

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



Aan Zuidas Amsterdam
t.a.v. de heer J.P. Longayroux

Datum: 19 januari 2008

Betreft: Uitvoeringsbesluit Ravel

Geachte heer Longayroux,

De Fietsersbond was helaas verhinderd op de informatie-avond op 8 januari jl. Toch willen we graag een paar opmerkingen maken over het Uitvoeringsbesluit Ravel.

Fietsparkeren in de openbare ruimte vraagt om een visie. Wij zijn blij dat in het uitvoeringsbesluit expliciet staat dat inpandige stallingen goed bereikbaar moeten zijn vanaf de straat. Er zullen echter, zeker in winkelgebied, altijd mensen zijn die hun fiets even kort kwijt willen om een boodschap te doen. Dit is juist de kracht van de fiets, en kan daarmee ook juist een meerwaarde zijn voor het gebied. Wij pleiten ervoor om ook plek te reserveren in de openbare ruimte. In Mahler is dat ons inziens niet voldoende gebeurd. Wellicht zijn de fietsparkeervakken in de Jodenbreestraat een inspiratiebron? Deze voorkomen dat fietsen lang gestald blijven en verkrotten.

Dan hebben we enige opmerkingen van **verkeerstechnische** aard, met name naar aanleiding van de diverse profielen. Ten eerste, en dat is echt teleurstellend om in zo'n document te zien, zijn fietspaden van 1,80 op de Beethovenstraat volstrekt onvoldoende! De minimummaat is 2 meter, maar 2,50 is gewenst. Echter, dat is voor een 1-richtingfietspad. Wij vinden ook dat fietspaden langs een straat als de Beethovenstraat, die maar op een paar plekken overgestoken kan worden, in 2 richtingen berijdbaar moeten zijn. De CVC heeft dit in de leidraad opgenomen als het principe: $2*2=2*2$.

1,80 is een maat die in de vooroorlogse stad veel gebruikt wordt, omdat het daar nu eenmaal niet anders kan. Wij hebben als eens gezegd dat de Zuidas met het aanleggen van deze fout op de Mahlerlaan gelijk al vooroorlogs ouderwets bezig is. Dit is enorm in strijd met de lippendienst die continu bewezen wordt aan het streven naar duurzaamheid en bereikbaarheid. Fietsen aantrekkelijk maken, heeft een directe invloed op het fietsgebruik. Zo'n smal strookje fietspad als onderdeel van een brede auto-asfaltvlakte, ziet er niet uit, en jaagt mensen vanzelf de auto in.

De rest van het **30-kilometergebied** heeft een profiel dat je nergens in Amsterdam vindt, en dat in strijd is met de aanbevelingen van het CROW. Acht (de noord-zuidstraten) of negen (verlengde Mahlerlaan) meter gedeelde rijbaan, vraagt in Nederland fietsland om problemen. Auto's zullen dubbel gaan parkeren of elkaar inhalen. Je zal als fietser of voetganger maar over moeten steken! De 6 meter van de oost-west straten komt nog enigszins in de buurt van de norm die elders in de stad gebruikt wordt. Wij begrijpen dat de straten hier breder zijn, vanwege de grotere bouwhoogte, maar geef die ruimte dan aan de voetgangers, en niet aan de auto's. Of, als je dat echt wil, maak een vrijliggend fietspad. Dat zou echter niet nodig moeten zijn in een goed vormgegeven 30-km gebied.

Op de tekening van pagina 44 mist de noord-zuid fietsroute langs de parkrand, die wij overigens zeer toejuichen. Haaks op deze route zien wij een mooie kans voor de **oostwest fietsroute**, die vanaf de Europaboulevard, door Vivaldi, uitkomt in Ravel. Helemaal mooi, en in lijn met het stedelijke beleid om verkeersstromen te scheiden, is het om deze route door te trekken met een fietsoversteek over de Beethovenstraat, naar de Gershwinlaan en zo door naar het Kenniskwartier. Een verkeerssluw, aangenaam fietsalternatief voor de De Boelelaan.

Als zo'n route wordt aangelegd, is dat meteen een mooie aanleiding om het verkeersbeleid toe te voegen aan het hoofdstuk over **duurzaamheid**. Wij vinden dat dat erin ontbreekt, terwijl het een belangrijk onderdeel kan uitmaken van een duurzame Zuidas. We hopen dat onze suggesties daaraan bijdragen.

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond Amsterdam,

Govert de With