

Fietsersbond Amsterdam
W.G.-plein 84
1054 RC Amsterdam
tel./fax: 020 6128445
e-mail: with@fietsersbond.nl



Aan Gemeenteraad van Amsterdam

Datum: 15 april 2008

Betreft: Zuidas: Visie Fietsersbond

Geachte Raad,

Op 4 juni a.s. beslist de Gemeenteraad van Amsterdam over het vervolg van de Zuidas. De Visie Zuidas 2007 en het Programma van Eisen Stedelijke Ontwikkeling zijn daarbij belangrijke documenten. Ze verwoorden de eisen die de stad stelt aan de op te richten Zuidas N.V. over de inrichting van de Zuidas.

De Fietsersbond vindt deze eisen op belangrijke punten voor fietsers tekort schieten. Op andere punten bevat de Visie Zuidas 2007 voornemens die de kwaliteit van de fietsroutes in de Zuidas ernstig zullen aantasten.

In deze brief wil de Fietsersbond kort zijn visie op het gebied uiteenzetten. Uiteraard wisselen wij daarover graag verder van gedachten.

Algemeen

Het is mooi dat er wordt 'ingebreed' in de stad. Een compacte stad is goed voor fietsers, en omgekeerd levert de fiets een waardevolle bijdrage aan de bereikbaarheid van die compacte stad. De Zuidas biedt daarvoor enorme kansen. In dit opzicht is de inrichting van de Zuidas een ontzaglijk moeilijke opgave, door een bouwdichtheid en daarmee samengaande parkeerdichtheid die nergens in Nederland aanwezig is. De oude binnenstad van Amsterdam, waar de ruimte al zeer beperkt is, heeft op een veel groter gebied veel minder parkeerplaatsten, en dus autoverkeer, dan de Zuidas. Alleen al het aantal plekken dat via het maaiveld ontsloten wordt, buiten de dokstraat om, zal in de Zuidas vergelijkbaar zijn met de hele binnenstad.

Dit betekent helaas dat de in de Visie geschetste stadsstraten een veel grotere capaciteit moeten hebben dan de Noordelijke Beethovenstraat waarnaar vaak verwezen wordt als voorbeeld. Dit besef lijkt te ontbreken, en wij betreuren het dan ook zeer dat het maar niet lukt om een compleet verkeersonderzoek beschikbaar te maken, waarmee de circulatie op het onderliggend wegennet wordt verduidelijkt.

Wij maken ons grote zorgen over de veiligheid op de enorme kruisingen die onvermijdelijk ontstaan. Overal in de stad (ook op de Beethovenstraat) verworden kruisingen met dergelijke intensiteiten tot blackspots. Er is geen reden om aan te nemen dat dat hier niet ook het geval zal zijn.

Dit heeft tot consequentie dat er de bereidheid moet bestaan om andere wensen soms op te offeren aan de eisen die een goed fietsbeleid stelt. Dit kan gaan om offers ten aanzien van de doorstroming van het autoverkeer, ruimte voor parkeerplaatsen, stedenbouwkundige uitgangspunten en zelfs een enkele maal de bewegingsvrijheid van de voetganger.

Waar blijft de fiets?

Met de mond wordt het belang van de fiets wel beleden, maar uit geen enkele eis of regel uit de Visie blijkt de bereidheid om daar ook acties aan te verbinden. Door de manier van eisen, komt de fiets pas aan de beurt als alles al vastligt. De noodzakelijke globale fietsstructuur van de Zuidas wordt daarmee overgelaten aan de lokale ontwerpers per kavel. Het gevolg is dat de fiets mag meerijden met het talrijke autoverkeer en geen eigen status heeft. Op de Mahlerlaan is reeds te zien wat dit betekent: Smalle fietspaden, kruisingen met lange wachttijden en confrontaties met in- en uitritten van parkeergarages.

Om te zorgen dat de fiets een betere kans krijgt om de Amsterdamse kwaliteit van de Zuidas te benadrukken, stellen wij voor dat de Visie Zuidas en het PvE Stedelijke Ontwikkeling met de volgende punten worden aangevuld:

De Visie van de Fietsersbond

- De kwaliteit van de Oost-Westroute moet tenminste behouden blijven. Dit betekent idealiter ongelijkvloerse kruisingen met Beethovenstraat en Parnassusweg en een centrale ligging om het station goed te bereiken. In ieder geval betekent dit een eigen tracé, niet langs de stadsstraten, zodat fietsers op hun eigen plek kunnen oversteken. Vergelijk hiervoor bijvoorbeeld de kruising Vondelpark-Amstelveenseweg, met de kruising Zeilstraat-Amstelveenseweg.
- In het centrumgebied, tussen de De Boelelaan en de Prinses Irenestraat, moet het langzaam verkeer dominant zijn. De grote opgave daarbij is om de Minerva-as niet te laten onderbreken door autoverkeer. Deze as moet ook door doorgaande fietsers gebruikt kunnen worden als verbinding tussen Berlage en Van Eesteren. De 5 (!) getekende dwarsverbindingen voor auto's op slechts enkele honderden meters van elkaar (Visie Zuidas 2007, pag. 60) passen absoluut niet in een centrumgebied van de 21^e eeuw en zijn bovendien strijdig met het convenant Duurzaam Veilig.
- Leg vast dat er op plekken waar het fietsnetwerk geconfronteerd wordt met autoverkeer, 2-richting fietspaden langs beide zijden van de wegen komen om oversteken en omrijden te voorkomen en zo veiligheid en fietscomfort drastisch te verbeteren.

- De huidige eerste opgave uit de Visie Zuidas, het verlagen van de Strawinskylaan, is strijdig met de opgave om de Minerva-as te laten functioneren als langzaam-verkeersader. Op dit moment is het niet nodig om de verlaging als opgave an sich vast te leggen. Zolang de nieuwe verkeerssituatie nog niet bekend is, pleiten wij om deze opgave uit de Visie te halen en te vervangen door de opgave een levendig centrumgebied te creëren waar het autoverkeer niet dominant is.

Wij hopen met deze suggesties een bijdrage te leveren aan een fietsvriendelijke, en daardoor bereikbare Zuidas.

Hoogachtend,

Govert de With
Fietsersbond Amsterdam