

Zuidas Amsterdam  
t.a.v. mw. Y.M. Backer  
Postbus 79092  
1070 NC Amsterdam

Geachte mevrouw Backer,

Graag geven we onze zienswijze op de NvU De Boelelaan Oost (versie 2-4-2015).

### **Nieuwe Zuidas-visie: Langzaam Verkeer op één**

De NvU stemt niet overeen met het gemeentelijk beleid, dat fiets en voetganger op de eerste positie zet, gevolgd door OV. Autoverkeer komt pas aan het einde, omdat faciliteren van meer autoverkeer de leefbaarheid van de Zuidas negatief beïnvloedt.

In de NvU wordt juist meer ruimte voor de auto gemaakt ten koste van de ruimte voor de fietser.

De bestaande (en gewenste) tweerichtingsfietspaden hebben baat bij meer profielbreedte (3,50 m. aan beide zijden van de weg).

De prognoses van de verkeersintensiteiten behelzen alleen het autoverkeer en gaan uit van het oude beleid om alle mogelijke toekomstige vraag voor automobilititeit zoveel mogelijk te honoreren. Nieuw beleid streeft ernaar dit juist zoveel mogelijk te beperken en juist het fietsverkeer te stimuleren.

We missen in de NvU prognoses van het fietsverkeer en een analyse van de wachttijden / oponthoud op verschillende routes bij de kruispunten.

Ook missen we een analyse hoe het veranderende fietsnetwerk in en rond de Zuidas, zoals de hieronder genoemde, de fietsstromen in de Zuidas (en langs de De Boelelaan) beïnvloedt.

Graag verwijzen we naar onze "Fietsvisie op de Zuidas" (bijlage) met een aanzet voor een samenhangend fietsnetwerk.

### **Andere projecten**

Belangrijke projecten ontbreken in dit overzicht:

- Fietsverbinding tussen Rozenoordbrug (al of niet op huidige locatie) en Schinkelbrug (langs zuidkant A10, mogelijk ongelijkvloerse oversteek over Amstelveenseweg). Zolang een 'snelfietsroute' langs de Mahlerlaan niet gepland of gerealiseerd is, zullen de belangrijkste fietsstromen nog via de De Boelelaan verlopen en zijn tweerichtingsfietspaden vereist.
- Fietsroute Beatrixpark- Vivaldistraat -Van Heenvlietstraat. Deze route wordt allen maar kort benoemd als het gaat over het kruispunt (p.18), maar is een project dat invloed heeft op het fietsnetwerk in het hele gebied.

### **Tweerichtingsfietspaden**

- In de huidige situatie heeft de De Boelelaan-oost zowel aan noord- als zuidzijde voor het grootste deel tweerichtingsfietspaden, die veel gebruikt worden door forenzen, scholieren en studenten. De stelling dat deze gevaarlijker zijn dan eenrichtingsfietspaden, kan juist zijn in zijn

algemeenheid, maar klopt niet in dit geval. Het is onvermijdelijk dat deze fietspaden in twee richtingen befietst blijven, omdat de oversteekbaarheid van de De Boelelaan beperkt is, en waar oversteken wel kan, dat voor veel oponthoud zorgt (VRI's). Fietsers die linksaf willen vanuit de Van Heenvlietlaan, fietsers komend uit en gaand in de Albinonistraat (oversteek vervalt) en de bezoekers en gebruikers van de gebouwen en voorzieningen aan de noordkant van de De Boelelaan zullen zeker in beide richtingen gaan fietsen. In twee richtingen befietste eenrichtingsfietspaden – met vele spookfietsers en spookscooters – zijn gevaarlijker dan goed vorm gegeven tweerichtingsfietspaden.

**Resumerend:**

- Aan beide zijden van de De Boelelaan zullen tweerichtingsfietspaden moeten blijven met een breedte van minimaal 3.50 m.
- Alleen als het fietsnetwerk in (en naar) de Zuidas als geheel bekeken wordt (bijv. in samenhang met een snelfietsroute tussen Rai en Schinkel via de Mahlerlaan) kan hiervan op onderdelen gefundeerd worden afgeweken.

Namens de Fietsersbond,

Gerrit Faber  
(beleidsmedewerker Amsterdam)