

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



Aan Zuidas Amsterdam  
t.a.v. Eva van den Heerik  
postbus 79092  
1070 NC Amsterdam

*Datum:* 23 december 2008

*Betreft:* Zienswijze concept startbesluit  
Strawinsky

Geachte mevrouw Van den Heerik,

Naar aanleiding van het concept Startbesluit Strawinsky en de inspraakavond daarover op 27 november jl., wil de Fietsersbond nog een aantal zaken aan u meegeven.

Ten eerste procedureel. Ons verbaast en verontrust het hoe weinig waarde besluitvorming op een hoger niveau lijkt te hebben voor de Zuidas. Daarvan twee voorbeelden:

- 1) De Gemeenteraad van Amsterdam heeft in juni een amendement aangenomen dat stelt dat een beslissing over het al dan niet verlagen van de Strawinskylaan niet genomen kan worden zonder uitgewerkt stedenbouwkundig plan. Dat betekent volgens ons dat in het Startbesluit op zijn minst rekening gehouden moet worden met het anders uitvallen van die beslissing. Er is immers nog geen stedenbouwkundig plan. U noemt dit gegeven wel op pagina 3 van het Startbesluit, maar gaat er verder totaal aan voorbij. Is het theoretisch denkbaar dat dit Startbesluit wordt vastgesteld, maar dat de beslissing over verlaging anders uitvalt? Zo staat het er niet, en dat betekent dat hier besloten wordt over verlaging zonder uitgewerkt SP.
- 2) Er is nog geen beslissing over het Dokmodel genomen. Daar wordt naar wij begrijpen uitgebreid over onderhandeld, maar dat lijkt moeilijk te gaan, getuige de meerdere keren dat het is en wordt uitgesteld. Dan is het wel erg voortvarend om een startbesluit te schrijven waarin het bouwen van het Dok een van de belangrijkste uitgangspunten (en zelfs redenen) is voor de ontwikkeling van het gebied. Op pagina 3 schrijft u dat herontwikkeling niet kan wachten tot het Dok gereed is. Waarom niet? Waarom niet eerst eens kijken of het wat wordt met dat Dok en daarna deze onomkeerbare beslissing nemen? Laten we in elk geval eerst eens kijken óf dat Dok er wel komt. Zonder Dok ziet een Stedenbouwkundig Plan voor dit gebied er drastisch anders uit, lijkt ons. In elk geval aan de zuidkant, waar ofwel een dijklichaam ligt, of een straat op het Dok.

Kortom: de Zuidas lijkt zich niet te storen aan de wereld om zich heen, en gewoon door te gaan met haar plannen, zonder alternatieve scenario's, of zelfs maar een erkenning van de mogelijkheid dat het ook anders kan lopen. Wij vinden dat u, in elk geval over deze beide zaken, zou moeten aangeven hoe de ontwikkeling van het gebied zou kunnen gaan als er anders besloten wordt dan nu in het Startbesluit geschetst wordt.

Verder hebben wij, zoals bekend, grote inhoudelijke bezwaren tegen hetgeen nu is verwoord in het Startbesluit. Ik zal deze een voor een behandelen, waarbij ik me zoveel mogelijk zal beperken tot de verkeerskundige kant.

### **Algemeen**

Smalle straten zijn niet automatisch 'levendig'. Ze leveren wel automatisch problemen op voor verkeersveiligheid en/of doorstroming. Maar natuurlijk: ze leveren bouwvolume op! Zeg dat dan gewoon...

Er is sinds de dood van een scholier van het Spinozalyceum, hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid van fietsende scholieren. We vragen ons serieus af hoe dit plan, met het toevoegen van gegarandeerde blackspots op plaatsen waar nu volstrekt veilige kruisingen zijn, daarmee valt te rijmen. Een dag posten onder 1 van de befaamde 'tunneltjes' leerde ons dat die vraag breder leeft. We hebben op die dag ruim 1200 handtekeningen van passanten verzameld tegen de sluiting van het tunneltje. Op [www.zuidasroute.petities.nl](http://www.zuidasroute.petities.nl), kunt u nog veel meer reacties vinden. Deze handtekeningen zullen we in een later stadium aanbieden aan de Gemeenteraad.

### **Naar aanleiding van de tekst in het startbesluit**

Op pagina 3 wordt vermeld dat diverse amendementen zullen worden verwerkt in het stedenbouwkundig plan. Heel goed. Wij missen nog een amendement, namelijk dat van mevrouw Van Pinxteren omtrent gebiedsregie. Daarin wordt ook gesteld dat van meet af aan verkeerskundig ontwerpers betrokken worden. Kunt u dat toevoegen?

Op pagina 4 staat dat prioriteit zal liggen bij comfort en verkeersveiligheid. Dat is een goed idee, maar in tegenspraak met de wens om de Strawinskylaan te verlagen. Dat zal, hoe je het ook doet, ten koste gaan van verkeersveiligheid. Ook de volgende zin -langzaam verkeer (en OV) laten prevaleren boven de auto- is makkelijker gezegd dan gedaan. Er zijn namelijk ook eisen aan de doorstroming van het vele autoverkeer, en die gaan bij deze intensiteiten niet samen met een voor fietsers aangename verkeersregeling. Wij zijn blij dat de zinnen erin staan, maar zonder toelichting hoe u dit denkt te bereiken, is het eerlijker om ze weg te halen.

Op pagina 5 noemt u het profiel van de Mahlerlaan als referentie. Dat is een verschrikkelijk slecht voorbeeld. De Mahlerlaan is, ook als deze helemaal af is, een grote plak asfalt voor auto's met daarnaast een luizige 1,80 ruimte voor fietsers. Dat is de absolute minimummaat voor een fietspad in de vooroorlogse binnenstad (Bron: Leidraad Centrale Verkeers Commissie). Met de Mahlerlaan bewijst de Zuidas wat ons betreft zijn achterhaalde mentaliteit ten aanzien van automobilititeit. Onlangs werd namelijk bekend dat in Amsterdam meer mensen de fiets dan de auto nemen, voor het eerst sinds de opkomst van de auto.

Op pagina 6 staat terecht dat de kruisingen meegenomen moeten worden bij verlaging van de Strawinskylaan. Daar mist nog de notie dat ook aangetakt moet worden op de rest van de Groene Zoom fietsroute.

Op pagina 7 staat "sociale onveiligheid" genoemd. Wij pleiten ervoor om, als u daar dan zo aan hecht, deze zin te veranderen in het wel correcte: "onterechte gevoel van sociale veiligheid". Er is namelijk in die tunneltjes nog nooit iets gebeurd.

Op pagina 7 staat onder de kop "autoverkeer" dat de Strawinskylaan wordt "opgewaarderd tot stadsstraat" door voetgangers en fietsers eraan toe te voegen. Mooi dat we toegeven dat fietsen zorgen voor opwaardering. Wat die voetgangers en fietsers echter vinden van die klaarblijkelijke afwaardering van hun domein door er auto's aan toe te voegen, staat nergens. Het is echter wel een

belangrijk onderdeel van de huidige kwaliteit van de fietsroute, dat deze langs een groen talud gaat. We zijn het dan ook volstrekt oneens met dhr. Adema, die dat groene talud als 'loze ruimte' betitelde.

In dezelfde alinea staat, volgens mij voor het eerst, dat er over iets verkeerskundigs moet worden nagedacht i.r.t. de plannen in andere deelgebieden. Dat gaat dan echter over het nadenken over knippen en 1-richtingsverkeer, wat wij goede denkrichtingen vinden. Wij constateren dat voor de Zuidas iets goeds gaat doen, er er eerst eens overall naar gekeken moet worden. Als er daarentegen iets verprutst wordt, zoals de ongelijkvloerse kruisingen, kan dat zonder verder kijken dan onze neus lang is...

### **Onduidelijkheden**

Er wordt gesproken over 2 langzaam-verkeerbruggen over de Irenegracht. Waar komt de tweede (aangenomen dat er eentje op de Minerva-as komt te liggen)?

Er wordt gesproken over het Duurzaamheidsplan. Is dat al openbaar?

We hopen hiermee bij te dragen aan een aanscherping van de plannen en daarmee een verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers in Amsterdam.

Met vriendelijke groet,  
Fietsersbond Amsterdam,

Govert de With