

inspraakreactie

ambitiedocument ZuidasDok

8 januari 2013



aan: Projectbureau ZuidasDok

communicatie@zuidas.nl

c.c. Martijn Overmulder

Geachte mevrouw, meneer,

We willen op de volgende onderdelen van het ambitiedocument ingaan

- ambitie
- barrièreverkleining
- fietsroutes van knoop tot knoop
- fietsparkeren

We noemen een groot aantal verbeter- en aandachtspunten, maar hier willen we er alvast vier uitlichten, omdat die voor ons veruit het belangrijkste zijn:

- 1. Formuleer veel meer ambitie voor de fiets**
- 2. Verbeter de fietsvoorzieningen aan beide zijden van de Rozenoordbrug. Dit zijn onvervangbare schakels tussen de Zuidas en Buitenveldert enerzijds en Zuidoost en het Amstelkwartier anderzijds, belangrijk voor scholieren en niet in de laatste plaats voor veel forenzen van de Zuidas zelf.**
- 3. Maak de beloofde barrièreverkleining bij de "OV-terminal" waar, ook voor fietsers. Bewoners van de Minervabuurt en toekomstige bewoners van Gershwin moeten straks samen één buurt vormen. Heel de Minerva-as voor fietsers.**
- 4. De visie op de openbare ruimte in het carré rond de OV-terminal houdt geen rekening met wat fietsers in werkelijkheid zullen gaan doen. Anticipeer op de realiteit.**

Ambitie

Wereldfietsstad #1 blijven

Amsterdam heeft ambitie op het gebied van het fietsen. De wereld kijkt met jaloezie naar Amsterdam als fietsstad. We lopen nu nog voor op al onze concurrenten. Maar veel steden maken een inhaalslag, neem Londen, Parijs, Barcelona, München, Wenen en Vancouver.

Fietsen is voor de stad goedkoop (zeker vergeleken met OV) en schoon; voor haar bewoners is het gezond en snel en het brengt de omgeving levendigheid en leefbaarheid.

Juist de Zuidas moet op het wereldtoneel een duidelijke en voorbeeldige ambitie voor de fiets uitstralen. Voor de Zuidas als internationale toplocatie (p.9) zou dat een perfect "unique selling point" moeten zijn ten opzichte van concurrerende zakensteden.

In het ambitiedocument krijgt de fiets echter een ondergeschikte plaats, zonder de bijbehorende ambitie. Daarentegen wordt de door de gemeente niet gewenste groei van het autoverkeer zonder meer geacommodeerd en dus gestimuleerd (p.6), zelfs op het onderliggend wegennet (zoals de De Boelelaan, p.6).

Erkend wordt dat "de latente vraag voor het traject A10 Zuid groot is" en er wordt gesteld:

"Capaciteitsvergroting ... betekent dat meer verkeer van dit traject gebruik wil maken" (p.7).

Kortom: het faciliteren van meer autoverkeer lost geen files op de A10 op, integendeel. Intussen gaat de groei van het autoverkeer ten koste van de meer gewenste groei van de combinatie OV/fiets.

Bovendien veroorzaakt die groei meer autoverkeer op het onderliggend wegennet en zijn er dure parkeervoorzieningen nodig. En meer autoverkeer in de stad gaat ten koste van de ruimte voor langzaam verkeer, is negatief voor de leefbaarheid en veroorzaakt nieuwe barrières.

We begrijpen niet goed waarom "de grootste investering wordt gedaan in de capaciteitsuitbreiding ... van de A10" (p.9) voor het autoverkeer tegenover een daarmee vergeleken minimale investering voor de door minstens zoveel mensen gebruikte fietsinfrastructuur. Tekenend is dat op de overzichtskaart (afb 3.3 p. 13) wel snelwegen, bus en tramhaltes en voetgangersgebieden zijn aangegeven, maar geen enkele fietsroute.

Een noord-zuid fietsverbinding door of langs station Zuid/WTC is tot nu toe gestrand op de kosten. Wij vinden dat de ambitie voor de fiets zo'n investering beslist rechtvaardigt (en wat ons betreft ten koste van die voor het autoverkeer) en op zijn minst onderzocht moet worden.

De nieuwe Zuidas-bewoners

Voorzien wordt dat "de huidige 600 woningen in Zuidas tot 2020 uit kunnen groeien tot ca. 3000 woningen en 5500 in 2030". We voorspellen dat juist deze locaties als eerste bewoond zullen worden door 'nieuwe stedelingen', die – gesteld als ze zijn op vrijheid – lokaal nog veel meer fietsen dan de gemiddelde Amsterdammer, die graag de trein gebruiken en voor als het niet anders kan liever over een auto beschikken dan er één bezitten.

Dat betekent dat vergeleken met huidige normen veel autoparkeergarages omgezet moeten worden in fietsenbergingen en dat er duizenden extra fietsers hun fiets bij de winkels en andere voorzieningen in het Zuidas-gebied zullen stallen.

Veel voorzieningen zijn bedacht als versterking van de noord-zuidverbindingen (p.45) in de passages. Het is een gemiste kans als deze voor fietsers slecht bereikbaar zijn voor een snelle boodschap.

Op dit gebied is een visie in het ambitiedocument pijnlijk afwezig.

Kwaliteit van fietsroutes

Terwijl de notitie een hoge ambitie formuleert voor de kwaliteit van de verblijfsgebieden en de beleving van de automobilist langs de route, ontbreken de belangrijkste kwaliteitseisen voor fietsroutes. We lezen wel iets over de 'continuïteit van beleving' (p.31). Maar voor fietsers zijn meer basale dingen van veel groter belang. Deze kwaliteitseisen van de fietsroutes zien we ook graag als ambitie terug. Dat zijn:

- directheid: de route verbindt herkomsten en bestemmingen zonder omwegen
- veiligheid, d.w.z.:
 - o voldoende breed
 - o geen (gevaarlijke) kruisingen
 - o zoveel mogelijk van andere verkeerssoorten ontvlochten routes, dus autovrij of autoluw

Een prettige beleving vloeit daar al snel uit voort: een brede en ontvlochten route is een comfortabele en ontspannen route zonder lawaai, bijvoorbeeld door groen. Stedenbouwkundige kwaliteiten en continuïteit zijn daarboven 'nice to have'.

Barrièreverkleining (de noord-zuid-routes)

De ambitie is om door het Dok de barrière tussen Amsterdam Zuid en Buitenveldert te verkleinen. Met uitzondering van de nieuwe noord-zuid 'Fietspassage', die uitkomt bij de Vivaldilaan, is daar voor de fietser weinig van te merken.

Nieuwe fietspassage

We verwelkomen uiteraard deze nieuwe route. We zien deze route niet als vervanging van de hoofdnet-fietsroute door station Zuid (Minervaroute): ze heeft een andere herkomst en bestemming.

Vier auto-assen met 2x2 fietspaden

Qua beleving niet prettig (door de ligging langs drukke autoroutes), maar toch blijvend belangrijk zijn de routers langs de Amstelveenseweg, Parnassusweg, Beethovenstraat en Europaboulevard. Tweerichtingsfietspaden aan beide kanten zijn hier noodzakelijk. Niet alleen om tijdens de bouw omleidingen te kunnen faciliteren (tijdelijk fietsen aan de overkant), maar vooral om onnodige oversteekbewegingen over deze drukke autowegen te voorkomen. Overigens wordt dit onderschreven in de leidraad van de CVC.

We pleiten ervoor om alle op- en afritten van de Amstelveenseweg naar de A10 aan de oostzijde te laten, om zodoende aan de westzijde een kruisingsvrije veilige (tweerichtings!) fietsverbinding te behouden.

Het zou aan de oostzijde van de Europaboulevard voor de doorstroming van zowel het auto- als het fietsverkeer en voor de veiligheid een winstpunt zijn om de kruising met de op- en afritten ongelijkvloers te maken. Uiteraard moet dit bekeken worden in samenhang met de aansluiting van het fietspad langs de zuidzijde van de Rozenoordbrug.

Langs de Amstel

Het belang van de fietsroutes aan weerszijden van de Amstel is niet te onderschatten, utilitair maar zeker ook recreatief. Bij gebrek aan acceptabele omleidingsroutes moeten deze tijdens de werkzaamheden ten alle tijden open blijven.

Schinkel en Museumtramlijnroute

Ook deze fietsroutes hebben zowel een belangrijke utilitaire als recreatieve functie.

Minervaroute

Voor de fietser is de OV-terminal straks nog minstens zo'n grote barrière tussen de Minervabuurt en Gershwin (en tussen Zuid en Buitenveldert) als de A10 en het station nu.

Tijdens de inspraakavonden bleek dat vele bewoners zowel uit de Beethoven/Minervabuurt als uit Buitenveldert vragen om deze fietsverbinding. De beleving van de fietsroutes langs de Parnassusweg en de Beethovenstraat is door stank en lawaai van het autoverkeer ronduit onaangenaam. Wanneer er straks veel meer woningen, winkels en voorzieningen in de Zuidas gebouwd worden (5500 woningen, onder andere in Gershwin) zullen bewoners over en weer de voorzieningen willen bereiken. Dat betekent een flinke toename van het lokale fietsverkeer. Als de winkeliers deze klanten willen ontvangen zullen ze fietsparkeervoorzieningen voor hun winkels moeten hebben, tenzij ze accepteren dat fietsen tegen de etalageruiten gestald worden. De bewoners van de Minervabuurt en toekomstige bewoners van Gershwin moeten straks samen één buurt vormen. Heel daarom de Minerva-as ook voor fietsers.

We betreuren daarom dat een doorgaande Minervafietsroute in de plannen ontbreekt. Het hoofdnet fiets (en ook het plusnet) volgt vanuit het noorden de Minervalaan, zoals Berlage het bedoeld heeft. We attenderen u erop dat de doorkruising van station Zuid door het hoofdnet fiets onderdeel uitmaakt van het hoofdnet fiets en dus voor de gemeente een uitgangspunt is.

Ontbreken van een fietsroute door station Zuid is des te erger wanneer in het carré rond het station tweerichtingsfietspaden ontbreken bij de Beethovenstraat, Parnassusweg en Mahlerlaan. Het ontbreken van een fietsroute door het station veroorzaakt massaal spookfietsen langs Beethovenlaan en Parnassusweg.

De Minervaroute is niet alleen belangrijk voor doorgaande en lokale fietsers, maar ook nodig voor de bereikbaarheid van de fietsparkeervoorzieningen. Deze moeten niet alleen vanuit alle windrichtingen goed bereikbaar zijn, het gebied moet ook doorkruist kunnen worden, bijvoorbeeld als de fietsenstalling aan één kant vol is.

Zoals gezegd (bij *Ambitie*) vinden we het noodzakelijk dat de mogelijkheid voor een fietsverbinding door de OV-terminal onderzocht wordt. Hetzij als een aparte tunnel, zoals nu bij het Centraal Station wordt aangelegd of in de extra ruimte die bij de uitbreiding van het station ontstaat, zeker als er een tweede voetgangersdoorgang komt.

Het is bovendien een stuk goedkoper om nu meteen een doorgang aan te leggen dan om deze pas later te bouwen (zoals die bij het Centraal Station). Maar zelfs de kosten daarvan, zo'n 10 miljoen, vindt iedereen de moeite waard en zijn een kleinigheid vergeleken met de investeringen die in de auto-infrastructuur worden gedaan.

Fietsroutes van knoop tot knoop

Route-ervaring

“De Ring Zuid bestaat uit trein en metrosporen met aan weerszijden snelwegbanen”, zo begint hoofdstuk 4. Vervolgens wordt de route-ervaring van een automobilist en een treinreiziger benoemd als die de Ring Zuid volgen. De Ring Zuid heeft echter ook een doorgaande fietsroute. We missen de beschrijving van de route-ervaring van een fietser die bijvoorbeeld uit Zuidoost over de Rozenoordbrug komt en naar het IJsbaanpad of verder wil. Hieronder gaat het over een aantal onderdelen van die route.

Rozenoordbrug

De fietsvoorziening aan de zuidzijde van de Rozenoordbrug is een onvervangbare schakel tussen de Zuidas en Buitenveldert enerzijds en Zuidoost anderzijds. Deze ‘plusnet’ route is een van de belangrijkste lange afstandsroutes van de stad, waar vele scholieren en forenzen dagelijks gebruik van maken. Het is een belangrijk voorbeeld van een route die het gebruik van de overbelaste auto- en OV-voorzieningen ontlast. Op onderdelen is de huidige route nogal smal en er zou bekeken moeten worden hoe deze te verbeteren is.

Het is een cruciale toevoerroute voor de Zuidas zelf. Er is een duidelijke dreiging dat de route gaat verslechteren, terwijl dit bij uitstek een plaats is waarbij verbetering zou passen, en waarbij de ambitie om de fiets een belangrijke plaats te laten innemen onmiskenbaar tot uiting zou moeten komen.

De suggestie om deze route te verleggen naar de noordzijde van de brug kunnen we niet begrijpen. Deze sluit immers niet aan op de route naar Zuidoost, tenzij daar een onacceptabele lange slinger (omweg) gemaakt wordt om van de brug beneden te komen naar de oostelijke Amsteloever. Een directe route zonder omwegen, daarentegen, is zowel voor het plusnet als voor fietsroutes in het kader van 'Beter benutten' een eis.

Los daarvan moet rekening gehouden worden met ontwikkelingen aan de oostzijde van de Amstel. De bouw van de wijk Amstelkwartier, de herstructurering van het Nuonterrein, de industriegebieden en het terrein van de Bijlmerbajes, een nieuwe fietsbrug over de Weespertrekvaart en de afwaardering van de Utrechtsebrug/Nieuwe Utrechtseweg maken dat het nu de tijd is ook een fietsbrug aan de noordkant van de Rozenoordbrug aan te leggen. Deze kan aansluiten op de (al bestaande?) bouwweg langs Amstelglorie, over de afgewaardeerde Utrechtseweg naar de Johan Muijskensweg en verder.

Tenslotte is een slimme aansluiting van en naar de beide Amsteloevers aan beide zijden van de brug belangrijk. Deze aansluitingen zijn nu onder de maat. Het grote hoogteverschil dat overbrugd moet worden maakt een zeer zorgvuldige inpassing nodig.

Dit in het fietsnetwerk belangrijke knooppunt zal dus moeten worden uitgewerkt. We denken hier graag over mee.

Op dit punt zal absoluut meer geld voor fietsvoorzieningen moeten worden gereserveerd dan men tot nu toe beseft, maar zelfs aangevuld blijft het een peulenschil vergeleken met de bedragen die voor auto en OV worden begroot.

Schinkel

Een missing link is een (lage) fietsbrug over de haven bij de Schinkel langs de noordkant van de A10. Deze zou de fietsafstand tussen bijvoorbeeld Amsterdamse Bos en Oeverlanden of Buitenveldert en Nieuw Sloten flink kunnen verkorten.

Daarnaast is het denkbaar om een (hoge) fietsbrug te hangen aan de zuidzijde van de A10 brug over de Schinkel. Dit zou een schakel kunnen zijn in een snelfietsverbinding tussen de Zuidas en Schiphol en bijvoorbeeld aan kunnen sluiten op de bedachte ongelijkvloerse oversteek vanuit de Mahlerlaan over de Amstelveenseweg. De haalbaarheid hiervan en de mogelijke aansluitingen op andere fietsroutes zou onderzocht moeten worden.

Zuidroute Beatrix/Beethoven

We missen een visie op de geplande nieuwe 'zuidelijke' route langs het Beatrixpark, vlak langs het Dok. Deze zou wellicht over de Beethovenstraat heen bij station Zuid of nog verder moeten uitkomen. De ambitie van plannen met "fly-over fietspaden" is goed, maar de aansluitingen op het maaiveld kosten veel ruimte en vragen ook van de fietser vaak een behoorlijke inspanning. De aansluitingen moeten in ieder geval directe routes tussen 'herkomsten' en 'bestemmingen' mogelijk maken.

Langs en door de RAI

De oost-west route loopt ook tussen RAI en de A10 door. Wat ons betreft blijft die tijdens de werkzaamheden aan het Dok toegankelijk; er loopt immers ook een calamiteitenweg. Het alternatief dóór de RAI moet in het belang van fietsers én RAI-bezoekers verbeterd worden.

Fietsparkeren

Gerekend wordt met meer dan 12.000 stallingsplekken vanaf 2027 (p.7). Dat lijkt erg veel, maar we zijn er niet van overtuigd dat het, gezien de groei van het fietsverkeer en de latente vraag, op tijd én genoeg zal zijn. We zijn benieuwd naar de onderliggende berekeningen en adviseren er rekening mee te houden dat na verloop van tijd zal blijken dat dit aantal alsnog omhoog moet.

Geschetst wordt (figuren 6.17 en 6.18 op p. 44) waar al deze stallingsplekken moeten komen. Hierop is te zien dat een deel van de stallingen verder van de ingangstrappen van het station of van de voorzieningen verwijderd zijn dan nodig is. We voorzien een flinke behoefte om fietsen te stallen op bijvoorbeeld de Schönberglaan en een oplopend tekort rond het Zuidplein als de ondergrondse stalling daar vol is. Alleen een goede spreiding van de fietsparkeervoorzieningen voorkomt ongewenst fietsparkeergedrag.

In de visie wordt ervan uitgegaan dat het carré rond de OV-terminal in de eerste plaats een voetgangersdomein zal worden. Dat is wat naïef, alleen al gezien het enorme aandeel van fietsers in het voortransport van OV.

Een veilige plaats voor de voetganger is belangrijk. En juist daarom pleiten we ervoor dat nu al rekening gehouden wordt met al die fietsers die het station (stalling of meenemen in de trein) en winkel- en kantoorvoorzieningen als bestemming hebben.

Ook bij tekort aan stallingsruimte aan één van de zijden en bij onevenwichtigheid in de spreiding van de stallingsplekken zullen er veel fietsbewegingen binnen het 'carré' ontstaan door zoekende fietsers. Als je dat nu niet als gegeven accepteert, zullen juist de voetgangers straks de klos zijn door conflicten met fietsers. Draconische handhaving van door ontwerpfouten veroorzaakt gedrag lijkt ons geen optie.

met vriendelijke groet,

Gerrit Faber
beleidsmedewerker Fietsersbond afdeling Amsterdam