

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



Aan Het Dagelijks Bestuur van
Stadsdeel Amsterdam Zuidoost
p/a mw. M. de Vree
Postbus 12491
1100AL
Amsterdam Zuidoost

Per mail:
c.glerum@zuidoost.amsterdam.nl

Datum: 20 april 2009

Betreft: Zienswijze over de Toekomst van
Zuidoost

Geacht Dagelijks Bestuur,

Graag geeft de Fietsersbond zijn zienswijze over de conceptnota's die er gemaakt zijn over de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in Zuidoost. De Woonvisie 2020, het Programma Groen&Blauw 2030, de Verkenning Woningbouwlocaties en de Studie Over Dreven.

De Woonvisie 2020 en verkenning Woningbouwlocaties

De Fietsersbond ondersteunt in principe het idee om meer woningen in Amsterdam Zuidoost te bouwen. Verdichting maakt dat meer voorzieningen op fietsafstand mogelijk zijn en woningbouw in de buurt van werkgelegenheid maakt dat mensen eerder de fiets dan de auto zullen kiezen om naar hun werk te gaan. Dit heeft vele gunstige gevolgen: betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder, effectief gebruik van de openbare ruimte, gezondheid, energie-efficiënte, sociale veiligheid enz.

Het Programma Groen&Blauw 2030

Versterking van het groen in Zuidoost is een mooi streven en noodzakelijk gezien het vooruitzicht van meer woningen en netto minder groen. Goed en bruikbaar groen in de buurt zorgt dat ook in een stadsdeel waar verdichting plaats vindt recreatie op loop- en fietsafstand bereikbaar is. Het toevoegen van nieuwe verbindingen maken de groengebieden voor fietsers (en voetgangers) (beter) bereikbaar.

Een hoog fietsgebruik vraagt wel om voorzieningen die wij in de nota's over de toekomst van Zuidoost nog niet terug zien. Wij beschrijven ze hieronder en pleiten ervoor dat deze in de betreffende nota's worden opgenomen. Ze zullen de kwaliteiten en de bruikbaarheid van de woningen, het groen en de openbare ruimte in Zuidoost substantieel ten goede komen.

Fietsroutes behouden en versterken

- Het Hoofdnet Fiets is in Zuidoost relatief grofmazig (600-800m). Landelijk wordt een maaswijdte van zo'n 300m aanbevolen. Daarom is het van belang ook de overige fietsroutes in Zuidoost voldoende status te geven. Een status die zich o.m. als randvoorwaarde moet doen gelden bij ruimtelijke veranderingen zoals nieuwe bebouwing of waterpartijen.
- Op de kaart met het Programma Groen en Blauw staat wel een aantal fietsverbindingen maar dat zijn lang niet alle fietsverbindingen in Zuidoost. Zelfs enkele routes van het Hoofdnet Fiets ontbreken. Wij pleiten ervoor om alle fietsverbindingen in Zuidoost in de plankaart op te nemen.

- Nieuwbouw en nieuwe waterpartijen dienen zo ontworpen te worden dat de fietsroutes vloeiend door kunnen blijven lopen.
- Fietsroutes bij voorkeur over vrijliggende fietspaden. Slechts bij uitzondering door 30km/u wegen en dan met een uitstekende inrichting en goede aansluiting op de fietspaden.
- Barrières voorkomen door het maken van bruggen en het ruimtelijk aansluitend plannen van woningen.

Nieuwe fietsroutes

- Met de route ten zuiden van het pompstation van de waterleiding gaat een lang gekoesterde wens in vervulling.
- De fietsroute door Bijlmerweide (Natuurzoom) is een goede aanvulling op de recreatieve routes in Zuidoost, die ongetwijfeld niet alleen door recreanten gebruikt zal worden.
- De route langs de westzijde van het spoor is aardig maar we vragen ons wel af hoe realistisch hij is. Het kruisen van de Gaasperdammerweg is niet eenvoudig en in het verkeersontwerp voor de Meibergdreef en de verlaagde Holendrecht-dreef is met deze route geen rekening gehouden.
- De route in het verlengde van het Kraaiennestpad westwaarts kan een prachtige verbinding worden. Met een aansluiting op het Langveldpad zou het een mooie verbinding naar Ouderkerk vormen. Met de spoorverbreding is het tunneltje onder het spoor echter dicht gezet en ook de passage van de A2 is nog een uitdaging.
- Een groene verbinding tussen het Bijlmerpark en het Gaasperpark juichen we toe. Uiteraard voorzien van een mooie fiets- en wandelverbinding.
- Voor de fietser biedt de situering van de nieuwe woningen in discussiemodel 2 een groenere en daarmee aangenamere verbinding dan in model 1.
- De route richting Weesp behelst o.m. een nieuwe verbinding over de Gaasp. Het voorgestelde pontje tussen Langerlust en Gaaspermolen is een aardige recreatieve verbinding als het het hele jaar door voldoende frequent vaart. Een brug op deze plek is altijd begaanbaar en niet afhankelijk van vaartijden; de Fietsersbond geeft daarom daaraan de voorkeur.

Bereikbaarheid van woningen

- Zorg voor logische aansluitingen van woningen op het fietsnetwerk. Met name bij nieuwbouw langs hoge dreven vergt dit extra aandacht i.v.m. hoogteverschillen.
- Zorg bij nieuwbouw voor veilige en goed toegankelijke fietsbergingen voor bewoners. Voor bezoekers per fiets zijn voldoende fietsenrekken bij de ingang van de woningen nodig.
- Ook bij nieuwe voorzieningen zoals scholen, winkels enz. dienen voldoende en veilige fietsparkeerplekken gerealiseerd te worden.

Uitbreiding waterlopen

- Het voornemen van diverse uitbreidingen van waterlopen en –partijen lijkt gezien de bergingscapaciteit en de waterbeheersing noodzakelijk. Nieuw water kan echter ook een barrière zijn voor fietsers en voetgangers. De Fietsersbond pleit ervoor om in de nota Groen en Blauw op te nemen dat overal waar fietsroutes (hoofdnet fiets en overige fietsroutes) door water doorsneden worden een brug of een andere verbinding gerealiseerd wordt.

Overkluisde Gaasperdammerweg

- De Fietsersbond betreft elke afsluiting van fietsverbindingen over deze lange barrière. Volgens de kaart van het programma Groen en Blauw zouden er tussen het spoor en de Gaasp nog maar 4 (van de huidige 7) verbindingen over blijven.
- Wij willen in dit kader in ieder geval naar voren brengen dat als we moeten kiezen het Kelbergenpad (nu niet opgenomen) de voorkeur heeft boven het Nellesteinpad (nu opgenomen met in het noorden een vervolg langs de (verlaagde) Groesbeekdreef). Het Kelbergenpad kent over een grotere lengte een grotere continuïteit en biedt een betere aansluiting op scholen enz.

Over de studie Over Dreven.

Hoewel deze studie niet ter inspraak ligt hecht de Fietsersbond er zeer aan zijn visie op dit stuk te geven. We hopen dat u deze zal toevoegen aan de inspraakdocumenten over de Toekomst van Zuidoost en ze zult betrekken bij de nadere integrale stedenbouwkundige visie voor de dreven in Zuidoost.

Verlaging van dreven vergt een stedenbouwkundige én verkeerskundige visie

Het verlagen van dreven en de vernieuwing in de Bijlmer hebben ingrijpende gevolgen gehad voor zowel de stedenbouwkundige als voor de verkeerskundige structuur van dit gebied.

In de studie Over Dreven vinden wij vooral een eng stedenbouwkundige beschouwing en ontbreekt een heldere verkeerskundige visie. Zo missen wij een gedegen verkeersveiligheidsstudie, een studie naar de verkeersintensiteiten met een visie op de verkeerskundige aspecten van de profielen van wegen en een goed overzicht van het fietsnetwerk in Zuidoost. Dit vinden wij ernstige tekortkomingen.

Zonder een duidelijke verkeerskundige visie is er grote kans dat wegen gemaakt worden die verkeerskundig tekort schieten. Met ongewenste gevolgen voor de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid. Dat is een gemiste kans, want juist in een gebied als Zuidoost, met relatief veel breedte in de profielen, is er alle ruimte om zowel verkeerskundig als stedenbouwkundig goede ontwerpen te maken.

Veranderde dreven met verkeerskundige tekortkomingen:

Bijlmerdreef bij Ganzenhoef

Langs de noordelijke parallelweg is aan beide zijden haaks-parkeren geïntroduceerd. Bij gebrek aan fietspaden zijn fietsers aangewezen op deze parallelweg die in feite een parkeerterrein is. Dit is een inherent onveilige situatie door de vele parkeerbewegingen en het slechte zicht vanuit de haakse parkeervakken.

Op de parallelwegen mag autoverkeer in twee richtingen rijden. Dit draagt bij aan een onrustig verkeersbeeld en meer onveiligheid bij aansluitingen en kruisingen.

Bijlmerdreef bij Amsterdamse Poort

Langs de hoge dreef zijn woningen en voorzieningen gesitueerd. De voordeuren zijn voor fietsers echter moeilijk bereikbaar omdat er maar beperkt verbindingen zijn tussen de hoge dreef en het maaiveld en er langs de dreef niet gefietst mag worden.

Bovendien zijn er cruciale fietspassages onder de dreef verdwenen waardoor o.m. het stadsdeelkantoor en het marktplein voor fietsers vanuit het noorden slechts via grote omwegen te bereiken zijn.

Oversteken

De verlaagde dreven moeten gelijkvloers gekruist worden. Dit vraagt om een uiterst doordachte vormgeving met goed zicht en waar mogelijk voorrang voor fietsers.

Doorlopende routes

Bij (o.m.) de oversteken Koningshoef/'s-Gravendijkdreef en Kikkenstein/Karspeldreef kunnen fietsers niet rechtdoor oversteken maar zitten er verspringingen in de fietsroutes. Dit doet ernstig afbreuk aan de vindbaarheid van de doorgaande fietsroute.

Om te voorkomen dat bovengenoemde tekortkomingen zich in de toekomst herhalen heeft de Fietsersbond een aantal aanbevelingen over Dreven geformuleerd. U treft ze hierna aan.

Aanbevelingen van de Fietsersbond Over Dreven

De Fietsersbond wil graag de volgende aandachtspunten en aanbevelingen toevoegen aan de studie Over Dreven:

Algemeen

- Zorg voor gedegen studies naar de verkeersveiligheid en de verkeersintensiteiten, door de jaren heen.
- Formuleer hierbij duidelijke verkeerskundige principes over o.a. aantal rijbanen, fietspaden, oversteekbaarheid enz.

In de lengterichting van de dreven

- Maak goede en veilige voorzieningen voor fietsers langs de dreven: in de drevencatalogus is hier volledig aan voorbij gegaan.
- Ventwegen zijn geen fietspaden. Een ventweg biedt niet de veiligheid en het comfort van een fietspad. Ventwegen zijn met name bij winkels onvoldoende veilig en comfortabel door de vele parkeerbewegingen, maar ook op andere dreven zijn vrijliggende fietspaden zeer gewenst vanwege o.a. continuïteit..
- Laat ventwegen niet over een lange afstand doorlopen. In ieder geval mogen de ventwegen niet doorlopen waar hoofdnet fiets de dreven kruist. Gebeurt dat toch, dan is de oversteek die fietsers en voetgangers moeten maken inherent onveilig.
- Ventwegen zijn in principe voor autoverkeer in één richting te berijden. Dit verhoogt de duidelijkheid en de verkeersveiligheid op zowel de ventweg als bij de aansluitingen met de hoofdrijbaan.

Oversteken

- Bij oversteken zonder verkeerslichten nooit meer dan twee maal 1 rijbaan kruisen en zorgen voor een voldoende breed middensteunpunt.
- Oversteken van Hoofdnet Fietsroutes over verlaagde dreven dienen in de voorrang te zijn op een plateau en met duidelijke haaiantanden en blokmarkering.
- Wees bedacht op het zichtbeperkende effect van rijen bomen. Houdt er rekening mee dat de stammen dikker zullen worden.

Doorlopende routes

- Fietsroutes moeten bij het veranderen aan dreven vloeiend blijven doorlopen. Ontwerp goede geleiding als rechtdoor lopen echt niet mogelijk is.
- De kaart op p27 van de studie bevat niet alle fietsroutes in Zuidoost, zelfs enkele Hoofdnet Fiets routes ontbreken. Wij bevelen aan in het vervolg uit te gaan van het complete netwerk van fietsroutes in Zuidoost: het hoofdnet fiets en de overige fietsroutes.

Hoog en laag

- Zorg voor goed toegankelijke verbindingen tussen hoog (dreef) en laag (maaiveld) op logische plekken.
- Zorg voor goede verbindingen voor langzaam verkeer langs de verhoogde dreven met ingangen.

Wij menen met het voorgaande een bijdrage te leveren aan de nota's over de Toekomst van Zuidoost. We zijn benieuwd naar uw reactie en zien uit naar verdere ontwikkelingen in de planvorming.

Met vriendelijke groet,
Fietsersbond Amsterdam,

Marjolein de Lange

