

# Reactie Fietsersbond op Concept Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid



23 november 2022

WG-plein 84, 1054RC Amsterdam | 020-6854794 | amsterdam@fietsersbond.nl

## Samenvatting

- De Fietsersbond is positief over de autoknip op de Sloterdijkerweg. Deze is noodzakelijk voor de leefbaarheid van het gebied en om (nog meer) sluipverkeer via de Sloterdijkerweg te voorkomen.
- De basis voor fietsen in, naar en door het gebied is het Plus/Hoofdnet Fiets. Dat is nu nog bemeten op de functie bedrijventerrein. Een hoogstedelijk woon-werkgebied in Sloterdijk I Zuid, en in heel Havenstad, vraagt om een fijnmaziger fietsnetwerk. De Fietsersbond stelt voor om de voorgestelde fietsroute langs het spoor en de Isolatorweg aan het bestaande Plus/Hoofdnet Fiets toe te voegen.
- De nieuwe fietsroute langs het spoor zien wij graag over de gehele lengte als doorlopend vrijliggend fietspad, ook het deel t.h.v. de Condensatorweg.
- De Kabelweg – Plusnet Fiets – wordt naar onze verwachting te druk voor een prettige en veilige fietsstraat. Wij stellen daar vrijliggende fietsvoorziening(en) voor.
- Wat betreft fietsparkeren moet er voor bezoekers voldoende gelegenheid komen op straat, en er moet rekening mee worden gehouden dat veel bewoners overdag hun fiets binnen handbereik willen hebben. Vaak zal dat buiten op straat zijn.

## 1. Inleiding

Dit is de reactie van de Fietsersbond, afdeling Amsterdam op het Concept Voorlopig Ontwerp Openbare Ruimte Sloterdijk I Zuid (verder Ruimtelijk Ontwerp).

Wij behandelen eerst de algemene opzet. Dan gaan wij in op het geplande fietsnetwerk, vervolgens bespreken wij het fietsparkeren.

## 2. Opzet: belofte van autoluw

De belangrijkste verandering in de verkeerscirculatie is een autoknip op de Sloterdijkerweg. Daarmee wordt doorgaand autoverkeer op de route Contactweg – Sloterdijkerweg – Molenwerf onmogelijk en verdwijnt het doorgaande autoverkeer uit dit gebied. Wij zijn hier zeer positief over omdat daardoor in het toekomstige woon/werkgebied alleen bestemmingsverkeer overblijft.

Hoe autoluw de verschillende straten daadwerkelijk zullen worden is nog de vraag. De parkeernorm voor de toekomst is met 0,2 per woning laag. Maar met 4700 woningen betekent dat nog altijd ruim 900 auto's voor bewoners. Samen met autoverkeer t.b.v. andere functies zullen op de straten waar autoverkeer samenkomt – Condensatorstraat, Kabelweg en Contactplein – aanzienlijke aantallen auto's rijden. Waarschijnlijk teveel om fietsers veilig en prettig samen te laten rijden met auto's.

Daarnaast is de huidige situatie verre van autoluw. Tijdens de herontwikkeling, die lang zal duren, moeten de straten steeds een veilige plek voor fietsers bieden.

Voor de leefbaarheid van deze nieuwe woonwijk en verbindingen met de omgeving is het van groot belang dat de Transformatorweg minder druk wordt. We begrijpen dat dit in een apart project onderzocht wordt en zien uit naar de resultaten daarvan. Mogelijk zijn vóór een uiteindelijke herinrichting kleinere ingrepen mogelijk die de barrièrewerking van deze weg verminderen.

## 3. Fietsnetwerk

Hoewel niet expliciet genoemd in het Ruimtelijk Plan, ziet de Fietsersbond in de plannen een *logische voortzetting van het bestaande Hoofd- en Plusnet Fiets* in dit gebied. Dit netwerk is nu nog bemeten op de functie bedrijventerrein. Een hoog stedelijk woon-werkgebied vraagt om een fijnmaziger hoofdfietsnetwerk en op sommige punten een andere kwaliteit dan in het Ruimtelijk Ontwerp wordt voorgesteld.

Wij stellen voor om aan het Hoofd- en Plusnet de volgende onderdelen toe te voegen:

### *a. Langs het Spoor*

De fietsroute noordelijk langs het spoor in het Ruimtelijk Ontwerp biedt ideale kansen voor een nieuwe groene fietsroute over grotere afstand. Met bestaande ongelijkvloerse kruisingen met het spoor, Radarweg en de A10 en in de toekomst een verbinding over het begin van de spoorboog bij het emplacement Zaanstraat (zoals aangegeven op p. 87 van het Integraal Raamwerk voor Haven-Stad) wordt dit een veilige en autoluwe fietsroute vanuit Centrum en Westerpark naar station Sloterdijk en verder westwaarts via Rhônepark, en Theemsweg naar Halfweg en verder.

Een gezond alternatief voor de Transformatorweg, waar fietsers oponthoud en onveiligheid ondervinden, en een mooie aanvulling op de oost-west verbinding door het Westerpark.

De fietsersbond ondersteunt deze route langs het spoor van harte.

Wel pleiten we ervoor de route over de gehele lengte als vrijliggend fietspad uit te voeren.

Dat is duidelijker en comfortabeler dan 'geheel uitgevoerd in baksteen met aan de noordzijde

een witte blokmarkering voor fietsers', wat het Ruimtelijk Plan op blz. 83 voor de Condensatorweg voorstelt. En we pleiten ervoor om de fietsroute (fietspad) zoveel mogelijk direct langs het spoor te situeren. Zo wordt de kans op conflicten met in het park spelende kinderen geminimaliseerd.

Het fietspad moet vanaf de start van de transformatie aangesloten worden op het Overbrakerpad (net buiten het plangebied).

### ***b. De Isolatorweg***

De afstand tussen Kabelweg en Contactweg is zo'n 600m, terwijl voor een hoofdfietsnet een maaswijdte van 300m gewenst is. Wij stellen voor de Isolatorweg toe te voegen aan het hoofdniet. Ook deze route is op p. 87 van het Integraal Raamwerk voor Haven-Stad aangegeven. De zig-zag verbinding tussen Isolatorweg en tunnel onder het spoor die het Ruimtelijk Plan op p. 76 voorstelt is een waardevolle eerste nieuwe schakel in deze verbinding die een mooie (relatief) autoluwe verbinding zal worden naar metrostation Isolatorweg en verder noordwaarts. Een oversteek over de Transformatorweg is er nu niet, maar toch steken hier al geregeld fietsers en voetgangers over (getuige olifantenpad). Dat toont een duidelijke behoefte die met de herontwikkeling alleen maar meer zal worden. Wij pleiten ervoor om deze behoefte voor oversteken ook te betrekken bij het onderzoek naar de Transformatorweg. Mogelijk is de aanleg van een veilige oversteek hier een eerste aanpassing en een eerste stap in het terugdringen van autoverkeer op deze weg.

Voor de volgende onderdelen van het fietsnetwerk stelt de Fietzersbond de volgende aanpassingen van het Ruimtelijk Ontwerp voor:

### ***c. De Kabelweg***

Het Ruimtelijk Ontwerp stelt op p. 85 voor deze Plusnet Fietsroute een fietsstraat van 7,5m breed voor fiets en auto in twee richting voor. Of deze inrichting voldoet hangt sterk af van het aantal auto's dat er zal rijden. Als dat er ook maar iets te veel zijn – en wij vermoeden dat dat het geval zal zijn – voldoet een dergelijke fietsstraat niet.

***Als alternatief stelt de Fietzersbond voor een 4,5 meter breed 2-richting fietspad naast een 4,5 meter brede rijweg.***

Daarnaast pleiten we er met klem voor om in ieder geval gedurende de lange fase van herontwikkeling in deze straat de huidige inrichting te behouden. Op het fietspad in twee richtingen langs de westzijde zijn fietsers gevrijwaard van gevaarlijk bouw-verkeer. Overigens staat op p. 83 een foutje: daar staat dat de fietsstraat op de Kabelweg 'wordt uitgevoerd in rood asfalt gecombineerd met klinkers op de rijbaan.' Dat moet een vergissing zijn. Een kenmerk van een fietsstraat is juist dat de fietsers op de rijbaan rijden en dat die in asfalt is.

Mocht er ondanks ons pleidooi voor een vrijliggend fietspad toch gekozen worden voor een fietsstraat, dan pleiten wij er sterk voor om de rabatstroken naast de rijbanen ook in asfalt uit te voeren, desgewenst voorzien van streetprint. Dan zijn er geen materiaalovergangen waar door slijtage gevaarlijke randen en geulen in de lengterichting ontstaan.

#### ***d. Aansluitingen voor fietsers***

De Fietsersbond is blij met de voorgestelde zig-zag tussen Isolatorweg en de tunnel van Sloterdijkerweg onder het spoor. Daarmee ontstaat een waardevolle verbinding voor fietsers en voetgangers.

Aan de oostkant van het plangebied is er ook een verbinding gewenst tussen de doodlopende tak van de Contactweg (zuidelijk langs het Media College) en de dijk. Het steile olifantenpaadje aldaar toont de behoefte daaraan. (In dit rijtje noemen we vanwege het belang nogmaals de zeer gewenste goede oversteek voor fietsers en voetgangers over de Transformatorweg ter hoogte van de Isolatorweg.)

#### ***e. Overige openbare straten in het gebied***

Voor de meeste straten met uitsluitend bestemmingsverkeer zal de “integrale straat”, bestaande uit een rijbaan voor auto’s en fietsers met daarnaast veel ruimte voor voetgangers en groen, voldoen. Maar een rijbaan van 4,5 meter is wel erg minimalistisch. Voor 1-richting auto plus 2-richting fietsen zien wij het liefst 5,5 meter, met 5 meter als minimum.

## **4. Fietsparkeren: ook op straat**

In het Ruimtelijk Ontwerp (p. 33) moeten alle fietsen inpandig geparkeerd worden, zowel van bewoners als van bezoekers. Voor bezoekers is inpandig fietsparkeren onnodig gecompliceerd en in de praktijk een illusie. Wij pleiten er daarom voor om clusters van fietsnietjes te plaatsen nabij de ingangen van de appartement-complexen, zoals gebruikelijk bij nieuwbouwprojecten. En door de breedte van de “integrale straten” is daar ook meer dan genoeg ruimte voor.

Daarnaast moet er rekening mee worden gehouden dat veel bewoners overdag hun fiets binnen handbereik willen hebben. Vaak zal dat buiten op straat zijn.