

Fietsvisie op de Zuidas

Hoe de fiets kan bijdragen aan een aantrekkelijke en bereikbare Zuidas,
met Amsterdamse uitstraling en internationaal vooroplopend.



Inhoud

Samenvatting.....	3
1. Inleiding	5
2. Kansen voor en door de fiets in de Zuidas	6
3. Wensbeeld voor de Zuidas en de rol van de fiets	7
4. Aanbevelingen.....	9
4.1 Vervoersmiddelenkeuze	9
4.2 Proces en stedenbouw	11
4.3 Veilige, prettige en snelle fietsroutes.....	13
4.4 Fietsparkeren in de Zuidas	15
Bijlage 1: Fietsroutes in de Zuidas	16
Bijlage 2: Status 2-richting fietspaden in de Zuidas	17
Bijlage 3: Fietsroutes in de Zuidas, beschrijving per route.....	18

Tekst en beeld: Fietsersbond Amsterdam,
Marjolein de Lange, Dick de Jongh, Gerrit Faber
Februari 2015

Samenvatting

Een groot aandeel fiets in de mobiliteit biedt grote voordelen voor de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de levendigheid van de Zuidas. Op de Zuidas zijn de uitgangspunten voor een hoog fietsgebruik uitstekend.

Maar de toename van het autoverkeer en de steeds dichtere bebouwing vormen een aanzienlijke bedreiging voor de veiligheid, de doorstroming en het comfort van fietsers. Om de groeiende aantallen fietsers een goede plek te kunnen geven moeten de fietsvoorzieningen (routes en parkeren) in de Zuidas versterkt worden, en dient de groei van autoverkeer te worden beperkt.

De belangrijkste aanbevelingen van de Fietsersbond zijn:

Over het netwerk van fietsroutes

- Het fietsnetwerk voor de Zuidas moet fijnmaziger worden. De huidige maaswijdte is (veel) groter dan de aanbevolen 300m (met als belangrijk knelpunt de A10).
- De fietsroutes dienen direct, veilig, snel en comfortabel te zijn.
- Onderscheid ontvlochten routes (d.w.z. autoluw, en in hoge mate barrièrevrij) en routes langs grote autowegen met bestemmingen. Beide zijn noodzakelijk, maar de uitbreiding van de fietscapaciteit zal in de eerste plaats op ontvlochten routes gevonden moeten worden. De twee belangrijkste ontvlochten routes zijn de Groene Zoomroute (tussen Beatrixpark en IJsbaanpad) en de Minerva-as.
- De verplaatsing – sinds 2013 – van de Groene Zoom route naar de gelijkvloerse kruising met de Beethovenstraat leidt tot grote hinder, oponthoud en onveiligheid voor fietsers. Ook de recente omleiding door de Prinses Irenestraat levert ernstige knelpunten op. Deze voorbeelden doen vermoeden dat ook het verlagen van de Strawinskylaan een grote verslechtering zal zijn voor het fietsverkeer in het hart van de Zuidas. Voor de Strawinskylaan dient daarom een nieuw plan te worden opgesteld dat niet ten koste gaat van de veiligheid, de doorstroming en het comfort van fietsers.
- De vanzelfsprekende verbinding tussen de Minervalaan en het Mahlerplein zou een voorbeeldige ontvlochten fietsroute door het hart van de Zuidas moeten worden. Zolang zo'n doorgaande route niet kan worden gerealiseerd zijn 2-richting fietspaden in het carré om het station (Strawinskykaan, Beethovenstraat, Mahlerlaan, Parnassusweg) een absolute noodzaak.
- Voor het vloeiend doorlopen van routes en een soepele bereikbaarheid van bestemmingen zijn 2-richtingfietspaden langs de grotere autowegen op vele plaatsen noodzakelijk. Hun afwezigheid zal tot vertraging, ongenoegen en onveiligheid leiden. Men zal daarom moeten afzien van het opheffen van 2-richting fietspaden.
- Ruimtelijke plannen moeten per se zijn voorzien van een deugdelijke verkeerskundige studie waarbij de netwerken voor fietsers en voetgangers leidend zijn. Verkeersstudies voor de projecten in de Zuidas moeten nadrukkelijk ook de benodigde elementen van en gevolgen voor fietsverkeer meenemen.
- De geplande nieuwe doorgang voor langzaam verkeer onder de A10 ter hoogte van de Vivaldistraat draagt bij aan de noodzakelijke verfijning van het fietsnetwerk. De nieuwbouw langs de Vivaldistraat moet rekening houden met deze toekomstige fietsroute.
- Ook tussen de Buitenveldertselaan en de Amstelveenseweg is verdichting van de noord-zuid routes zeer gewenst. En tussen de De Boelelaan en de A10 dient een nieuwe, zoveel mogelijk ontvlochten oost-west fietsroute te worden ingepast, de Mahlerroute.
- Om het fietsen over langere afstanden te verbeteren dienen aantrekkelijke doorgaande routes in de Zuidas en aansluitingen op (snel)fietsroutes naar de omgeving behouden en versterkt te worden.

Over fietsparkeren

Faciliteer de fietsparkeerbehoefte en zorg voor adequaat beheer.

Bij OV-knooppunten:

- Verdeel de faciliteiten over verschillende toegangen vanuit alle richtingen (bij station Zuid dus ook bij de Beethovenstraat) en ontwerp een vlotte doorloop van de stalling naar de perrons.
- Ontwikkel een betrouwbaar en robuust verwijssysteem naar beschikbare stallingsplekken
- Maak de fietsroutes rondom station Zuid tweerichting, zodat fietsers flexibel de beschikbare stallingsplekken kunnen bereiken.

Bij wonen, bedrijven en voorzieningen:

- Niet alleen de overheid, maar ook wie de parkeervraag genereren (bedrijven, woningbouwers en spoorwegen) zijn (financieel) verantwoordelijk voor fietsparkeervoorzieningen.
- (inpandig) fietsenstallingen moeten minstens zo bereikbaar zijn als parkeergarages voor auto's.

Ambitieus en internationaal

- Promoot de fiets in de Zuidas en ontmoedig het gebruik van de auto.
- Laat de Zuidas zich wereldwijd profileren als hoogstedelijke koploper in duurzame mobiliteit en geef de fiets daarbij een belangrijke rol als kampioen duurzaamheid. Doe dit samen met bedrijven en instellingen in de Zuidas.



1. Inleiding

“Er is een onlosmakelijke verbinding tussen leefbaarheid en fietsvriendelijkheid. Fietsvriendelijke steden scoren hoog op de lijst van meest leefbare steden ter wereld.”

NL Fietsland, i.o.v. de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad, 2014¹

“Binnen de Zuidas dient het langzaam verkeer prioriteit te krijgen. De voetganger en fietser moeten de Zuidas als een geheel ervaren. Dit betekent dat het aantal fysieke barrières teruggebracht moet worden. De netwerken voor voetganger en fietser dienen herkenbaar en (sociaal) veilig te zijn.”

Verkeersstudie Zuidas 2011, DIVV

Al bijna veertig jaar is de Fietsersbond betrokken bij de ontwikkeling van verkeer en ruimtelijk beleid in Amsterdam. Ze stond aan de wieg van de vele veranderingen die Amsterdam van autostad transformeerden naar de fietsvriendelijke en leefbare stad van nu.

De Zuidas krijgt speciale aandacht van de Fietsersbond. De stadsontwikkeling biedt namelijk nieuwe kansen, waardoor de fiets zijn essentiële rol kan vervullen bij het leefbaar, levendig en bereikbaar houden van het gebied.

De spectaculaire ontwikkelingen brengen voor het fietsen ook risico's mee. De huidige goede – zij het te grofmazige – fietsvoorzieningen dreigen te verslechteren en overvol te raken. Dat zal leiden tot hinder en onveiligheid en uiteindelijk de noodzakelijke groei van het fietsen frustreren.

De Fietsersbond pleit voor meer fietsambitie bij de ontwikkelingen in de Zuidas. De gemeente Amsterdam zit op dezelfde lijn en heeft voor de fiets een aparte plek ingeruimd in de Visie voor de Zuidas, die binnenkort zal verschijnen.

De Fietsersbond neemt alvast een voorschot op de nieuwe gemeentelijke visie voor de Zuidas. Op 30 oktober 2014 hebben we een symposium georganiseerd over de fiets in de Zuidas. De resultaten hiervan hebben we verwerkt tot onze Fietsvisie voor de Zuidas. Deze Fietsvisie vormt onze input voor het planproces voor de nieuwe Visie Zuidas. We hopen dat onze bijdrage tot een breed gedeelde ambitie voor de fiets in de Zuidas zal leiden.

Kernvraag van onze Fietsvisie op de Zuidas is:

*Om de Zuidas levendig, leefbaar, gezond en bereikbaar te houden en een toonbeeld te laten zijn van de unieke internationaal aansprekende Amsterdamse identiteit kan – en moet – de fiets in de ontwikkeling een belangrijke rol spelen.
Hoe zorgen we dat de fiets die rol kan spelen, nu en in de toekomst?*

¹ http://www.collegevanrijksadviseurs.nl/fileadmin/cra_data/141112%20Fietsland%20LR.pdf

2. Kansen voor en door de fiets in de Zuidas

De Zuidas is een plek van wereldklasse, waar dagelijks duizenden mensen reizen, werken, studeren of op bezoek gaan. Met de bouw van steeds meer woningen en voorzieningen is de Zuidas op weg het tweede centrum van Amsterdam te worden. De fiets is hier een ideaal vervoermiddel dat als geen ander past bij de schaal en de identiteit van Amsterdam.

Fietsen is duurzaam, kosteneffectief en gezond en het draagt bij aan goede bereikbaarheid.

Fietsen belast de omgeving en het vervoersnetwerk minimaal. Sterker nog, fietsen ontlast het autonetwerk en houdt de Zuidas bereikbaar. De fiets zorgt voor een efficiënte, betrouwbare bereikbaarheid die duurzaam is.

“Het verduurzamen van de vervoersstromen naar Zuidas draagt bij aan een schonere lucht en dus een leefbaarder klimaat op Zuidas. Hiernaast maakt het Zuidas in veel gevallen beter bereikbaar.”

Green Business Club, Zuidas, website 2014

“Voor iedere kilometer die in een drukke regio wordt afgelegd per fiets in plaats van met de auto verdienen we met elkaar 40 cent. Reistijdwinst is hierin een belangrijke factor. Ten opzichte van de bus scheelt het zelfs twee kwartjes. Zelfs wanneer voor de aanleg van een fietsbrug een complete school moet worden verplaatst blijken de baten ruimschoots op te wegen tegen de kosten.”

NL Fietsland, i.o.v. de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad, 2014

“De gezondheidsvoordelen van fietsen zijn vele malen groter dan de nadelen door ongelukken. Fietsen verhoogt de arbeidsproductiviteit en verlaagt het ziekteverzuim. Bovendien blijven ouderen op de fiets langer vitaal. Een win-win voor zorgverzekeraars, werkgevers en de (Rijks)overheid.”

NL Fietsland, i.o.v. de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad, 2014

Met het fietsen kan een ambitieuze Zuidas zich ook internationaal voorbeeldig profileren.

Fietsen wordt door Nederlanders bijna nooit als bijzonder gezien, en zeker niet als ambitieus. Maar de goede fietsvoorzieningen en het hoge aandeel fietsen trekken wereldwijd belangstelling van steden die op zoek zijn naar duurzame mobiliteitsoplossingen. De Amsterdamse fietsvoorzieningen zijn een aanstekelijk voorbeeld voor de duurzame stad van de toekomst. De Zuidas kan zich internationaal profileren met het fietsen: aantrekkelijk, duurzaam, ambitieus (en Amsterdams) dankzij de fiets.

3. Wensbeeld voor de Zuidas en de rol van de fiets

Een succesvolle Zuidas is prettig, veilig en gezond, en je moet er goed kunnen komen. De fiets kan daaraan een grote bijdrage leveren.

Goed verblijfsklimaat

De Zuidas is nu nog een locatie waar mensen vooral komen om te werken, te studeren of voorzieningen te bezoeken. In de spitsen is er veel (auto)verkeer terwijl het buiten kantoor tijden vaak een doodse boel is. De toename van het aantal bewoners en van faciliteiten die ook buiten kantoor tijd gebruikt worden, zal bijdragen aan een beter verblijfsklimaat. Maar de nog altijd overwegende kantoorfunctie en de grootschalige infrastructuur maken het realiseren van een goed en prettig verblijfsklimaat lastig.

De fiets kan uitkomst bieden. Fietsers brengen levendigheid, ook buiten kantoor uren, en veroorzaken geen lawaai en vieze lucht. Om de kansen van de fiets voor de Zuidas te benutten moet het er goed en prettig fietsen zijn voor jong en oud, voor iedereen van 8 tot 80.

"If you create a city that's good for an 8 year old and good for an 80 year old, you will create a successful city for everyone. This is an 8-80 City"

8-80 Cities², Toronto

Een goed verblijfsklimaat vergt uitstekende fietsvoorzieningen. Goed uitgevoerde fietsroutes zullen voorkomen dat fietsers over de stoep, tegen de richting of door rood gaan rijden. Aantrekkelijke stallingen zullen worden benut, waardoor voorkomen wordt dat fietsen overal neergezet worden.

Goede bereikbaarheid

"De Zuidas is zeer goed bereikbaar. Ca. 6mln mensen kunnen binnen een uur van huis naar de Zuidas komen, met de auto, met de fiets of met het openbaar vervoer."

Verkeersstudie 2013 Zuidas Flanken, Goudappel Coffeng in opdracht van dienst Zuidas

Die goede bereikbaarheid maakt de Zuidas een ideale plek voor nieuwe ontwikkelingen, kantoren, voorzieningen en woningen. Maar de groeiende Zuidas zorgt ook voor (nog) meer verkeer, en dat veroorzaakt knelpunten voor diezelfde bereikbaarheid, met name als het om autoverkeer gaat. De fiets kan een belangrijke bijdrage leveren aan het ontlasten van het autonetwerk en het verbeteren van de bereikbaarheid. Veel verplaatsingen naar de Zuidas zijn kort (fietsafstand) maar worden relatief vaak per auto gedaan, veel vaker dan in de rest van Amsterdam.

"Het aandeel van de fiets in de modal split ligt met 20% overall voor de Zuidas en circa 32 % voor de korte afstand laag ten opzichte van de rest van de gemeente Amsterdam (60%)."

Aanvraag Beter Benutten II, Zuidas Amsterdam, 2015

Het is niet voor niets dat belangrijke partijen in de Zuidas naar afname van het autoverkeer streven:

"Partijen streven naar een structurele verschuiving van hun 'modal split' (verdeling van persoonsverplaatsingen over de vervoerswijzen fiets, OV, auto), waarbij wordt gestreefd naar een afname van het autogebruik ten bate van andere vervoerswijzen; "

Convenant Bereikbaarheid Zuidas, 2013³

² Naar de denkbeelden van de internationale organisatie 8-80 cities <http://8-80cities.org/>

³ http://www.amsterdam.nl/publish/pages/512792/20130215_convenant_bereikbaarheid_zuidas.pdf

“Binnen de Zuidas dient het langzaam verkeer prioriteit te krijgen. De voetganger en fietser moeten de Zuidas als een geheel ervaren. Dit betekent dat het aantal fysieke barrières teruggebracht moet worden. De netwerken voor voetganger en fietser dienen herkenbaar en (sociaal) veilig te zijn.”

Verkeersstudie Zuidas 2011, DIVV

Tegelijkertijd gaat bij de bereikbaarheid vaak de meeste aandacht uit naar het autoverkeer. De groeiende aantallen auto's moeten worden afgewikkeld in de beperkte ruimte die overblijft tussen de nieuwe gebouwen. Op tal van plekken gaat dat ten koste van de mogelijkheden voor het fietsverkeer, doordat 2-richtingfietspaden worden opgeheven en ongelijkvloerse kruisingen afgesloten.

Waar meer mogelijkheden voor het groeiend aantal fietsers nodig zijn, dreigen de ontwikkelingen in de Zuidas fietsers juist vaker in de weg te zitten. Het gevolg: omrijden, langere wachttijden, krappere fietspaden en een grotere druk op de fietsparkeerruimte.

Om mensen op de fiets te krijgen moeten de voorzieningen in de Zuidas juist beter. En hoe dichter bij het centrale deel van de Zuidas, hoe meer dat geldt.

In de hierna volgende onderdelen zetten wij uiteen wat wij daarvoor nodig achten.



4. Aanbevelingen

Aan een levendige, duurzame en bereikbare Zuidas kan de fiets een belangrijke bijdrage leveren als we kansen benutten en nieuwe knelpunten voorkomen. De Fietsersbond doet de volgende aanbevelingen. Die zijn ingedeeld in vier thema's: vervoermiddelenkeuze, proces en stedenbouw, fietsroutes en fietsparkeren.

4.1 Vervoersmiddelenkeuze

Niet met de auto naar je werk gaan. Dat is voor veel mensen onbespreekbaar. Ook in Zuidas. Maar het is nodig om Zuidas nu én in de toekomst bereikbaar te houden.

Dienst Zuidas over week van de duurzame mobiliteit 2014 ⁴

Door de groei van het autoverkeer neemt de druk op de bereikbaarheid en leefbaarheid toe. Daarom wil de gemeente Amsterdam het niet noodzakelijke autoverkeer terugdringen (en) daarom inzetten op: Reduceren parkeren, Autodelen en elektrisch vervoer.

Verkeersstudie Zuidas 2011, dienst IVV, gemeente Amsterdam

Bovenstaande citaten laten zien dat velen ervan doordrongen zijn dat de groei van het autoverkeer beperkt moet worden om de Zuidas nu en in de toekomst bereikbaar en gezond te houden. Er moet worden ingezet op schone en efficiënte alternatieven zoals OV, lopen en de fiets.

Er zijn prima mogelijkheden om dat voor elkaar te krijgen. Ongeveer 40% van de respondenten van onderzoek onder werknemers in de Zuidas⁵ woont binnen een straal van 20km van de Zuidas, 28% binnen een straal van 10km. Een aanzienlijk deel van deze werknemers gebruikt nu nog de auto. Voor hen is de (elektrische) fiets een reëel alternatief. Voor grotere afstanden is een combinatie van fiets en OV een goed alternatief.

Naast goede fietsroutes in en naar de Zuidas (waar we in sectie 5.3 nader op ingaan) en goede mogelijkheden om de fiets te stallen (5.4) is het ook van belang om het fietsen te promoten en het autogebruik te ontmoedigen.

Om het **fietsen in en naar de Zuidas te promoten** bevelen we aan:

- Promotie en informatie over prettige fietsroutes, de voordelen van de fiets, goede fietsen .
- Fietsen in bedrijfsfitness plan stimuleren
- Douche/en omkleedgelegenheid bij de werkplek aanbieden
- Financiële voordelen voor wie niet met de auto komt, en dus geen parkeerplek gebruikt.

Vanzelfsprekendheid van de auto doorbreken

Het gebruik van de auto is voor veel werknemers en bezoekers in de Zuidas vanzelfsprekend. Een leaseauto wordt meestal als een zeer aantrekkelijke secundaire arbeidsvoorwaarde beschouwd evenals de parkeerplek die de medewerker vaak gratis mag gebruiken. Dit is geen stimulans om een alternatief voor de auto te kiezen.

Bij beleidsmakers en in de lobby ligt de focus vooral op de auto en het oplossen van autocongestie. Zo gaan verkeersstudies bijna altijd alleen over autoverkeer. En de uitkomsten van die studies dus

⁴ <http://www.amsterdam.nl/zuidas/nieuws/2014/11november/zuidassers-gaan-slim/>

⁵ Mobiliteitsonderzoek Zuidas (2013?) Goudappel Coffeng in opdracht van Taskforce??,

ook. Dat vertaalt zich op straat in een groei van de auto-infra, vaak ten koste van de ruimte voor fietsers en voetgangers.

Het kan anders, zoals is te zien aan het parkeerbeleid in Amsterdam. Het autoverkeer is sterk teruggedrongen en er is ruimte ontstaan voor alternatieven en een betere doorstroming van het noodzakelijke autoverkeer. In de Zuidas heeft de overheid veel minder (direct) grip hierop, doordat een groot deel van de parkeerplekken privaat is.

Aanbevelingen m.b.t. vervoersmiddelenkeuze

- Wees zeer terughoudend met het uitbreiden van auto-infrastructuur.
- Doe het zeker niet als het de mogelijkheden van efficiënte en duurzame modaliteiten als fietsen en lopen inperkt, bijvoorbeeld als er twee-richting fietspaden door verdwijnen.
- Wees ook terughoudend met het (laten) bouwen van P-garages voor auto's.
- Werkgevers bevelen we aan om de werkelijke kosten van leaseauto en parkeerplek door te rekenen in de salariering. Bijvoorbeeld. door de kosten bij werknemers die met de auto komen, in rekening te brengen en die te laten terugvloeien naar werknemers die kiezen voor fiets, lopen en/of OV.
- Hou een duidelijke parkeerbalans bij, gemeenschappelijk voor bedrijven. Maak daarin duidelijk hoe ver men is met het realiseren van de motie bij de Visie 2009 om 20% minder P-plekken te creëren, d.w.z. 20% minder dan de 29.000 die toen voorzien waren bij het realiseren van gehele programma.
- Voeg een meetlat duurzame mobiliteit toe aan de bestaande streefwaarden voor een duurzame Zuidas. Bijv. een CO2 prestatie-meter voor mobiliteit.



4.2 Proces en stedenbouw

Bij de planvorming in de Zuidas is het niet altijd goed gegaan met de mogelijkheden voor fietsers. Dat heeft te maken met de sterke verdichting in de Zuidas en komt ook doordat de belangen van fietsers onvoldoende worden meegewogen.

Een aantal voorbeelden:

- Het **verdwijnen van 2-richtingfietspaden** langs drukke autowegen, omdat er geen ruimte in de verkeerslichtenregeling (incl. de opstelvakken) is voor 2-richtingfietsoversteken. (Zie voor een overzicht bijlage 2)
- Het hardnekkige **voornemen om de Strawinskylaan te verlagen**. Dit plan brengt met zich mee dat de belangrijke ontvlochten oost-west fietsroute Groene Zoom zou moeten worden verplaatst naar de Prinses Irenestraat. Daardoor zouden dagelijks duizenden fietsers, onder wie veel kinderen op weg naar school, de Beethovenstraat, Parnassusweg en Strawinskylaan gelijkvloers moeten gaan kruisen.
- De **bouw van de Stibbetoren op het fietspad door het Beatrixpark** naar de ongelijkvloerse kruising met de Beethovenstraat. Nadat dat fietspad werd afgesloten, blijkt de gelijkvloerse oversteek waar fietsers heen worden geleid ernstige problemen te geven, m.n. in de spits.⁶
- De **zeer grote investering in het Dok, bedoeld om de barrière van A10 en spoor te verkleinen, laat kansen voor de fiets liggen**. De belangrijke ontvlochten noord-zuid route over de Minervalaan wordt niet doorgetrokken naar het Mahlerplein. Daarmee wordt niet alleen de kans op een aantrekkelijke fietsroute gemist, maar ook de levendigheid die fietsers kunnen toevoegen aan het gebied dat buiten kantooruren uitgestorven is.
- De barrière in het hart van de Zuidas wordt voor fietsers zelfs alleen maar groter doordat de 2-richtingfietspaden langs de Beethovenstraat en Parnassusweg dreigen te verdwijnen.

De Strawinskylaan

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is het idee om de Strawinskylaan te verlagen op het eerste gezicht begrijpelijk. Het talud en de tunneltjes worden nogal eens lelijk en uit de tijd gevonden en soms zelfs eng. De "maaielandstad" zou daar een einde aan maken door met het talud de visuele barrière uit het gebied weg te halen.

Maar met het weghalen van de ongelijkvloerse kruisingen ontstaat een functionele barrière. Dagelijks moeten dan duizenden fietsers en voetgangers de Strawinskylaan, Beethovenstraat en Parnassusweg gelijkvloers kruisen, met oponthoud en risico tot gevolg, en via kruisingen die – nu al voorspelbaar – te krap zullen zijn voor het drukke fietsverkeer.

In plaats van vast te houden aan het idee van een maaielandstad, zou gezocht moeten worden naar manieren om met behoud van de goede functionele kwaliteit (veiligheid, weinig hinder en oponthoud) de ruimtelijke en visuele kwaliteit kunnen verbeteren. Dat vraagt om vernieuwend creatief denken met oog voor alle kwaliteiten van de ruimte. Bruikbare ideeën daarvoor:

- *Een aantrekkelijke invulling geven aan de ruimte langs of in het talud met als goede voorbeelden 'Onder de bogen' langs de Haarlemmerhouttuinen.*
- *De onderdoorgangen aantrekkelijk maken met als goede voorbeelden de passages onder CS en Rijksmuseum, bij de Frans Halsstraat.*
- *Ongelijkvloers op een andere manier realiseren, bijv. met een verhoogde weg op palen.*
- *Bebouwing die het hoogteverschil overbrugt.*

⁶ <http://www.irenebuurt.nl/persberichtfietsroute301013.pdf>

Aanbevelingen m.b.t. proces en stedenbouw:

- Bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen dient een robuust netwerk van veilige, prettige en snelle fiets- en looproutes uitgangspunt te zijn. De kwaliteit ervan dient steeds getoetst te worden aan de stedelijke kwaliteitseisen.
- Bij dat fietsnetwerk horen ook de gewenste aanvullingen op fietsroutes waarvoor robuuste ruimtelijke reserveringen worden vastgelegd. (Zie bijlagen 1 en 3)
- Ruimtelijke plannen moeten altijd zijn voorzien van een deugdelijke verkeerskundige studie waarbij de effecten op fiets- en voetgangersverkeer series worden meegenomen. Verkeersstudies voor de projecten in de Zuidas moeten nadrukkelijk ook de benodigde elementen van en gevolgen voor fietsverkeer meenemen.
- Doe objectief onderzoek naar het realiseren van een fietsverbinding tussen Minervalaan en Mahlerplein.
- Zoek naar grensverleggende stedenbouwkundige ingrepen waarbij fietsers en voetgangers de Beethovenstraat, Parnassusweg en Strawinskylaan ongelijkvloers kunnen blijven kruisen. Bijv. in een ontwerpwedstrijd of een workshop met alle relevante partijen.
- De nieuwbouw langs de Vivaldistraat in Ravel moet uitgaan van een uitstekend vormgegeven fietsroute die probleemloos aansluit op de geplande nieuwe doorgang voor langzaam verkeer onder de A10.



4.3 Veilige, prettige en snelle fietsroutes.

Een samenhangend netwerk van goede fietsroutes leidt naar een hoog fietsaandeel. Een goed fietsnet bestaat uit veilige, snelle en comfortabele routes die zonder oponthoud plaatsen van herkomst en bestemming zo direct mogelijk verbinden. De maaswijdte van het huidige fietsnet in de Zuidas is veel groter dan de aanbevolen 300m (met als belangrijk probleem de A10).

In het fietsnet zijn er ontvlochten routes (d.w.z. autoluw, en in hoge mate barrièrevrij) en routes langs grote autowegen. Beide zijn noodzakelijk.

Ontvlochten fietsroutes zijn bij uitstek geschikt voor fietsers van alle leeftijden en ruimte voor de noodzakelijke uitbreiding van capaciteit zal in de eerste plaats op ontvlochten routes gevonden moeten worden. Autoverkeer op de grote autowegen heeft een betere doorstroming als veel fietsers de ontvlochten fietsroutes kiezen. Ook fietsers langs deze wegen hebben daar voordeel van. De twee belangrijkste ontvlochten routes zijn de Groene Zoomroute (tussen Beatrixpark en IJbaanpad) en de Minerva-as.

Bedreigingen voor het fietsnet

De toename van het verkeer (auto, OV en fiets) en de steeds dichtere bebouwing vormen een aanzienlijke bedreiging voor de veiligheid, de doorstroming en het comfort van fietsers. Zo dreigen er tal van 2-richtingsfietspaden te verdwijnen waardoor fietsroutes minder direct worden en fietsers vaker moeten oversteken, over drukker kruispunten met langere wachttijden waar nu al vaak te weinig opstelruimte is voor fietsers. En het plan om de Strawinskylaan te verlagen zou betekenen dat fietsers te maken krijgen met (nog) meer oversteken, juist in het drukste deel van de Zuidas. Dat zorgt voor onveiligheid, oponthoud, krapte en hinder. Overall waar fietsers krapte, lange wachttijden en omrijden ervaren, zullen ze uitwijken. Door tegen de richting in of over voetpaden te gaan fietsen. Met alle hinder voor voetgangers en andere fietsers van dien.

Fietsen over grotere afstanden, snelfietsroutes

Er zijn uitstekende uitgangspunten om ook op de (wat) grotere afstanden veel autoverplaatsing te vervangen door de fiets. Met goede en vlotte routes liggen plaatsen als Schiphol, Halfweg, Zaandaam, IJburg, Diemen en Uithoorn binnen fietsbereik van de Zuidas. Veel van de routes over de langere afstand bestaan al. Wel kunnen knelpunten verbeterd worden. Vanuit Zuidas perspectief gaat het om het versterken en behouden van aantrekkelijke doorgaande routes door de Zuidas en het verbeteren van de aansluitingen op de regionale routes.

Fietsers en voetgangers

“Wandelen en fietsen zijn dé duurzame modaliteiten van een stad. In de historische binnenstad van Amsterdam, langs smalle grachten en krappe steegjes, zitten voetgangers en fietsers elkaar nog wel eens in de weg. In de Zuidas is nog ruimte om de twee modaliteiten duurzaam naast elkaar te laten bewegen.”
Verkeersstudie Zuidas 2011

In intensief gebruikte gebieden is men nogal eens huiverig voor het mengen van fietsers en voetgangers. Zo werd in de discussie over de fietsroute door Beethoven het risico van fietsen over een plein met voetgangers zelfs hoger ingeschat dan het risico van fietsers die een drukke autoweg moeten kruisen⁷.

⁷ Studie Fietsroutes Beethoven, DRO/DIVV, 2012. <http://bewonersplatformzuidas.nl/wp/wp-content/uploads/2012/08/Bijlage-1-Studie-fiets-routes-Beethoven-DRO-DIVV-d.d.-april-2012.pdf>

De ervaring en onderzoek leren echter dat fietsers en voetgangers meestal goed samen kunnen en dat dat juist ook levendigheid aan voetgangersgebieden kan toevoegen.

Amsterdam heeft ruime ervaring met de combinatie van fietsers en voetgangers en de kansen en knelpunten daarvan. Daaruit blijkt dat fietsers en voetgangers over het algemeen goed samen kunnen gaan, mits er voldoende ruimte is.⁸

Aandachtspunten zijn plekken waar grote fiets- en voetgangersstromen elkaar kruisen. Fietsers geven niet altijd voorrang aan voetgangers op zebra's en fietsers komen soms maar met moeite door een stroom voetgangers heen. Een fietsverbinding tussen Minervalaan en Mahlerplein moet daarom niet direct kruisen met voetgangersstromen in het station. Die zou bijvoorbeeld een plek kunnen vinden achter de roltrappen langs.

Serieuze problemen tussen fietsers en voetgangers ontstaan eigenlijk alleen als drukke fiets- en voetgangersstromen weinig ruimte hebben. Een factor die dat versterkt zijn verkeerslichten, die ervoor zorgen dat grote klonten fietsers en voetgangers elkaar in korte tijd in een beperkte ruimte moeten kruisen. Voorbeelden: Prins Hendrikade bij het Damrak en bij de Geldersekaade, de Stadhouderskade bij het Leidsebosje en bij de Museumstraat en de Jodenbreestraat bij het mr. Visserplein.

Aanbevelingen m.b.t. het fietsnet:

- Stel een robuust hoofdnetwerk fiets vast inclusief reserveringen voor routes die het netwerk fijnmaziger te maken. De fietsroutes dienen direct, veilig, snel en comfortabel te zijn.
- Onderscheid ontvlochten routes (d.w.z. autoluw, en in hoge mate barrièrevrij) en routes langs grote autowegen met bestemmingen. Beide zijn noodzakelijk, maar de uitbreiding van de fietscapaciteit zal in de eerste plaats op ontvlochten routes gevonden moeten worden. De twee belangrijkste ontvlochten routes zijn de Groene Zoomroute (tussen Beatrixpark en IJsbaanpad) en de Minerva-as.
- Behoud en versterk de ontvlochten routes:
 - o Verbind de Minervalaan en het Mahlerplein tot een voorbeeldige ontvlochten fietsroute door het hart van de Zuidas. Zolang zo'n doorgaande route er niet is zijn 2-richting fietspaden rondom het station (Strawinskykaan, Beethovenstraat, Mahlerlaan, Parnassusweg) een absolute noodzaak.
 - o Zorg dat de geplande nieuwe doorgang voor langzaam verkeer onder de A10 ter hoogte van de Vivaldistraat ook ten zuiden van de A10 goede fietskwaliteit krijgt.
 - o Ook in het kenniskwartier is verdichting van de noord-zuid routes noodzakelijk.
 - o En tussen de De Boelelaan en de A10 dient een nieuwe, zoveel mogelijk ontvlochten oost-west fietsroute te worden ingepast, de Mahleroute.
- Behoud 2-richtingfietspaden in ieder geval langs de grotere wegen (met name langs de De Boelelaan, de Beethovenstraat en de Parnassusweg) en rondom het station om die plek alzijdig en flexibel bereikbaar te houden (zie ook bijlage 2)
- Verbind het fietsnetwerk in de Zuidas goed met de (snel)fietsroutes naar de wijdere omgeving zodat ook voor de langere verplaatsingen de fiets en de e-bike aantrekkelijke opties zijn.
- Ga ervan uit dat fietsers en voetgangers goed samengaan als er voldoende ruimte is en geen verstoring door verkeerslichten.
- Besef dat drukke kruisingen voor autoverkeer (vaak met verkeerslichten) – vooral als er ook drukke fiets- en voetgangersstromen zijn – veel meer problemen veroorzaken dan ongelijkvloerse kruisingen. Zie af van het gelijkvloers maken van drukke kruisingen.
- In bijlage 3 staat een uitgebreide beschrijving van de knelpunten en kansen in de fietsroutes in de Zuidas.

⁸ Fietsberaad publicatie 8 Fietsers in voetgangersgebieden, feiten en richtlijnen.

4.4 Fietsparkeren in de Zuidas

“Je ziet dat het hele mobiliteitsvraagstuk is veranderd, zeker op dit soort locaties rondom stations. Mensen gaan vaker met het openbaar vervoer, met de fiets of met de scooter. Dat is sterk van invloed op de inrichting van de parkeerbak. Er wordt vaak gevraagd naar een berging, maar hoe kom ik daar dan met de fiets? Is er een gemeenschappelijke fietsenberging?”

Makelaar Eefje de Voogd⁹ over waar kopers op de Zuidas op letten

Als de fietsparkeervoorzieningen onvoldoende zijn, komen er problemen. Fietsen worden dan her en der geparkeerd, wat slordig, hinderlijk en/of gevaarlijk kan zijn. Bovendien zijn fietsen zonder goede stallingsvoorzieningen kwetsbaar, wat maakt dat mensen slechtere fietsen zullen hebben. Dat geeft meer risico (geen licht, slechte remmen) en een grotere geneigdheid de fiets als wrak of weesfiets achter te laten. Om fietsen over langere afstand aantrekkelijk te maken zijn betere fietsen van belang. Die vragen om goede stallingsplekken.

In een hoogstedelijk gebied als de Zuidas, met (zeer) drukke bestemmingen en woningen in hoge dichtheid, is het faciliteren van fietsparkeren een uitdaging. Des te meer omdat er veel partijen bij betrokken zijn: de gemeente, het rijk, de bedrijven en instellingen, NS, Prorail, eigenaren van woningen en niet in de laatste plaats de fietser zelf.

Aanbevelingen voor fietsparkeren

Bij OV-knooppunten:

- Verdeel de faciliteiten over verschillende toegangen vanuit alle richtingen (bij station Zuid dus ook bij de Beethovenstraat) en ontwerp een vlotte doorloop van de stalling naar de perrons.
- Ontwikkel een toegankelijk, betrouwbaar en robuust verwijssysteem naar beschikbare plekken
- Maak de fietsroutes rondom station Zuid tweerichting, zodat fietsers flexibel de beschikbare stallingsplekken kunnen bereiken.

Bij wonen, bedrijven en voorzieningen:

- Niet alleen de overheid, maar ook wie de parkeerdruk veroorzaakt (bedrijven, woningbouwers en spoorwegen) zijn verantwoordelijk voor (financiering van) fietsparkeervoorzieningen.
- (Inpandige) fietsenstallingen moeten minstens zo makkelijk bereikbaar zijn als parkeergarages voor auto's.
- Ontwikkel een flexibel systeem van parkeerruimte, zodat bij gebrek aan fietsstallingsruimte autoPplekken kunnen worden omgevormd tot fietsplekken.
- Zorg in stallingen voor mogelijkheden voor het opladen van E-bikes, het laten drogen van regenjassen enz.

Handhaving en beheer

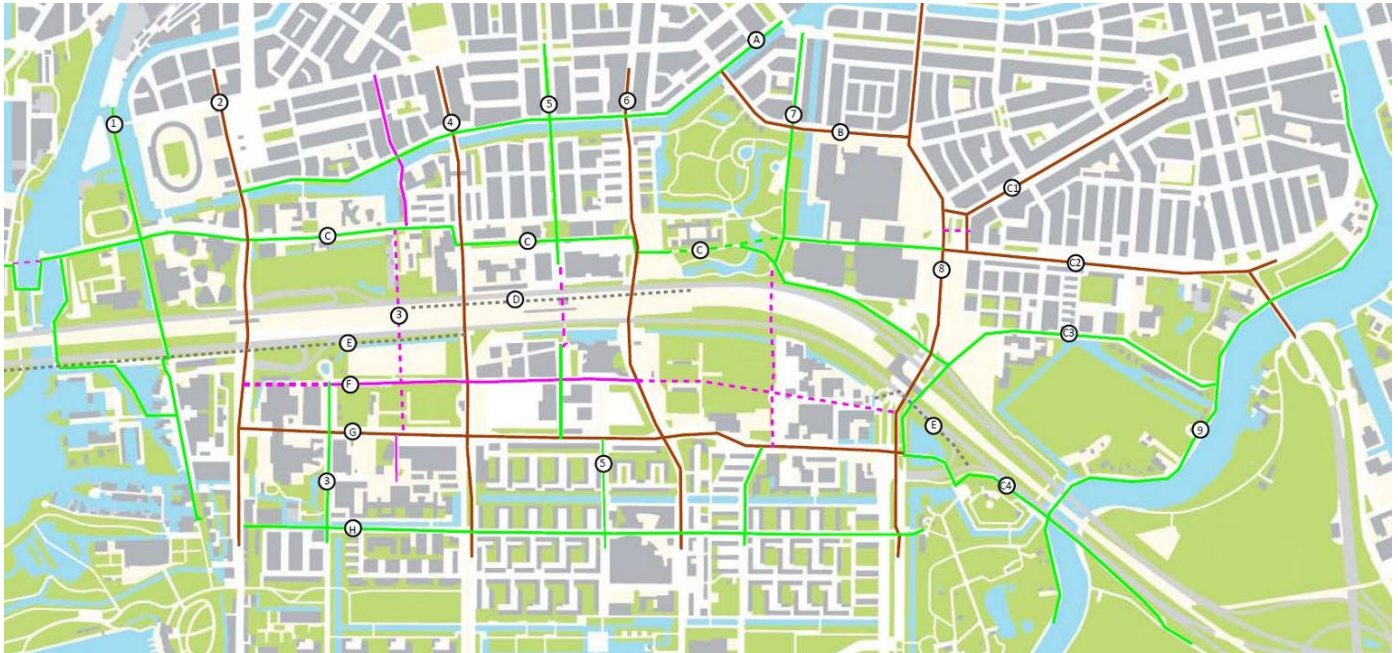
- Regel beschikbaarheid van populaire fietsPplekken door parkeerdurbeperking.
- Besteed aan beheer en handhaving van fietsparkeren structureel aandacht, tijd en geld. En zorg voor eenduidige, heldere regels voor handhaving. Betrek alle relevante partijen, ook fietsers, bij het vormgeven van het beheer.
- Ook bij stallingen bij woningen is beheer nodig, de VVE is hiervoor verantwoordelijk. Promoot good practices van beheer.

⁹ Rooilijn Jg. 47 / Nr. 5 / 2014,

<http://www.rooilijn.nl/wp-content/uploads/2014/10/RL5-2014-Interview-Eefje-Voogd.pdf>

Bijlage 1: Fietsroutes in de Zuidas

In deze bijlage een overzicht van de fietsroutes in de Zuidas. Zie bijlage 3 voor een uitgebreide beschrijving van de verschillende routes en de kansen en knelpunten daarop.



- groene lijn = ontvlochten route (autoluw en in hoge mate barrierevrij)
- bruine lijn = route langs grote(re) autoweg
- roze lijn = gewenste route
- grijze lijn = mogelijke ontvlochten route (routes D en E)
- gestippelde lijn = nog niet aanwezig of tijdelijk buiten gebruik

Bijlage 2: Status 2-richting fietspaden in de Zuidas

Langs veel wegen in de Zuidas dreigen 2-richting fietspaden langs de grote(re) autowegen te verdwijnen. Hier een overzicht waar deze fietspaden bedreigd worden.



enkele lijn = fietspad in 1 richting

dubbele lijn= fietspad in 2 richtingen

— groene lijn= fietspad blijft behouden

— rode lijn= fietspad is of dreigt te verdwijnen

— roze lijn= extra richting gewenst

— blauwe lijn= extra richting wordt toegevoegd

Bijlage 3: Fietsroutes in de Zuidas, beschrijving per route

In deze bijlage worden de routes zoveel mogelijk stuk voor stuk besproken. Het gaat om de karakteristieken, de problemen, mogelijke oplossingen, ideeën. Dit is niet bedoeld als het laatste woord maar als een beschrijving wat er ongeveer nodig is voor een goede ontwikkeling van het fietsverkeer.

Noord-Zuidroutes

1. Museumtramlijnroute. **Ontvlochten.**

Verbinding met: Amsterdam-west (Schinkelroute) ↔ Amstelveen, Westwijk, Amsterdamse Bos, Aalsmeer.

In het algemeen goed. Voor verbetering vatbaar:

- (a) Onderdoorgang A10. Te smal, geen plaats voor voetgangers.
- (b) Kruising met IJsbaanpad. Beter geschikt maken voor afslaand fietsverkeer.

Route verder naar Amstelveen is op een aantal plekken te smal, de voorrangregeling is daar op diverse plekken onlogisch.

2. Amstelveense Weg. **Niet ontvlochten**

Fietspaden in het algemeen goed.

Ten noorden A10 smal. Knelpunt is vooral de brug over het Zuideramstelkanaal (monument). Zorgelijk zijn de oversteken van de op- en afritten van de A10: verkeerslichten zo instellen dat de fietspaden bij autofilevorming niet worden geblokkeerd. Jammer dat ook de westzijde nu met op- en afritten van de A10 te maken krijgt.

3. Van de Boechhorststraat. **Ontvlochten.**

De Van de Boechhorststraat is voor fietsers goed. Op sommige plaatsen smal.

Verbinding naar het noorden ontbreekt. Bij oversteek De Boelelaan midden tussen de Van de Boechhorststraat en Parnassusweg lijkt ruimte daarvoor. Mooiste zou zijn onderdoorgang onder A10 richting Spinozalyceum.

4. Parnassusweg. **Niet ontvlochten**

- Zeer goede verbinding met Amstelveen met 2-richting fietspaden aan Westzijde tot A.J. Ernststraat. Zeer dringend nodig om deze aan westzijde voort te zetten naar Amstelveen (heel veel illegaal gebruikt). Het westelijke 2-richtingsverkeer wordt ernstig bedreigd door bouwplannen ten noorden van de De Boelelaan. Onderdoorgang onder Strawinskylaan essentieel voor de doorstroming.
- Aan oostzijde 2-richtingsfietsverkeer in ieder geval essentieel ten noorden van Mahlerlaan (carré om Station zuid).

5. Minerva-as (en van Weldammelaan). **Ontvlochten route**

(maar met onderbreking ter hoogte van het station)

Verbinding met Amsterdam zuid en centrum ↔ Buitenveldert (o.a. Groot Gelderlandplein), Amstelveen.

De onderbreking van deze route onder de A10 is een probleem voor bewoners uit Zuid, die niet makkelijk naar voorzieningen rondom Mahlerplein en Gelderlandplein kunnen fietsen en voor bewoners uit Buitenveldert die niet makkelijk naar voorzieningen in Oud-Zuid kunnen fietsen. Daarmee is het een barrière tussen de buurten, terwijl het juist de ambitie van het dok is om barrières te slechten.

Ander probleem is dat het moeilijk is om van de ene fietsenstalling naar de andere te fietsen: als de ene vol is, kun je niet goed verwezen worden naar een andere.

Als alternatief zijn slechts niet-ontvlochten routes beschikbaar, met weinig ruimte voor de fiets. Uitdaging: de ontbrekende schakel uit het hoofdnet fiets langs of door de OV-terminal te realiseren. Tal van voorbeelden in NL beschikbaar: hiernaar een studie doen!

Ten zuiden van de A.J. Ernstraat is de van Weldammelaan als fietsroute goed. Tussen A.J. Ernstraat en De Boeelaan redelijk. In de gaten houden of autoverkeer daar teveel toeneemt.

Oversteek over de De Boeelaan richting Mahlerplein is goed te maken, zeker als de De Boeelaan hier 2-baans kan worden. Als een rechtstreekse verbinding met de Minervalaan voorlopig niet mogelijk is, dan is 2-richtingsfietsverbinding als voorzetting richting Oud-Zuid langs de Beethovenstraat westzijde vanaf de De Boeelaan essentieel. Minerva-as is uitstekend ten noorden van de A10.

6. Beethovenstraat. Niet ontvlochten

Amsterdam Centrum en Oud-Zuid richting Buitenveldert (Gelderlandplein), Amstelveen. Intensief gebruikte route met vooral noordelijk te smalle fietspaden.

Ten noorden van Mahlerlaan is aan beide zijden behoud van het bestaande 2-richtingsfietsverkeer noodzakelijk (westzijde deel carré, oostzijde verbinding tussen Ravel en overzijde A10). Ten zuiden, zie van Weldammelaan voor westzijde, oostzijde afhankelijk van inrichting Mahlerlaan. Evenals bij de Parnassusweg is het 2-richtingsverkeer aan beide zijden hier essentieel tijdens de gehele bouwperiode van het Dok: te verwachten zijn periodes met fietsverkeer slechts aan 1 zijde.

7. Herman Heyermansweg-Beatrixpark-Vivaldistraat-van Heenvlietlaan. Ontvlochten.

De geplande fietstunnel onder de A10 maakt een nieuwe ontvlochten route mogelijk.

Amsterdam Pijp, Oost en Centrum ↔ Buitenveldert, Amstelveen oost

Als je hier een onderdoorgang onder de A10 maakt t.b.v. een ontvlochten route, dan moet die op een goede fietsroute aansluiten. Het is onvoorstelbaar dat hier geen 2-richtingsfietspad komt aan de westzijde van de Vivaldistraat, aansluitend op de Van Heenvlietlaan. De straten in Vivaldi zijn onaantrekkelijk voor fietsers door de enorme hoeveelheden parkeerplaatsen in de garages. Fietsers en auto hier zo goed mogelijk scheiden.

De van Heenvlietlaan is nu heel rustig door de slechte bereikbaarheid, maar kan een veel aantrekkelijker alternatief worden en zo de Beethovenstraat en Europaboulevard ontlasten.

8. Europaboulevard. Niet ontvlochten

Aan beide zijden is hier een fietspadbreedte van 4 meter over de volle lengte noodzakelijk om de drukte van fietsers te beheersen.

De kruising bij de Groene Zoom-fietsroute met fietsers en voetgangers baart zorgen. Het lijkt onontkoombaar om hier de doorgangen te verbreden.

9. Amstel(dijk). Ontvlochten

Amsterdam oost en centrum ↔ Ouderkerk, recreatief, Kalfjeslaan.

Ook recreatief uiterst belangrijk. Op zondag het drukst. Moet tijdens bouw Dok steeds berijdbaar blijven want alternatieven zijn heel ver weg en onaantrekkelijk.

Oost-westroutes.

A. Bernard Zweerskade-Stadionkade. Ontvlochten

Goede, belangrijke, ontvlochten route vanaf Pijp, Oost. Tangent: vanuit oosten met zeer veel afslaand fietsverkeer richting zuiden. Lokale bestemmingen: Stadion, Spinozalyceum, Apollohal. Knelpunten zijn de oversteeken Beethovenstraat en Parnassusweg, en aantakking Amstelveense Weg. Moeilijk op te lossen.

B. Diepenbrockstraat-Wielingenstraat. Niet ontvlochten

Sociaal veilig alternatief voor Beatrixpark. Brommer-scooterroute. Aanleg fietspaden over hele lengte nodig. Ingang RAI voor vrachtverkeer problematisch, daar is meer aandacht voor fietsers nodig.

Lokale bestemmingen: RAI, winkels-horeca Scheldeplein, Scheldestraat.

C1. Rooseveltlaan-doorsteek RAI-Beatrixpark, aantakkend aan groene Zoomroute.

Westelijk deel ontvlochten. Oostelijk deel niet ontvlochten

Bestemmingen: Station Zuid, Beatrixpark, RAI, Berlagebrug, Amstelstation, Oost.

- Rooseveltlaan behoorlijk,
- Bij verkeerslichten oversteek Europaplein zijn de belangen van de fietsers tot nu toe verwaarloosd (vooral in west-oost richting). Een oplossing is mogelijk met nieuwe oversteek. Het zou absurd zijn als hiervoor niet snel financiën worden gevonden.
- Oostelijk gedeelte van doorsteek door RAI-terrein voldoet nog niet, is onduidelijk en probeert tevergeefs fietsers in onlogische richtingen te dwingen.
- Voor de rest van de doorsteek zijn er nog geen fietsvoorzieningen; dit geeft veel onduidelijkheid en problemen met voetgangers en auto's. Wordt ieder jaar afgesloten voor enkele weken juist in de periode dat de scholen beginnen. Zeer intensief gebruikte route in de spits.

C2. Kennedylaan. Niet ontvlochten

Bestemmingen: RAI, Stadsdeelkantoor, Mirandabad, Utrechtse Brug, Martin Luther King Park.

- Goede lokale fietsroute.
- Oversteek Europaboulevard vanuit oosten ronduit slecht.
- Aan zuidzijde ontbreekt essentieel 2-richtingsfietsverkeer tussen Graafschapstraat en Maasstraat.

C3. Zuidelijke Wandelweg. Ontvlochten.

Bestemmingen: Station RAI, Mirandabad, Martin Luther Kingpark, Amstel, Utrechtse Brug.

Lokale verbinding naar oosten vanaf tunneltje Europaboulevard. Kan zich ontwikkelen tot belangrijke verbinding met de Utrechtse Brug als daar verbeteringen in de aansluitingen worden gemaakt.

C4. Groene Zoomroute. Ontvlochten:

Rozenoordbrug-tunneltje, A10-tunneltje, Europaboulevard-Beatrixpark-tunneltjes, Beethovenstraat-Strawinskylaan-tunneltjes, Parnassusweg-F. Roeskestraat-IJsbaanpad-Schinkelsluis.

Bestemmingen: Nieuw-West, Schiphol, Sportcomplex Zuid, scholen F. Roeskestraat, Spinozalyceum, Rechtbank, Station Zuid (met stallingen), St. Nicolaaslyceum, Beatrixpark, RAI, Station RAI, Amstelpark, Amstel, Amstelland, Diemen, Zuid-Oost, AMC.

Deze route functioneert zeer goed, al is de kwaliteit de laatste jaren rond de Beethovenstraat aanzienlijk achteruit gegaan. De route moet gezien worden als de ruggengraat van het gehele fietsnet in de Zuidas. Een grondige studie om de kwaliteit van deze route zoveel mogelijk te verbeteren is geboden. Daarbij zal een alternatief ontwikkeld moeten worden voor de plannen om de Strawinskylaan te verlagen. Deze plannen betekenen een zware aanslag op de kwaliteit van de route.

Bij de Rozenoordbrug is een nieuwe fietsbrug nodig i.v.m. de bouw van het Zuidasdok.

Op den duur worden het tunneltje onder de Europaboulevard en de aansluitingen aldaar te krap (zie Europaboulevard, 8).

Aansluiting naar tunneltje Beethovenstraat in 2016 klaar. Tunneltjes daar essentieel voor doorstroming en veiligheid oversteek Beethovenstraat.

Solitair fietspad moet behouden blijven tussen Beethovenstraat en Parnassusweg. (Prinses Irenestraat is ongeschikt als fietsstraat zoals ook eind 2014 is aangetoond door de stand van zaken tijdens de zo goed mogelijk begeleide werkzaamheden met afsluiting fietspad Strawinskylaan.)

Tunneltjes bij de Parnassusweg zijn essentieel voor doorstroming en veiligheid van de oversteek van de Parnassusweg.

Het is afwachten hoe de zo goed mogelijk gemaakte nieuwe aansluiting bij de Amstelveense Weg met oversteek naar het IJsbaanpad gaat werken.
Het rechttrekken van de verbinding over het sluisje zou een grote verbetering betekenen.
Er blijft een kleine hoop dat de aantakking Jachthavenweg richting Amsterdamse Bos te redden valt.

D. Hoge fietsroute net ten Noorden van het spoor. Mogelijk ontvlochten route

Er is een mogelijkheid voor zo'n fietsroute. Het heeft alleen zin een dergelijke route aan te leggen als er een zeer snelle verbinding is met fietsparkeergelegenheid bij Station Zuid, een technisch probleem.

Als het dok is aangelegd maar het spoor nog op niveau ligt, ontstaan nieuwe kansen:

- een fietspad op niveau van het spoor tussen Beethovenstraat en Parnassusweg direct langs de noordzijde van het spoor;
- een fietspad op niveau van het spoor tussen Beatrixpark en westzijde Parnassusweg. Bij de ongelijkvloerse kruisingen moeten er mogelijkheden zijn om op de noord-zuid fietsroutes op het maaiveld te komen. Ter hoogte van het station moet een fietsenstalling bereikt kunnen worden. Of dit zinvol is hangt af van de 'op- en afritten' en de aansluiting op een fietsenstalling en de ingang van het station.

Als de route alleen toegankelijk is voor de stallingen en vanaf het Beatrixpark en de F. Roeskestraat dan blijft de betekenis beperkt tot (ver)doorgaande fietsers en stallen bij Station Zuid.

Alleen een slimme snelle verbinding van de route met het VUMC zou deze meer waardevol maken.

Maar de route kan nooit de plaats innemen van de Groene Zoomroute die veel centrale bestemmingen heeft, hooguit deze ontlasten.

E. Fietsroutes dicht tegen de zuidkant van het spoor. Mogelijk ontvlochten route

Er liggen diverse mogelijkheden hier.

- (a) Aan de oostkant bij Station RAI. Deze zou aanknopingspunten kunnen bieden voor een goede ontvlochten verbinding met het centrum van de Zuidas vanuit oost en zuid-oost.
- (b) Tussen Parnassusweg en Amstelveense Weg. Deze zou aanknopingspunten kunnen bieden voor een goede ontvlochten verbinding met het centrum van de Zuidas vanuit de Amstelveense Weg en de overzijde van de Schinkel.
- (c) Een hoge oversteek over de Amstelveense Weg. Het lijkt dat deze alleen zin kan hebben tezamen met een route als bij (b).
- (d) Een hoge oversteek over de Schinkel voor een route naar Nieuw-West en Schiphol. Ook hier geldt dat een visie nodig is over hoe die te gebruiken zou zijn in samenhang met (c) en (b).

F. Mahlerlaan. Mogelijk ontvlochten route

De huidige Mahlerlaan oogt als een belangrijke doorgaande autoroute, net als de parallelle De Boelelaan. De toekomstige Mahlerlaan wordt nog verder doorgetrokken.

Voor autoverkeer is de Mahlerlaan vooral nodig voor het bereiken van de eindbestemming, dat wil zeggen de aanwezige (en nog te bouwen) parkeergarages.

Voor fietsers heeft de route mogelijkheden, als de Mahlerlaan voor auto's een inrichting krijgt die een zeer soepele toegang tot de parkeergarages mogelijk maakt maar doorgaand verkeer over de hele lengte uitsluit.

Omdat voor de zuidkant van de A10 een goede en ontvlochten oost-west verbinding ontbreekt, ligt het voor de hand om – de logica van de MAA volgend – voor fietsers de Mahlerlaan daarvoor te bestemmen. Temeer omdat deze direct aansluit op de route uit Zuidoost en de route over de te bouwen fietsverbinding over de Schinkel naar Schiphol en Osdorp.

Combinaties van de Mahlerlaan met E(b) en (c) zijn ook mogelijk. In het centrale deel is voor de toegankelijkheid van de fietsenstalling Mahlerplein een tweerichting fietspad aan de noordzijde onder alle omstandigheden volstrekt noodzakelijk (carré om het station).

Deze route is aan de westkant aan te takken op de mogelijk te realiseren nieuwe Schinkelbrug langs de A10 en een bedachte ongelijkvloerse oversteek over de Amstelveenseweg. Daarmee ontstaat een

route naar Schiphol, Nieuw Sloten, Osdorp en Slotervaart. Aan de oostkant aantakken op de (nieuwe) fietsbrug naar Zuidoost.

Het idee is om de route te financieren als snelfietsroute Schiphol-Zuidoost of Schiphol-IJburg (Beter benutten) of uit het MIRT. Deze route zal maar heel beperkt gebruikt worden door fietsverkeer die het hele traject afleggen. Maar de deeltrajecten, waarbij de bestemmingen in de Zuidas de trekkers zijn, zijn van groot belang.

Daarom:

- de Mahlerlaan primair voor fietsers bestemmen en deze in het profiel prioriteit geven: veilige fietsroute voor 8-80 is leidend;
- alle doorgaande autoverkeer weren, alleen lokaal verkeer/ontsluitingen parkeergarages voor auto's handhaven.

Parkeergarages zullen toegankelijk moeten blijven voor autoverkeer van/naar de A10.

Het kruisen van fiets en autoverkeer zoveel mogelijk beperken (door 2-richtingfietspad aan de autoluwe kant of zelfs in het midden indien er in/uitritten voor p-garages zijn).

Een circulatieplan voor autoverkeer ontwerpen dat met het bovenstaande rekening houdt. In dit circulatieplan rekening ermee houden dat de kruisingen/aantakkingen met de Amstelveenseweg/Parnassusweg/Beethovenstraat en Europaboulevard de (afslag)bewegingen zo beperken dat er langs deze wegen ruimte is voor tweerichtings-oversteken voor fietsers.

G. De Boeelaan. Niet ontvlochten

Bestemmingen: VU, VUMC, hotels, scholen, studentenhuysvesting.

- Het oostelijke en westelijke stuk zijn zeer zware autoroutes, daardoor minder aantrekkelijk voor fietsverkeer, en moeilijk oversteekbaar.
- Aan de westkant, tussen de Buitenveldertse Laan en Amstelveense Weg moet het 2-richtingfietspad aan der zuidzijde behouden blijven.
- Aan de noordkant is voor de verbinding tussen de Van Weldammelaan en Centrum/Oud-Zuid 2-richtingfietsverkeer tussen Beethovenstraat en de Van Weldammelaan nodig.
- De De Boeelaan kan waarschijnlijk 2-baans blijven voor autoverkeer tussen de Beethovenstraat en de Buitenveldertselaan.
- Vooralsnog lijkt ook 2-richting fietsverkeer aan de noordzijde van de De Boeelaan tussen de Beethovenstraat en de Europaboulevard nodig (studentenhuysvesting en andere bestemmingen). Een fietsvriendelijker inrichting van Vivaldi-Ravel dan tot nu toe gepland zou misschien een alternatief kunnen zijn.

H. A.J. Ernststraat. Min of meer ontvlochten.

Bestemmingen: Rozenoordbrug, hotels, Gelderlandplein, Amsterdamse Bos.

Redelijk rustige route buiten het gebied. Kan als verdeelroute fungeren vanuit het zuiden. Een wat fietsvriendelijker aankleding, bijv. ruimere geasfalteerde fietspaden, zou helpen.

Denkbaar als doorgaande route mits goed aangesloten op de fietsroute richting Amsterdam Zuidoost.

Deze straat kan uitgebouwd worden tot een straat die beter is voor fietsers (fietspaden in hele lengte, breder, asfalt) en waar doorgaand autoverkeer geweerd wordt.

Let op goede aansluiting voor NZ-routes omdat leeuwendeel fietsers naar de Zuidas zelf moet en niet naar bestemmingen langs deze straat.

Nadelen:

- VU heeft geen bestemmingen/ stallingen aan zuidkant van hun complex
- Komend vanaf brug over de Amstel is het rijden via deze zuidelijke route naar de meeste zuidas-bestemmingen een omweg.