de oostzijde van het Meeuwenei bezig voor fietsers een minder steile afrit naar de Adelaarsweg te maken en bovendien, eerder dan verwacht, het fietspad langs de Adelaarsweg te herstellen. Hiermee komt een stuk van het ambtenarenfietspad weer in gebruik.

We hopen dat de NZlijn spoedig ook het viaduct onder het Kraaienplein aan de fietsers teruggeeft.

## Oud Noord

Bij de behandeling in de deelraad van het Bestemmingsplan Oud Noord heeft de Buikslooterdijk naam gemaakt om zijn expertise. Toen het bestemmingsplan uiteindelijk op 29 oktober 2008 door de stadsdeelraad werd vastgesteld is Buiksloot veel lof toegezwaard.

De Commissie RO heeft twee zittingen aan het bestemmingsplan gewijd. Tijdens de eerste vergadering op 10 september 2008 bleken er talloze fouten en foutjes in te zitten. Voor de dijk betrof dit o.a. de nok- en goothoogten van de de huizen en het karakter van de achtersloot. Na de vergadering zijn deze met ambtenaren zo snel doorgenomen dat het bestemmingsplan 8 oktober 2008 alweer op de agenda stond.

Namens de Commissie Oostwestverbindingen heeft Guda Oly uiteraard de oostwestverbindingen ter sprake gebracht, omdat het bestemmingsplan die ongeregeld laat. Zij deed twee concrete voorstellen aan de deelraad:

1. Zorg op korte termijn voor een structuurplan voor Noord. Dit heeft in andere stadsdelen problemen voorkomen.
2. Neem een voorbereidingsbesluit voor het gehele gebied van Oud Noord. Dan moet er over een jaar een integraal bestemmingsplan voor heel Oud Noord zijn, zonder witte vlekken.

Deze adviezen zijn (nog) niet opgevolgd, en de oostwestverbindingen kwamen niet letterlijk op de kaart, maar wel figuurlijk, zoals een week later bleek bij de behandeling van de botonde (zie boven).

## Damesbende

De experts van de dijk hadden er vertrouwen in dat hun adviezen werden opgevolgd, maar de Damesbende vond het nodig ook in de voltallige raad nog eens een principiële punt aan de orde te stellen, want het bestemmingsplan Oud Noord, beantwoordt niet aan de verwachtingen die het voorontwerp heeft opgeroepen, waarin stond: *"Het is (...) noodzakelijk dat het stadsdeel aan weerszijden van het plangebied Noord/Zuidlijn een aanvullende bestemmingsregeling in Oud Noord opneemt."* (p. 2).

Hier is niets van gekomen: Alle gebieden waar iets verandert (Noorderpark, Nintemanterrein, Mosveld, de Adelaar) zijn in het plan wit gelaten. Oostwest verbindingen zijn gesloopt zonder dat duidelijk is wat er voor in de plaats komt. De Nieuwe Leeuwarderweg en het Noord Hol-

landschkanaal zijn weer zoals het vroeger was: een blokkade midden door Noord. Om met oude mevrouw Jurriaanse te spreken: "Het is weer net als vroeger, je kunt alleen over de draaibrug in Buiksloot en bij het Kraaienplein naar de andere kant."

De damesbende wees ook nog eens op het voorstel van het bestuur van Bewonersvereniging Buiksloot om te zorgen voor coordinatie in het gebied waar grote plannen tegen elkaar aanliggen.

Zo is er dan nu een bestemmingsplan waarin het bestaande vast ligt, maar niet de toekomst.

*De grote klacht is en blijft dat inwoners van Noord zodoende niet voor hun belangen kunnen opkomen. De besluitvorming is achterste voren: eerst doen en dan een plan.*

## **Noodweg**

Begin oktober heeft de NZlijn vanaf een van de nieuwe 'oren' van het Meeuwenei een noodweg aangelegd naar het BP-station aan de oostzijde bij de Texelweg, anders zou het benzinstation bij het heien van damwanden onbereikbaar zijn. Het was een slim idee de noodweg aan te leggen op de plaats van het toekomstige fietspad in het park. Alleen er was geen uitweg naar de NLW. Het verkeer werd het Blauwe Zand op gestuurd. Dit is een 30km-zone. Na een paar weken heeft de politie het benzinstation geslo-



*Texelweg. File vanaf het benzinstation (inmiddels gesloten).*

ten. Er is moeilijk informatie te krijgen. Mogelijk wordt er onderhandeld over een schadevergoeding, want het benzinstation zou tot 2010 blijven en er is nog geen andere locatie. .

## **Weer opnieuw bezwaar**

Tegen de bouwvergunning voor de 'lange brug' (het viaduct dat het tunneltje naar de Waddendijk moet vervangen) die opnieuw en ongewijzigd is verleend ondanks de ingediende zienswijzen, is door verschillende dijkbewoners bezwaar gemaakt. Om procedurele redenen doen zij dat op persoonlijke titel. Er waren meer bezwaarschriften dan de eerste keer.



*De noodweg naar het benzinstation. Dit wordt het fietspad. Links het hek om Volewijkspark oost, rechts wordt de NLW uitgegraven. In de verte naast de auto een ambtenaar die onderzoekt of het fietspad nu al in gebruik genomen kan worden. Het is een aardig doel voor een zondagmiddagwandeling. U kunt er komen via de Texelweg en zien hoe het fietspad langs de NLW komt te lopen, en hoe hoog (3,5m +NAP).*

Procedureel is de zaak een en al verwarring. De voorzitter weigerde kortweg er nota van te nemen dat het ging om dezelfde bezwaren tegen dezelfde bouwvergunning als in februari 2008. De voorzitter wilde ook niet ingaan op de hoofdbezwaren: het viaduct sluit niet aan op de omgeving. We hadden inmiddels in de wandelgangen gehoord dat het viaduct lager zou worden, maar ter zitting bleek het niet.

Er is nog geen uitspraak. We zijn ervan overtuigd dat in overleg en met gebruikmaking van de deskundigheid in de buurt een oplossing gevonden kan worden, maar we verwachten daarbij geen hulp van de Commissie Bezwaarschriften. Bezwaarden hebben zich voorgenomen om desnoods in beroep te gaan.

## ***Raad van State***

De Raad van State heeft in september het beroep van Guda Oly en Jan Siersma tegen de sloop van het tunneltje gegrond verklaard. Zij zijn zonder veel ophef de formele weg gegaan, ook al hoopten ze dat er via overleg oplossingen zouden komen. Zij hebben geen bezwaar tegen de NZlijn of het verlagen van de NLW, maar eisen dat er zowel tijdens de sloop als erna goede verbindingen voor het langzame verkeer blijven. Uit het voorgaande in deze nieuwsbrief kunt u lezen hoe terecht hun bange vermoedens waren dat het niet goed zou gaan.

In de vorige nieuwsbrief heeft u kunnen lezen, dat de staatsraad hen op de zitting politiek gelijk gaf, maar zich afvroeg hoe het juridisch moest. De zaak is uiteindelijk door de Raad van State terugverwezen naar de rechtbank, omdat de rechtbank niet heeft onderkend dat het stadsdeel in het geding had moeten worden betrokken. De zaak staat op de rol van de rechtbank op 9 januari 2009. (Wordt vervolgd).

## ***Klankbordgroep opgeschort***

Op 9 september 2008 deelde Evert Verhagen, de projectmanager van het Noorderpark, mee dat het overleg met de klankbordgroep wordt opgeschort, omdat het ontwerpen stil ligt. Het is afwachten of de bruggen over het NHkanaal veranderd moeten worden.

Op vragen om informatie reageert de provincie voorzichtig: er is (nog) geen overeenstemming over het ontwerp van de bruggen die de gemeente Amsterdam heeft ingediend. De Provincie als vaarweg-beheerder kan zich niet vinden in de ontwerpen van de bruggen, omdat ze niet

conform de richtlijnen zijn. Er is overleg met de gemeente om tot een oplossing te komen. Tot zolang doet Evert Verhagen "niets" met de klankbordgroep.

Als het overleg weer opgang komt zijn er volgens de voorzitter van de klankbordgroep, Hans Hoogvorst, nog maar een paar agendapunten:

- lage brug
- florapark
- de dekken op de snelweg
- de randen van het park (het zwembad).

Leden van de klankbordgroep voegden op basis van gemaakte afspraken toe:

- het beheer van het park en
- de "bye-pass" over de oude oprit achter de Buiksloterdijk om.

Wat wij als Commissie Oostwestverbindingen missen in deze opsomming is overleg over de fietsroutes door het park.

*Herinnert u zich nog dat stadsdeelwethouder De Wild Propitius in april 2006 schreef dat de inspraak over de oostwestverbindingen via de klankbordgroep van het park loopt?*

Daar is nog geen begin mee gemaakt. We zitten met dezelfde vragen als in 2006: "Wat komt in de plaats van de gesloopte tunneltjes (de botonde op de Nieuwe Purmerweg, de lange brug, de dekken in het park)? Wat gebeurt met de oude oprit? Welke geluidsbescherming komt er? De bomen blijven toch wel staan? Waar komt de keerlus? Hoe gaan de fietsverbindingen lopen? Hoe krijgt de dijk er aansluiting op? Er zijn meer vragen dan antwoorden". Dit schreven wij in Nieuwsbrief 16 van 11 april 2006 en wij hebben de antwoorden nog niet.

Op overleg in de klankbordgroep hoeven we voorlopig niet te rekenen. Dus is er alle reden de deelraad te benaderen. Een goed ontwerp voor de botonde zou een mooie stap zijn.

## ***Het werk gaat door***

Ondertussen gaat het werk door.

- Op bomen in het Florapark staan stippen. Op de website van het Noorderpark staat dat de bomen geïnventariseerd worden voor het nieuwe ontwerp van de landschapsarchitect.
- Volewijkspark oost is afgegrensd met hekken en prikkeldraad. De buurt is geïnformeerd dat het park van de zomer klaar is.
- Het verhoogde fietspad langs de damwand van de NZlijn is voor een deel al aangelegd.



## ***In de knel***

Het langzame verkeer wordt in Noord geregeld in een hoek gedrukt. Zelfs op kruispunten van drukke hoofdfietspaden, zelfs in het zicht van het stadsdeelkantoor en soms weken lang.

## ***Buizerd***

Op 9 november 2008 zat deze buizerd in de tuinen van 144-156.

