

Fietsersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206128445
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan Gemeente Amsterdam Zuidas
t.a.v. mevr. MME vd Heide
postbus 79092
1070NC Amsterdam

Datum: 22 februari 2016

Betreft: Inspraak op concept visie Zuidas
2015

Geachte heer/mevrouw,

De concept visie Zuidas 2015 van 16 december ligt momenteel ter visie. Wij danken u voor de mogelijkheid om een inspraakreactie te geven; wij maken daar graag gebruik van.

Allereerst willen wij u complimenteren met deze concept visie op de Zuidas. Wij zijn blij dat de fiets aandacht krijgt, maar vinden dat de maatregelen ten behoeve van de fiets er nog te weinig op gericht zijn om de positie van de fietser daadwerkelijk te behouden en verbeteren.

Een verslechtering van de positie van de fiets ligt voor de hand, omdat er meer autoverkeer zal zijn naarmate het belang en de bebouwing van de Zuidas toe zullen nemen. Om dit ongewenste effect tegen te gaan pleiten wij ervoor het autoverkeer meer te beperken door een strengere parkeernorm toe te passen, namelijk een die kleiner is dan 1 op de 250 m². Helaas wordt daar niet voor gekozen.

In deze inspraakreactie gaan we allereerst in op de routes die voor fietsers in de visie zijn uitgezet, vervolgens op fietsparkeermogelijkheden en ten slotte op enkele overige zaken, die de fietser aangaan.

Routes

1. Noord-Zuid routes

Noord-Zuid routes zijn niet alleen van belang om vanuit het zuiden of het noorden naar het centrum van de Zuidas te gaan, maar ook om vanuit beide richtingen naar alle delen van de Zuidas, en verder te rijden, zoals bijvoorbeeld vanuit het noorden naar de VU of vanuit Buitenveldert naar het centrum van Amsterdam.

Tevens zijn de Noord-Zuid routes van groot belang om inwoners van Buitenveldert en Amstelveen met bestemming de Zuidas vaker voor de fiets te laten kiezen dan voor de auto. Momenteel is het aandeel auto op deze verbindingen relatief hoog (20-30%)¹ en het aandeel fiets relatief laag (30-40%). Vanuit de andere richting (Amsterdam) komt slechts 10-20% per auto naar de Zuidas en maar liefst 70-90% per fiets. Terwijl de afstanden vergelijkbaar en uitstekend fietsbaar zijn. Met goede fietsverbindingen, in combinatie met terughoudend parkeerbeleid en stimulerende maatregelen, kunnen veel van deze autoverplaatsingen door fietsen vervangen worden. Daarmee snijdt het mes aan drie kanten: werknemers op de fiets hebben prettiger routes en zekerder en snellere reistijd, het zwaar belaste autonetwerk wordt ontlast en kan beter ruimte bieden aan noodzakelijk autoverkeer, de gezondheid van werknemers en omgeving verbeteren.

1.1. We waarderen het zeer dat de suggestie van de Fietsersbond is overgenomen om een goede aansluiting te realiseren vanuit de nieuw geplande onderdoorgang naar het gebied Vivaldi.

¹ Herkomsten en bestemmingen werknemers Zuidas, 2013, Goudappel Coffeng.

- 1.2. Helaas moeten we constateren dat de twee meest centrale Noord-Zuid verbindingen in kwaliteit voor de fietser achteruit gaan: bij de Paranasusweg/Buitenveldertselaan en bij de Beethovenstraat worden de tweerichtingsfietspaden voor een groot deel opgeheven. Dat betekent dat waar fietsers nu slechts één maal hoeven over te steken ze dat in de toekomst veelal twee en soms zelfs drie maal moeten doen. Ze zullen ook langer moeten wachten omdat er meer verkeerslichten zullen komen en dat die noodgedwongen worden afgestemd op het autoverkeer, dat anders zou vastlopen. Dat verkeer zal toenemen door de toename van het aantal autoparkeerplaatsen dat direct het autoverkeer bepaalt.
 - 1.3. Bovenstaande achteruitgang van de fietsverbindingen in Noord/Zuid richting vraagt om compensatie. Eén van de plekken waar die compensatie geboden kan worden is in de geplande diagonaal van de Mahlerlaan naar het nieuw te bouwen hoofdgebouw van de VU. Deze diagonaal is in de visie gepland voor voetgangers, maar ligt ook bijzonder gunstig voor fietsers, en we zijn ervan overtuigd dat deze in de realiteit ook gebruikt zal worden door fietsers. Immers, zij zullen voor de kortste route kiezen die (als ze van zuid naar noord gaan) ook nog veel minder oponthoud bij verkeerslichten geeft. Om fietsers en voetgangers goed samen van deze diagonaal gebruik te laten maken pleiten wij ervoor om een breed fietspad en een mooie voetgangerspassage naast elkaar te realiseren.
 - 1.4. Aangezien op de Beethovenstraat de tweerichtingsfietspaden worden opgeheven, er geen logische en directe verbinding vanuit de Minerva-as naar het zuiden wordt gerealiseerd en het fietscarré vanuit Buitenveldert, met name via de Van Weldammelaan, moeilijk bereikbaar is, pleiten wij voor het doortrekken van de Van Weldammelaan naar het fietscarré. Een tweede fietsbrug over de Boelegracht is hiervoor noodzakelijk.
2. Oost-West routes

Oost-West routes zijn belangrijk om fietsers makkelijk naar de Zuidas te laten rijden, maar ook om fietsers die de Zuidas willen passeren goed te faciliteren.

 - 2.1. De noordelijke oost-west route functioneert op dit moment goed dankzij de onderdoorgangen bij de Beethovenstraat en de Parnassusweg. We zijn heel gelukkig met het feit dat verlagings van de Strawinskylaan in de periode die de visie beschrijft van de baan is en vinden het ook voor de periode erna zeer ongewenst dat de verlagings alsnog door zou gaan. De onderdoorgangen zorgen voor veilige, soepele fiets- en looproutes en moeten maximaal bereikbaar blijven.
 - 2.2. Wij pleiten ervoor om bovengenoemde fietsroutes te behouden en te optimaliseren. Het in de visie genoemde dakpad voor fietsers is wat ons betreft beslist geen alternatief voor deze route. Immers het dakpad rijdt veel van de bestemmingen voorbij, en vraagt hellingen en hoeken die hem maar voor een heel beperkt aantal fietsers aantrekkelijk maakt. Het dakpad achten we niet essentieel.
 - 2.3. Wat de Oost-West routes ten zuiden van de A10 betreft zien wij de De Boelelaan als een nuttige route voor fietser. Al is het alleen maar vanwege de vele bestemmingen. Het kan echter nooit een route met echte prioriteit voor fietsers worden zoals gesteld in de visie, omdat de verkeerslichten ingesteld zullen worden voor de auto, niet voor de fiets. Daarbij maakt ook luchtverontreiniging deze drukke route ongeschikt als belangrijke fietsroute. Een goed alternatief voor fietsers zou de Mahlerlaan kunnen worden, als die als fietspad of fietsstraat wordt doorgetrokken vanaf de Beethovenstraat naar station RAI en als de verkeerslichten voor fietsers gunstig worden afgesteld.
 - 2.4. De in de visie voorgestelde brug over de Amstelveenseweg heeft alleen zin als deze aansluit op een excellente fietsverbinding door de Mahlerlaan.
 3. Tijdelijke fietsroutes

Om gedurende de bouw van het dok de Zuidas draaiende te houden is met name het op peil houden van de Noord-Zuid fietsverbindingen van het grootste belang. De tweerichtingsfietspaden op de Beethovenstraat en de Parnassusweg ter hoogte van de A10 moeten gedurende de hele periode van de bouw worden gehandhaafd om het mogelijk te maken om in ieder geval aan één kant van de weg in beide

richtingen te kunnen fietsen. Dit zoals dat bij OVSAAL het geval is (geweest). Ook meer naar het zuiden zal een zeer goede planning van de tijdelijke fietsroutes tijdens de opbouw van de Zuidas nodig zijn.

Fietsparkeren

De fietsparkeergelegenheden zoals beschreven in de visie lijken voldoende. Onze complimenten hiervoor.

Belangrijk zal zijn:

- Een goede (dynamische, actuele) bewegwijzering naar de fietsenstallingen en in de stallingen naar lege rekken toe
- Het in stand houden van de parkeergelegenheid aan het Vermeulenpad totdat de nieuwe fietsparkeergarage onder de Vijfhoek gereed is
- Ook fietsparkeermogelijkheden op straat te realiseren bij de woningen, omdat bewoners niet voor een uur hun fiets binnen zullen zetten en bezoekers voor een uurtje hun fiets niet in de parkeergarage zullen zetten.

Overig

- De kaarten in de visie zijn niet geheel volledig. Zo missen de toevoerroutes naar andere fietsroutes dan het dakpad.
- Bij het onderdeel 'de levendige woonwijk' wordt de fietser niet genoemd, terwijl fietsers een wijk juist zo levendig maken
- Bij elke woonwijk zou expliciet moeten worden aangegeven hoe de fietsverbindingen in alle richtingen geregeld zijn.
- In het eerste hoofdstuk 'Internationaal en ambitieus' wordt met geen woord gerept over de fiets. Terwijl niets Amsterdam zo aantrekkelijk en internationaal bekend maakt als de fiets! Een aardige vermelding over de fiets, en trots op het belang van de fiets zou in dit hoofdstuk niet misstaan.

Wij hopen dat u onze inspraakreactie mee zult nemen in de uiteindelijke versie en we staan klaar om vragen uwerzijds te beantwoorden.

Hoogachtend

Dick de Jongh
Florrie de Pater
Namens de Fietzersbond Amsterdam