

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



Aan Burgemeester en Wethouders van Amsterdam Datum: 8-8-2017
p/a havenstad@amsterdam.nl

Betreft: *Inspraak Ontwikkelstrategie
Haven-Stad Amsterdam*

Beste,

Met deze brief reageert Fietsersbond Amsterdam op de Inspraak Ontwikkelstrategie Haven-Stad Amsterdam.

De Fietsersbond ondersteunt het idee om binnen de grenzen van de bestaande stad grootschalig woningbouw en (intensievere) bedrijfsruimte te realiseren. Haven-stad ligt op fietsafstand van stedelijke voorzieningen en dat is een eerste voorwaarde voor een hoog aandeel fiets en beperkt aandeel auto. Daarnaast kan woningbouw deze delen van de stad verlevendigen en sociaal veiliger maken, en de verbinding tussen Amsterdam en Zaanstad versterken.

Om de ambitieuze plannen (70 duizend woningen, 150 duizend bewoners en werkenden) kwalitatief goed te krijgen is een zeer ambitieuze verandering in modal split nodig.

De strategie gaat ook uit van een zeer ambitieuze toekomstige modal split. Met een gewenst OV-aandeel van rond de 30%, fietsen 30%, lopen 25% en auto slechts 15%, moet deze vergelijkbaar worden met de verdeling in Amsterdam Centrum en West. Wij zijn bang dat voor een gebied dat wezenlijk anders is deze ambitie zonder concrete werkzame maatregelen bij wensdenken blijft.

Wij bevelen daarom aan de strategie aan te vullen met een pakket van concrete maatregelen om de gewenste en noodzakelijke modal shift te realiseren.

Onderstaande aanbevelingen die gefocust zijn op fietsverkeer zouden daar onderdeel van moeten zijn.

- **Het fietsnetwerk in Havenstad** kent een aantal goede routes, maar het is erg grofmazig voor een gebied met de ambitie voor stedelijkheid) en er is een aantal grote barrières. Daarom dient het netwerk fijnmaziger te worden (routes toevoegen dus) en moet de capaciteit van het bestaande fietsnetwerk vergroot te worden.
De kaart van het fietsnetwerk op p48 is volstrekt onvoldoende. Er is geen onderscheid tussen bestaand en gewenst, er ontbreken routes en ook een heldere analyse ontbreekt. Om het gewenste en noodzakelijke, hoge aandeel fiets te bereiken en te accommoderen, dient het netwerk versterkt te worden. Daarvoor is het volgende nodig:
 - voeg op cruciale plekken verbindingen over de barrières toe;
 - breid het fietsnetwerk uit en verhoog de capaciteit;
 - versterk waar mogelijk ontvlochten routes;
 - versterk en verhelder de aansluitingen naar OV knopen en andere belangrijke bestemmingen (scholen, parken, enz.) voor fiets en voetgangers;
 - zorg ervoor dat (H)OV lijnen de mogelijkheden voor het fietsnet niet dwarsbomen.

- **Analyse fietsnetwerk en borging in hele proces:** Dit alles vraagt allereerst om een goede analyse van het fietsnetwerk. Vervolgens dienen gedurende het gehele proces van planvorming en uitvoering alle elementen van het fietsnetwerk gerealiseerd (en behouden) te worden. Dat vraagt continue aandacht op alle schaalniveaus (“van netwerk visie tot boogstraat”), gedurende het gehele planproces. De Fietsersbond biedt aan hierin een aanjaag- en overzichtsrol te spelen.
- Zorg voor een **tijdige en strakke planning en uitvoering van (nieuwe) fietsverbindingen**. Deze kunnen ook trigger/aanjager zijn van de ontwikkeling van gebieden (zoals nieuwe pontaanlandingen) waarmee ze een rol kunnen spelen in de gebiedsontwikkeling.
- **Sociale veiligheid** is (nu nog) een issue in het plangebied. Als Haven-stad gereed is zal dat hopelijk beter zijn. Zorg voor de lange periode van ontwikkeling voor constante en toegewijde aandacht hiervoor door in elke fase hierop te checken. (Voeg aan de BLVG plannen een S toe.)
- **Zeer aantrekkelijke openbare ruimte en veel voorzieningen op loop- en fietsafstand** zijn cruciaal voor hoge aandelen fietsen en lopen. Zorg daarvoor.
- **Versterk de positie van lopen en fietsen zo veel mogelijk samen** in dit gebied. Voetgangers en fietsers hebben vergelijkbare wensen, eisen en kennen dezelfde uitdagingen in dit gebied. Met name op het gebied van netwerk, (sociale) veiligheid, bijdrage aan en wens voor levendigheid, aansluiting op OV-knopen, enz. Samen, zo mogelijk icm OV, is de positie van fiets en voet sterker tegenover die van de auto.

Stadsstraten en andere wegen

- De strategie voorziet erin stadsstraten te maken van de Transformatorweg, de Contactweg en de Klaprozenweg. Met levendige plinten worden ze dragers van het gebied en concentratie van bestemmingen en levendigheid. De combinatie van deze functies met veel doorgaand autoverkeer zien wij als problematisch. Daarom achten wij de Papaverweg geschikter als stadsstraat dan de Klaprozenweg. En op de Transformatorweg moet het autoverkeer fors terug gebracht worden om een levendige stadsstraat te kunnen worden.
- In een stadsstraat hoort geen of weinig doorgaand verkeer. Dit combineert niet met A10 aantakking. Zorg dat dit knelpunt in m.n. de Transformatorweg wordt opgelost
- Fietsers dragen belangrijk bij aan de levendigheid. En met name in de stadsstraten dienen zij optimale mogelijkheden te krijgen. Dat houdt in: Vrijliggende fietspaden, gemakkelijk en fijnmazig oversteekbaar, fietspaden bij voorkeur in 2 richtingen voor optimale bereikbaarheid van bestemmingen, en voldoende goede fietsparkeerplekken bij de voorzieningen.
- **2x2=2x2:** Het gebied kent nogal wat wegen met 2x2 rijbanen. Op deze wegen dient de (CVC leidraad) richtlijn 2x2=2x2 te worden toegepast. Dwz: aan beide zijden fietspaden in twee richtingen opdat fietsers zo min mogelijk hoeven over te steken. Om 2richting fietspaden te realiseren en te behouden moet bij de kruispunten voldoende ruimte zijn voor afslagvakken om deze exclusief te kunnen regelen. Leg dat vast vanaf de eerste fase van het plan- en bouwproces.
- Belangrijke fietsroutes dienen 2x2 wegen het best ongelijkvloers te kruisen.
- De strategie wil de hoofdstroom autoverkeer in oostwest richting verplaatsen van de **Transformatorweg** naar de **Nieuwe Hemweg**. Hiertoe is gepland de Nieuwe Hemweg naar 2x2 te verbreden, de snelheid naar 70km/uur te verhogen en hem van een volledige aansluiting op de A10 te voorzien.
Daarmee wordt de weg een nieuwe barrière, precies tussen de nieuw te ontwikkelen delen van het gebied in. Tegelijkertijd blijft de capaciteit van de Transformatorweg onverminderd groot. Beide zijn zeer ongewenst.
De Fietsersbond bepleit om af te zien van rijbaan verdubbeling en hogere snelheid op de Nieuwe Hemweg, en deze alleen van een volledige aansluiting op de A10 te voorzien als die van de Transformatorweg minder capaciteit krijgt. Het beperken van de autocapaciteit op de

Transformatorweg is ook noodzakelijk om deze straat de gewenste kwaliteit als stadsstraat te geven en de barrièrewerking ervan te verminderen.

(H)OV-verbindingen en -knopen

- Bij de beschrijving van de **multimodale knooppunten** op p32 ontbreekt de belangrijkste modaliteit om het knooppunt met de stad te verbinden: de fiets. Voeg deze toe!
En breng dat in de praktijk door:
 - goede fietsparkeervoorzieningen,
 - uitstekende en alzijdige fietsroutes naar de OV-knopen
 - evt. deelfietsystemen.
- **Sloterdijk station e.o.** wordt het eerste gebied waar ontwikkeld wordt. De fietsroutes hierheen dienen verbeterd te worden, met goede routes over de Haarlemmerweg en naar Centrum. Het fietsparkeren moet vanuit alle richtingen goed bereikbaar zijn.
- **HOV verbindingen** zijn nuttig, maar moeten de mogelijkheden voor fietsers niet beperken. Met name de oversteekbaarheid door fietsers van HOV-routes is een belangrijk aandachtspunt.
- Nieuwe OV verbindingen zijn niet alleen kostbaar in aanleg, maar nog meer in gebruik. Zeker in de beginperiode met weinig aanloop, juist daarom is het belangrijk dat goede fietsvoorzieningen heel vroegtijdig goed bruikbaar zijn. De ontwikkelstrategie dient hiervoor een faseringsplan te bevatten.

Fietsparkeren

- Fietsparkeren moet uitstekend zijn:
 - realiseer fietsparkeren bij voorkeur op maaiveldniveau en vlak bij de woning;
 - zorg voor een voldoende hoge fietsparkeernorm (per woning minimaal 1fpp per slaapkamer+1);
 - zorg voor goed beheer van fietsstallingen (daag partijen uit met (innovatieve) oplossingen te komen voor goed beheer van deze fietsparkeervoorzieningen).

Parkeren van auto's

- De lage autoparkeernorm van 0,2 per woning onderschrijven we. Maar we zien risico's die de realisatie van deze norm in gevaar brengen. Voeg (beleids)middelen toe om dit te waarborgen.
- Door het grote geplande aantal woningen en werkplekken zullen er zelfs bij een lage parkeernorm nog veel parkeerplekken gerealiseerd worden (10.000 voor 50.000 woningen alleen al). Bedenk hier goede oplossingen voor. Parkeergebouwen aan de rand van wijken hebben veel voordelen: ze beperken het autogebruik, bevorderen de levendigheid (want veel lopen) in de wijk, zijn voordeliger dan parkeergarages en kunnen worden omgebouwd naar andere functies als dat mogelijk is.

Wij hopen dat deze inspraak bijdraagt aan het ontstaan van een goede, fietsvriendelijke Haven-stad.

Met vriendelijke groet,
Marjolein de Lange
namens
Fietsersbond Amsterdam