

aan: Bas Boeker
Projectleider Visie Zuidas 2015

cc. Finn van Leeuwen, Michel Crola, Martijn de Wit, Rindert Lolkema

Geachte Bas Boeker,

We reageren graag op uw 'Bouwstenen voor de Visie op de Zuidas'. We hopen dat u de punten hieruit en van onze 'Fietsvisie Zuidas' (februari 2015) bij het opstellen van de nieuwe Zuidasvisie zult gebruiken.

We willen u allereerst complimenteren dat 'de fiets' nu gezien wordt als een belangrijke bouwsteen voor de Zuidas. Ook juichen we toe dat fietser en voetganger in het vervolg voorop staan en de auto pas op de laatste plaats komt. Niet alleen wij vinden dat, ook het college en de raad; het wordt ook nog eens breed ondersteund in de enquête: de fiets mag ten koste gaan van de auto, maar niet van groen en voetganger.

Dat vraagt wel om een aanpassing van het beleid en om passende maatregelen. Deze moeten nog worden uitgewerkt.

1. Internationale ambitie van de Zuidas

Ook in deze paragraaf mag de fiets een expliciete plaats krijgen. Want wereldwijd kijken steden jaloers naar Amsterdam als fietsstad. Fietsen is 'in' en wereldsteden van New York, Londen, Taipei, Bogota, Bangalore, Parijs, Rio en Adelaide zien de fiets inmiddels als belangrijk middel om hun stad bereikbaar, schoon, duurzaam, gezond en leefbaar te maken. Voor de Zuidas is dit een belangrijke kans om zich te onderscheiden van andere business districts.

Daarom zou de fiets moeten dienen als 'uithangbord' van de Zuidas en kan de Zuidas daarmee een internationale voorbeeldfunctie kunnen krijgen, iets wat overigens door 71% van de respondenten wordt onderschreven. In zo'n showcase horen ambitieuze (en goed werkende) fietsroutes en innovatieve fietsparkeeroplossingen. Onderzoek en probeer op welke fietsen en met welke fietsvoorzieningen de CEO's van de Zuidas graag gezien willen worden.

2. Zuidas als woonbuurt

De Zuidas is niet zomaar een woongebied, maar een aantrekkelijk woongebied voor "nieuwe stedelingen". Nieuwe stedelingen omarmen de voordelen van de stad, zien veel vaker af van het bezit van een auto en nemen graag de fiets voor bestemmingen in de stad, of combineren trein en fiets voor bestemmingen daarbuiten. Deze bewoners hebben recht op flexibele, snelle (fiets)routes van hun woningen naar het centrum, naar bestemmingen in of nabij de Zuidas zelf en naar buiten.

Wanneer ze toch een auto nodig hebben zijn ze vaker dan elders geneigd een 'deelauto' o.i.d. te gebruiken. Beperk daarom het aantal parkeerplekken bij woningen. Dat maakt bouwen voordeliger, en beperkt het niet noodzakelijke autoverkeer. Een "Zuidas-siaanse" mobiliteitsoplossing van een appartement zonder autoparkeerplek, maar met een aantrekkelijk pakket van fiets/OV/deelauto lijkt

zeer kansrijk. Reserveer een bepaald percentage van de autoparkeerplekken voor deelauto's en voorzie de woningen van hoogkwalitatieve fietsparkeerplekken.

3. Groen en water

Hier is terecht aandacht voor de verbindingen tussen woon- en werkgebieden met de groene gebieden. (zie pagina 15)

4. Fiets

We zijn zeer verheugd dat de fiets haar eigen hoofdstuk krijgt. We willen daarbij wel benadrukken dat prioriteit geven aan de fiets soms samen moet gaan met het afremmen van de auto.

Op pagina 18 staat een belangrijk doel: 'maak het fietsnetwerk beter en completer'.

Het kaartje in de 'bouwstenen' op pagina 20 bevat goede elementen, zoals het voornemen om het 'carré' toegankelijk maken door het behoud van de huidige tweerichtingsfietspaden en fietsbruggen over de Schinkel en de Amstelveense Weg.

Maar we missen in het verhaal teveel de routes: losse elementen vormen immers geen 'netwerk'. Bruggen worden pas zinvol als ze onderdeel zijn van een doorgaande route.

In onze fietsvisie op de Zuidas (febr. 2015) doen we voorstellen voor een samenhangend netwerk, aansluitend op de netwerken in de omliggende gebieden en uitgaande van de belangrijkste herkomsten en bestemmingen van fietsers. Dit fietsnetwerk dient verder zo geconstrueerd te zijn dat er in belangrijke routes geen linksafslagen met twee stops zijn op grote kruisingen.

De bouw van een fietsbrug over de Amstelveense Weg en aansluitend over de Schinkel is alleen zinvol als de aansluitingen ervan heel erg goed geregeld worden. Anders zal zo'n brug alleen lokale fietsers aantrekken.

En er is een grote potentie om de belangrijke doorgaande route tussen Amstel en Schinkel langs de zuidkant van het dok enorm te verbeteren. Nu loopt deze vanaf de (hoge) Rozenoordbrug, pal langs de A10 en via de De Boelelaan naar het westen. Met de bouw van een fietsbrug over de Amstelveenseweg en over de Schinkel en een nieuwe (lage) brug over de Amstel kan een prachtige, meer ontvlochten, snelfietsroute tussen ZuidOost en Schiphol worden gemaakt, die ook nuttig is voor de Zuidas en bestemmingen als Nieuw Sloten en de Nieuwe meer. Daarbij hoort een heroverweging hoe de Mahlerlaan er uit komt te zien. Als 'snelfietsroute' wachten er bovendien subsidiemogelijkheden van Rijk en regio.

Een andere missing link in het netwerk is de door ons, de buurt en de gemeenteraad gevraagde fietsverbinding tussen Zuidplein en Mahlerplein: ook deze mag in de visie niet ontbreken.

Ook andere noord-zuidfietsroutes zijn te verbeteren. Er is nog een grote potentie in het aantal fietsers tussen Amstelveen, Zuidas en Amsterdam. Daar wordt nu relatief weinig gefietst, op een kleine afstand. We adviseren hier nog een aparte studie naar te doen.

Nog een aantal losse opmerkingen:

- De tellingen op p.19 lijken alleen fietsers te tellen van en naar het hart van de Zuidas. We missen tellingen van meer doorgaand verkeer, bv van ZuidOost naar de VU of vanuit de Rivierenbuurt naar de scholen van de Fred. Roeskestraat.
- We zijn benieuwd hoe het mobiliteitsfonds Zuidas gevuld kan gaan worden door bedrijven. We zien een parallel met het stedelijke mobiliteitsfonds, dat een belangrijke rol speelt in het bevorderen van fietsen en OV gebruik en tegelijkertijd in het terugdringen van niet noodzakelijk autoverkeer. Principes daaruit zouden ook in de Zuidas moeten worden benut. Dat houdt in het belasten van autoparkeerplekken en de opbrengsten ten goede laten komen aan alternatieven. Het mobiliteitsfonds Zuidas lijkt ons allereerst haalbaar voor investeringen waar bedrijven nu al een verantwoordelijkheid voor hebben, zoals fietsparkeren voor eigen personeel en bezoekers of de beschikbaarheid van bedrijfsfietsen. Het moet nog gezien worden of hier een fietsbrug over de Amstelveense Weg mee te financieren is.

5. Bereikbaarheid

- Het ontmoedigen van niet noodzakelijk autoverkeer zou prominenter in het stuk moeten worden opgenomen, vooral daar waar alternatieven voorhanden zijn (denk aan de relatie met Amstelveen)
- Volgens de peiling wil meer dan 50% transferia buiten de Zuidas. Handel daarom het bezoekersparkeren af buiten het Zuidas-gebied en combineer dit met OV-fiets of OV.
- De keten fiets en OV is belangrijk. En daarbij is de (OV-)fiets voor het natransport belangrijk. Helaas lijkt deze aan haar eigen succes ten onder te gaan. We adviseren de OV-fiets in de Zuidas uit te breiden: er moeten genoeg fietsen verkrijgbaar zijn, eventueel op meer locaties. Doe pilots voor verbeteringen: denk aan een app voor de beschikbaarheid en reserveren van OV-fietsen, aanvullende diensten met een zuidas-uitstraling (andere soorten OV-fiets, fietswasservice, etcetera). Denk ook aan samenwerkingsverbanden tussen bedrijven en OV-fiets

6. Werk in uitvoering

- Het is absoluut cruciaal dat tijdens de werkzaamheden aan het dok de 2-richtingsfietspaden aan beide zijden van de Beethovenstraat en de Parnassusweg op het stuk tussen de Strawinskylaan en de Mahlerlaan behouden blijven. Het is bij de OVSAAL-werkzaamheden gebleken dat fietsers tijdens lange periodes maar één zijde van de weg kunnen gebruiken. Die moeten daar dus volledig geschikt voor zijn.
- De Groene Zoomroute dient tijdens de gehele werkzaamheden (aan dok, bruggen, hotel bij de RAI) continu goed in bedrijf kunnen blijven. Wij maken ons daar grote zorgen over.

Namens de Fietsersbond,

Gerrit Faber
(beleidsmedewerker Amsterdam)