

Fietsersbond Amsterdam  
W.G.-plein 84  
1054 RC Amsterdam  
tel./fax: 020 6128445  
e-mail: [with@fietsersbond.nl](mailto:with@fietsersbond.nl)



Aan Projectbureau Wibaut aan de Amstel

*Datum:* 18 maart 2009

*Betreft:* Inspraak SP Amstelstation e.o.

Geacht Projectbureau,

Met deze brief wil de Fietsersbond graag zijn mening geven over het Stedenbouwkundig Plan voor het Amstelstation en omgeving. Voor de fiets zijn er een aantal aspecten van direct of indirect belang, die ik hier een voor een zal behandelen.

- Fietsparkeren! Wij vinden het erg teleurstellend dat het aantal plekken op maaiveld afneemt. Gezien de toevoeging van functies, het huidige ruimtegebrek en de te verwachten groei van het fietsverkeer, ligt juist een grote toename voor de hand. Er wordt hoopvol gesproken over eventuele mogelijkheden om de fietsenstalling anders te ontsluiten en gratis te maken. Dit lijkt ons absoluut noodzakelijk voor het welslagen van het hele gebied. In dat licht is onze suggestie om de exploitatie van de fietsenstalling, waar een groot probleem van de openbare ruimte op afgewenteld wordt, mede te financieren uit de grondexploitatie. Het alternatief is om wel plekken in de openbare ruimte bij te maken, ten koste van andere functies. Niets doen is geen optie, het plein zal dan dichtslibben.
- Er is, ook hier weer, de ambitie om te komen tot een grootstedelijk gebied. Daar is iets voor te zeggen op een plek die zo goed bereikbaar is met OV, maar waarom hoort daar toch altijd zo een grote toename van parkeerplaatsen bij? De kracht van Amsterdam zit niet in het grootstedelijke, maar in het kleinschalige. De binnenstad functioneert juist zo goed, vanwege het restrictieve parkeerbeleid aldaar. Bij het Amstelstation wordt nu gewerkt met 1 plek per 100 m<sup>2</sup> wonen, dus een parkeernorm van van 1,25 als een woning gemiddeld 125 m<sup>2</sup> is. Dat is hetzelfde als op IJburg, zoals een inspreker terecht opmerkte. Veel te veel voor een 'grootstedelijk' gebied in Amsterdam, naast een station.
- Wij vinden dat parkeergarages altijd ontsloten moeten worden via het hoofdnet auto, zodanig dat andere gebruikers van het gebied daar geen hinder van ondervinden. De keus om de Bertrand Russellstraat te gebruiken, is wat ons betreft dan ook een foute. De Julianalaan (al niet eens hoofdnet, maar vooruit) kan best ruimte bieden. Dat de autodoorstroming dan iets afneemt, is minder erg dan dat een woonstraat en een kruising zwaarder belast worden; daar heeft namelijk iedereen last van.
- De doorstroming van het autoverkeer krijgt wat ons betreft sowieso wel erg veel aandacht met de bouw van een tunnelbak zoals we die op het Mr. Visserplein jaren geleden niet meer wilden. Deze bak gaat zelfs ten koste van het tunneltje voor het langzaam verkeer van en naar de buurt. Wat ons betreft zonde van het geld. Beter zou het zijn, met het oog op de ontwikkeling van het Eenhoorngebied, om het langzaam-verkeertunneltje te verbeteren. Hoe overbrug je straks zonder enorme omweg het hoogteverschil naar de wijk?
- Wij hebben twijfels bij de regelbaarheid van de rotonde. We zijn beducht voor de gevolgen van lange cyclustijden voor fietsers die op alle takken in 2 richtingen gelijkvloers moeten kunnen

oversteken. Dit betekent lange wachttijden en grote kans op door rood rijden (zowel van fiets als auto). Verkeerslichten bieden niet automatisch veiligheid, integendeel!

- We missen op diverse plekken stukjes 2-richtingen fietspad. Van het Bernhardplein richting Ringdijk aan de zuidwestzijde van de Wibautstraat. Maar ook Voor Dauphine langs, en van het verkeersplein naar de fietsenrekken van het station. Deze laatste is lastig omdat je daarmee de tram moet kruisen. Toch is het noodzakelijk om hier iets voor te regelen. Je kunt niet van fietsers verwachten dat ze omrijden via de Berlagebrug o.i.d. Langs zo moeilijk oversteekbare wegen is het beleid om aan beide zijden tweerichtingfietspaden te leggen:  $2*2 = 2*2$  zegt de leidraad van de CVC daarover.
- De oversteek middenvoor het station over de Julianalaan is onduidelijk. Zonder VRI voor de fietser, heb je een rare situatie met een voetganger die voor rood wacht, en een fietser die over mag steken. Ons idee is om de fiets ook (samen met het zebrapad) goed en duidelijk voorrang te geven. Dit kan door het doortrekken van rood asfalt en een drempel. Geen overbodige luxe voor een stationsingang. Wat ons betreft is, als dat goed wordt vormgegeven, een verkeerslicht (waar veel door rood gelopen zal worden) op die plek niet meer nodig.
- De boogstralen op de plekken waar je de linksaf het circuit op- en afrijdt zijn voor fietsen niet te doen zoals ze nu op de tekening staan.
- Windhinder. Wij maken ons zorgen om de gevolgen voor fietsers van de hoge torens. Het fietspad aan de andere zijde van het station, langs de Rembrandttoren, is een sprekend voorbeeld van hoe het niet moet. We zijn blij met de aandacht hiervoor in het SP. We hopen dat dit tot goede resultaten leidt in het verdere proces.
- Het verlies van de tientallen prachtige bomen betreuren wij zeer. Het Prins Bernhardplein is nu weliswaar een groot verkeersplein, maar biedt niettemin een relatief groene aanblik. Daarbij wordt er wel erg makkelijk over dit verlies heengestapt, door het nauwelijks expliciet te maken in het SP.

We hopen met deze brief een bijdrage te leveren aan verdere verbetering van het plan voor het Amstelstation. Wij zijn namelijk wel van mening dat het in principe goed is om de stad te verdichten op een plek die zo goed zonder auto bereikbaar is.

Met vriendelijke groet,  
Fietsersbond Amsterdam,

Govert de With