

Fietsersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206854794
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan Directeur Ruimte & Duurzaamheid
Postbus 2758
1000 CT Amsterdam

Datum: 22-02-2021

Betreft: Reactie Omgevingsvisie
Amsterdam 2050

Geachte heer/mevrouw,

De Fietsersbond afdeling Amsterdam (verder FB) heeft als geheel een positief oordeel over de Omgevingsvisie Amsterdam 2050. Door verdichting – ook in nieuwe wijken– krijgt de fiets een belangrijker plaats. En bij voortzetting van de Agenda Autoluw krijgt de fiets, als meest ruimte- en energie-besparend vervoermiddel, een steeds belangrijker rol.

Maar de plannen voor fietsvoorzieningen naar de transformatiegebieden en richting Zeeburg/IJburg zijn onvoldoende. De gemeente is veel te optimistisch over het mengen van auto en fiets. Verder heeft de FB een aantal kritische opmerkingen over de fietsverbindingen naar omliggende gemeenten, de IJ-oeverplannen en het nieuwe concept van 'stadslanen'. De hieronder vet gecursiveerde punten wil de FB veranderd zien in de Omgevingsvisie.

De FB is positief over:

1. De voortgezette verdichting van de stad met voldoende groen, zowel in de bestaande wijken als in de nieuwe 'transformatiegebieden', met Haven-Stad als belangrijkste (blz. 52).
Een hoge dichtheid van woningen en voorzieningen biedt optimale kansen voor de fiets binnen Amsterdam.
2. Het volledige behoud van de 'groene scheggen' (blz. 56).
Daarmee houden Amsterdammers de mogelijkheid om dicht bij huis recreatief te fietsen.
3. De uitbouw van stationsgebieden tot intensief gebruikte werk- en woongebieden (blz. 75).
Daarmee worden stationsgebieden nog belangrijker bestemmingen voor fietsverkeer binnen Amsterdam.
Dit vereist wel extra investeringen in een betere fietsbereikbaarheid, bijvoorbeeld rond station Sloterdijk.
4. Voortzetting van de Agenda Autoluw, zowel binnen als buiten de A-10 (blz. 76).
Een noodzakelijke voorwaarde voor een leefbare en fietsveilige stad.
5. De expliciete voorrang voor actieve vormen van vervoer (blz. 177).
Met als prioriteit: 1. Voetgangers; 2. Fietsers; 3. Openbaar vervoer; 4. (Prive)auto's.

De FB vindt dat fietsers en voetgangers, als meest actieve vormen van vervoer, altijd voorop moeten staan.

6. Genoemde voorrang geldt ook voor stadsstraten, waar veel functies om beperkte ruimte strijden (blz. 181). De FB concludeert uit de tekst in de Omgevingsvisie dat in stadsstraten binnen de Ring A-10 vrijwel geen ruimte meer zal zijn voor auto's, zeker niet voor parkeren van personenauto's en rijdend hoogstens eenrichtingverkeer. Dit geldt niet alleen in de Kinkerstraat, maar ook voor de Oranje Loper (De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat).
7. Meer autoknips in het Hoofdnet Auto (blz. 100).
De FB verwelkomt dat doorgaand autoverkeer binnen de ring A-10 onmogelijk wordt. Wij zijn een groot voorstander van de getekende autolussen van en naar de A-10. Uiteindelijk resulteert dat in autoknips op de Stadhouderskade nabij Vondelpark/Rijksmuseum en bij de Amstel.
8. Het opnemen van de belangrijke doorgaande fietsroutes in de parken zoals Vondelpark en Westerpark.

De FB is het niet eens met:

9. De gebrekkige aansluiting van nieuwe wijken op het fietsnetwerk (blz. 93).
De gemeente erkent dat Haven-Stad slecht verbonden is met Bos en Lommer (blz. 129), maar doet hier niets aan. Verder worden nieuwbouwgebieden (Haven-Stad, Schinkelkwartier, Amstel-Stad) slechts aan de buitenrand verbonden met het stedelijke fietsnetwerk. Aan de noordelijke IJ-oever ontbreekt het fietsnetwerk nog volledig.
Voor maximaal fietsgebruik in deze nieuwbouwgebieden moet vanaf de eerste planningsfase het fietsnetwerk niet óm, maar juist centraal dóór het gebied lopen. En aan de Omgevingsvisie moet het fietsnetwerk voor de noordelijke IJ-oever worden toegevoegd.
10. Uitstel van de ontwikkeling van de Oranjewerf.
Transformatie van de Oranjewerf is een voorwaarde voor gebruiksvriendelijke nieuwe IJ-oeververbindingen voor voetgangers en fietsers. Uitstel van deze transformatie en van een fietsroute naar centraal Noord maakt de hele Sprong over het IJ onmogelijk.
11. Fietsverbindingen met Zeeburg en IJburg zijn volstrekt onvoldoende voor de toekomstige 50.000 inwoners.
Over het Amsterdam-Rijnkanaal is binnen vijf jaar een vaste fiets-voetverbinding naar Zeeburg nodig.
De pontverbinding, die op dit moment wordt voorbereid, is volstrekt onvoldoende en gaat ten koste van het IJpleinveer.
Rond Zuiderzeeweg-IJburglaan zijn aanvullende, veilige fietsvoorzieningen nodig.
12. De uitgesproken wens om auto's en fietsen meer te mengen (blz. 95).
Dit kan inderdaad bij Fietsstraten, waar in het drukste uur minder dan 250 auto's rijden (blz. 177). Maar bij meer auto's treden gevaarlijke conflicten op, zoals bleek bij de mislukte Corona-proeven in 2020 in de Rijnstraat en de J.P. Heijestraat. De suggestie, die de impressies op pagina 104 wekken, dat de fietsers op stadsstraten en stadslanen veilig tussen de auto's kunnen rijden is zeer misleidend.
Dus: Eerst vergaand Autoluw maken (maximaal 250 auto's per uur), pas daarna eventueel mengen van fiets en auto!
Volgens de FB blijven vrijwel alle bestaande fietspaden nodig voor de fietsveiligheid.
13. LEV's op het fietspad.
De gemeente wil daar nog geen uitspraak over doen (blz. 178).
Voor de veiligheid wil de FB dat fietspaden uitsluitend bestemd zijn voor tweewielige voertuigen die technisch maximaal 25 km/uur kunnen.
Alle snellere en bredere voertuigen moeten naar de rijweg.

14. Het creëren van voldoende groen dichtbij huis.
In vrijwel alle stadsdelen wordt nieuw groen gepland, maar niet Amsterdam West. Het Westerpark is nu al overbelast en kan niet dienen als overloop voor het intensief bebouwde Haven-Stad. De westelijke scheg is helaas erg kort geworden.

Groen op loop-en fietsafstand is cruciaal en zal alsnog in stadsdeel West in de planning moeten worden opgenomen.

De FB is kritisch over:

15. De toenemende onbalans tussen wonen en werken.
Het aantal arbeidsplaatsen groeit namelijk sneller dan het aantal inwoners. Dit betekent meer forensen die door langere reisafstand met OV of met de auto zullen reizen. En dus minder kansen voor woon-werk verkeer per fiets.
16. In verband met het voorgaande, de ontbrekende uitwerking van (snel)fietsroutes naar omliggende gemeenten (blz. 94). Die zijn essentieel voor de noodzakelijke verschuiving van de 'modal split' van auto naar fiets (blz. 46). Zo ontbreekt de Sportas Amsterdam-Amstelveen.
Maar belangrijker is dat er eindelijk werk wordt gemaakt van de snelfietsroute Zuidas-Oeverlanden- Schiphol, met de in deze visie opnieuw opgenomen fietsbrug over de Schinkel.
Deze route verbindt de twee grootste werkgebieden in en bij Amsterdam.
17. De Fietsersbond is op hoofdlijnen akkoord met het langelijnen-fietsnetwerk uit de Omgevingsvisie (blz. 94). Ook in en rond het Centrum, mits de aangegeven routes een goede fietskwaliteit krijgen (rood asfalt, voldoende breedte). Naast het opgenomen netwerk blijft natuurlijk het bestaande Hoofdnet Fiets nodig voor bereikbaarheid en ontsluiting van wijken en buurten.
De FB juicht het toe dat in het langelijnen-fietsnetwerk wederom de routes langs de Kostverlorengracht en door de Markthalen zijn opgenomen (Toekomstbeeld Amsterdam 2050, Hoofdkaart blz 2 en blz 80, kaart Fietsnetwerk blz 94).
Waar wij kritisch over zijn is dat dit al heel oude, nimmer gerealiseerde intenties zijn die met name stuklopen op ontbrekende schakels. Het ontbreken van een ruimtelijke reservering voor deze belangrijke routes (op pagina 143) maakt de kans dat deze ooit gerealiseerd gaan worden niet groter.
18. Het ontbreken van concrete plannen voor autohubs baart de FB zorgen (blz. 180). Hubs, voor zowel personenauto's als vrachtauto's, zijn essentieel voor het slagen van Amsterdam Autoluw. Voor 2030 moeten minimaal 5 hubs rond de A-10 zijn gerealiseerd. En hubs in de omringende gemeentes zijn even noodzakelijk, bij voorkeur bij treinstations.
19. De plannen voor de IJ-oeververbindingen.
De FB ondersteunt de in de Omgevingsvisie opgenomen bouw van de door de Commissie d'Hooghe voorgestelde twee bruggen (blz. 135). Wij zijn dan ook verheugd dat, blijkens recente berichten in de pers, ook het Rijk akkoord gaat.
Maar rond het Centraal Station is aanvullend een gecombineerde fiets/voettunnel noodzakelijk. En een pontverbinding bij het Stenen Hoofd, conform het advies van de commissie-D'Hooghe.
De omgevingsvisie laat zien dat de locatie van de Westelijke verbinding niet goed aansluit op het fietsnetwerk.
Een goede aansluiting van de Westelijke brug op het fietsnetwerk moet worden toegevoegd.
20. Er zit een storende fout/onduidelijkheid in hoofdstuk 9 (Fasering, blz 134 ev).
In de tekst worden (helaas) de IJ-oeververbindingen in Fase 1 respectievelijk Fase 2 gerealiseerd. In de figuur op bladzijde 136/137 staan deze echter pas voor Fase 2, respectievelijk Fase 3. De IJ-oeververbindingen zijn nu reeds zeer urgent: uitstel tot na bijna 2050 is niet acceptabel.

21. Het onduidelijke concept van “stadslanen” (blz. 103).

Met meer bomen en meer woningen kunnen brede stadsautowegen als de Cornelis Lelylaan inderdaad een menselijker maat krijgen. Maar met druk autoverkeer (Hoofdnet Auto), hoogwaardig OV (Hoofdnet OV) en beperkte oversteekbaarheid (blz. 103) zullen dit nooit leefbare straten worden. (Zie ook hierboven onder 12). Meer en Vaart bij het Osdorpplein kan alleen leefbaar worden als er of een autoknip komt ter hoogte van de Meervaart of de autorijbanen verdiept worden aangelegd.

In geval van on-oversteekbaarheid, blijven aan beide zijden tweerichtings-fietspaden noodzakelijk.

Met vriendelijke groet,
Frans van der Woerd
Fietsersbond Amsterdam