

Amsterdam, 14 februari 2020

## **Reactie op Nota van Uitgangspunten Fiets- en wandelroute Sportas**

### **Samenvatting en conclusie**

De Fietzersbond heeft de voorkeur voor de Trambaanroute, want die route geeft het meeste profijt aan vele fietsers tussen Amsterdam en Amstelveen.

Eventueel kan de Trambaanroute een uitgebogen deeltraject krijgen langs het bosje tussen Koenenkade en van Nijenrodeweg. Dat spaart veel bomen.

Mocht de gemeente onverhoopt toch kiezen voor de Bosroute, dan moet die route tussen Nieuwe Kalfjeslaan en de Hoornsloot een vrijliggend fietspad krijgen, *dat ook tijdens sportevenementen vrij berijdbaar is*. Dus geen semi-permanente omleidingen.

Fietsers op de Sportas moeten voorrang krijgen op auto's op de Van Nijenrodeweg.

### **1. Inleiding**

Begin januari 2020 heeft de gemeente Amsterdam de *Nota van Uitgangspunten voor de Fiets- en wandelroute Sportas (verder: NvU)* voor inspraak vrijgegeven. Hierbij geeft de Fietzersbond, afdelingen Amsterdam en Amstelveen (verder: FB) commentaar op de NvU.

De FB is, net als de andere stakeholders, betrokken geweest bij de voorbereiding van de NvU. Dat is ook logisch, want een belangrijke doelstelling van het project Sportas is om een snelle, directe snelfietsroute te realiseren tussen Amsterdam en Amstelveen. Optimale fietsvoorzieningen zijn te meer van belang, omdat Amsterdam streeft naar een Autoluwe Stad. De Sportasroute heeft nog speciaal belang als bijdrage aan het dreigende verkeersinfarct rond de Amsterdamse Zuidas.

Wij gaan nu eerst in op de Bosroute, blijkens de NvU de voorkeursvariant van de gemeente. Vervolgens leggen wij uit waarom vanuit fietsbelang de Trambaanroute de voorkeur verdient.

### **2. Bosroute: Alleen omwonenden profiteren**

Het verbaast de FB, dat de gemeente tot een voorkeur komt voor de Bosroute. Het is onjuist om te stellen in paragraaf 5.14, dat "er voldoende draagvlak is voor de bosroute". Dit is nooit expliciet gevraagd, en wat de FB betreft ook niet aan de orde.

Hoofdstuk 5 geeft een uitgebreide analyse van de verschillende thema's, die bij de keuze van de route een rol spelen. Op blz. 25 staat de overzichtstabel. Duidelijk is dat op Robuustheid de Bosroute minder scoort dan de Trambaanroute. Logisch, want de Bosroute is verkeerskundig slechter. Dit betreft vooral het stuk ten zuiden van de Nieuwe Kalfjeslaan, langs de sportvelden.

In de eerste plaats heeft de Bosroute hier enkele vervelende bochten. In de tweede plaats zal dit routedeel 3-4 weken per jaar worden afgesloten voor fietsers tijdens sportevenementen. Een

permanente omleiding dus! *Zolang de NvU hiervoor geen oplossing biedt, is dit routedeel voor de FB onaanvaardbaar.*

Volgens de tabel scoort de Trambaanroute slechter op natuur en verlichting. Aantasting van de natuur komt voor een groot deel door bomenkap. Inderdaad staan er veel bomen op de Trambaanroute tussen Koenenkade en Van Nijenrodeweg. *Enige uitbuiging van de Sportas, buiten dit bosgebiedje om, is voor de FB aanvaardbaar.*

De score op het aspect omgeving verbaast ons. Beide routes geven extra belasting op hun onmiddellijke omgeving: De Bosroute voor de flora en fauna in het bos. Zo is verlichting *in* een natuurgebied ongewenst, verlichting aan de rand van een natuurgebied geeft minder overlast voor de dieren. De Trambaanroute geeft overlast aan de bewoners langs de Hoornsloot (verlichting, geluid). Dit is sterk te beperken door behoud van het bosje tussen Koenenkade en Van Nijenrodeweg en door de –reeds geplande- verlaagde ligging de Trambaanroute tussen Van Nijenrodeweg en Jan Tooropplantsoen. *Op het aspect omgeving scoren beide routes volgens de FB gelijk. Blijkbaar hecht de gemeente meer belang aan de mening van bewoners dan aan de belangen van de bosdieren.*

### **3. Trambaanroute: Logische snelfietsroute**

Zoals de NvU terecht opmerkt, scoort de Trambaanroute verkeerskundig beter. En dat is precies een hoofddoel van het hele project Sportas: Een zo goed mogelijke, snelle en logisch, fietsverbinding tussen Amsterdam en Amstelveen. De FB staat hierin niet alleen. Ook de Centrale Verkeers Commissie CVC, het ambtelijk adviesorgaan voor alle verkeersprojecten in Amsterdam, heeft eind 2019 de voorkeur uitgesproken voor de Trambaanroute. Het is dus duidelijk dat de gemeente met een keuze voor de Bosroute een verbetering bereikt, maar dat de optimale uitvoering de Trambaanroute is. Dat bleek reeds uit de betere score op Robuustheid.

*Daarom is de FB voor de Trambaanroute als voorkeursvariant. Zoals boven opgemerkt, zijn wij bereid mee te denken over een uitgebogen deeltraject langs het bosje tussen Koenenkade en Van Nijenrodeweg.*

Een belangrijke slotopmerking over de kruising van de Sportasroute met de Van Nijenrodeweg. In de NvU staat dat auto's hier voorrang krijgen. Een onbegrijpelijke keus volgens de FB: Volgens de criteria van de CVC heeft een Plusnet Fietsroute voorrang op kruisend autoverkeer. Terecht dat de ingang van het Amsterdamse Bos hier een 30 km-weg wordt. *Dat is een reden te meer om fietsers op de Sportas voorrang te geven.*