

**Aan** Dienst Zuidas Amsterdam,  
t.a.v. mw. M. Soe-Agnie,  
Postbus 79092,  
1070 NC Amsterdam.

**Onderwerp:** Concept herzien uitvoeringsbesluit Ravel

Geachte mevrouw Soe-Agnie,

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond wil graag haar zienswijze geven over het concept herzien uitvoeringsbesluit Ravel.

Wij zijn van mening dat het plan onvoldoende rekening houdt met de door de gemeenteraad en de wethouder gevraagde **ambitie voor de fiets** in de Zuidas<sup>1</sup>.

In het plan ontbreken goede aansluitingen van de fietsroutes in het gebied op buiten het plangebied verder doorlopende fietsroutes, zowel noord-zuid, als oost-west.

## Noord-zuid-route

Er wordt fors geïnvesteerd in een nieuwe fietstunnel onder A10 en spoor tussen Beatrixpark en Vivaldistraat. Dit kan een mooie doorgaande route worden tussen Amsterdam Centrum en Oud Zuid aan de ene kant, en Buitenveldert en Amstelveen aan de andere kant.

Maar het “concept herzien uitvoeringsbesluit” houdt daar geen rekening mee. Vanuit de tunnel wordt de fietser aan zijn lot overgelaten in een gemengd profiel, waar veel automobilisten op zoek zijn naar een parkeergarage. De Vivaldistraat is nu al druk en onprettig voor fietsers, dat wordt het met de nieuwe ontwikkelingen en parkeervoorzieningen nog meer.

Een 30km regime zonder fietspad voldoet niet.



**Barbara Strozilaan nu: zo moet het dus niet!**

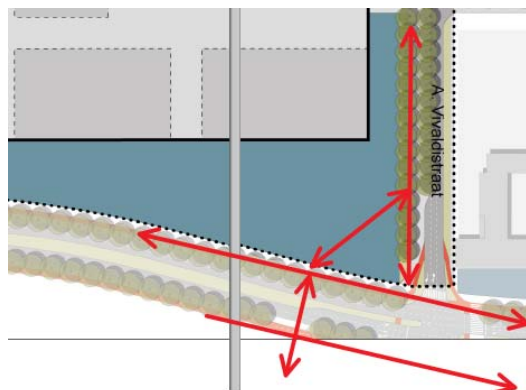
**De Vivaldistraat ontsluit straks nog fors meer kantoren en garages en wordt dus nog veel drukker met auto's.**

<sup>1</sup> Brief wethouder van Poelgeest aan Zuidasdok dd 27 februari 2014, kenmerk 2140239/ij/FF

Er is –ongeacht het snelheidsregime- in de Vivaldistraat een profiel nodig met vrijliggend fietspad, dat goed aansluit op zowel de nieuwe fietstunnel als op de Van Heenvlietlaan verder naar het zuiden.

Hiervoor kun je bijvoorbeeld in de hele lengte vanaf de tunnel tot aan de Van Heenvlietlaan een tweekantingsfietspad aan de westkant van de Vivaldistraat leggen. Dat voorkomt ook dat fietsers onnodige oversteken over de Vivaldistraat moeten maken.

Er zal bovendien een logisch aansluitende en veilige oversteek moeten komen over de De Boelelaan naar het vervolg op de Van Heenvlietlaan.



*in rood: fietspaden met mogelijke aansluiting over de De Boelelaan naar de Van Heenvlietlaan.*

## Oost-west-route

Ook houdt het “concept uitvoeringsbesluit” geen rekening met de nieuwe rol die de Mahlerlaan zal krijgen als oost-west fietsroute.

Nu al fungeert de Mahlerlaan als fietsroute naar het hart van de Zuidas en station Zuid/WTC en als drukke fietsverbinding tussen RAI-station en VU/ VUMC.

Zeer waarschijnlijke komt er in het kader van het Zuidasdok een fietsbrug langs de zuidzijde van de A10 over de Schinkel voor fietsers van/naar **Schiphol en NieuwWest**. Ook is er de ambitie om deze fietsbrug aan te sluiten op een ongelijkvloerse fietsoversteek over de Amstelveenseweg naar de Mahlerlaan.

In het kader van de verbreding van de A10 op de Rozenoordbrug wordt gewerkt aan een nieuwe en betere fietsbrug over de Amstel aansluitend op een aantrekkelijker fietsroute, waardoor meer fietsers deze routes van en naar **Zuidoost** gaan gebruiken.

Ook is te verwachten dat door de bouw van het Amstelkwartier, een nieuwe brug over de Weespertrekvaart en een betere verbinding over de Amstel de fietsroute via de Zuidelijke Wandelweg en de fietstunneltjes naar station RAI een toename van het aantal doorgaande fietsers van en naar **Oost** met zich mee zal brengen.

**Hierdoor wordt de Mahlerlaan onderdeel van een doorgaande fietsroute tussen Oost / Zuidoost enerzijds en Schiphol/ Nieuw West anderzijds**

Deze nog te bouwen fietsvoorzieningen zijn een vlag op een modderschuit, wanneer de Mahlerlaan geen veilige en snelle **fietsoversteek over de Beethovenstraat** richting Vivaldistraat krijgt. Dat lukt alleen als daar nu al rekening mee gehouden wordt.

Een eenvoudige maatregel zou zijn om hier het rechtdoor oversteken van autoverkeer over de Beethovenstraat onmogelijk te maken. Dit maakt de kruising beter regelbaar en voorkomt bovendien dat de Mahlerlaan als alternatieve doorgaande route gebruikt gaat worden in plaats van de De Boelelaan. Wel blijven alle bestemmingen ook per auto prima bereikbaar.

De fietsroute loopt daarna verder **door de Mahlerlaan**, Het profiel voldoet op zich aan de richtlijnen voor het hoofdnet fiets van de verkeerscommissie, maar niet aan de fietsambitie die de Zuidas voor deze route zou moeten hebben.

Ronduit gevaarlijk lijkt het einde van de Mahlerlaan te zijn, waar de vrijliggende fietspaden vlak voor een kennelijk te smalle brug lijken te stoppen. Dit moet natuurlijk anders, het is bovendien voor fietsers gevaarlijk om ineens op de drukke rijbaan geleid te worden.

In het concept-uitvoeringsbesluit (zoals op het kaartje “ontsluiting fiets”, p 22) ontbreekt tenslotte de fietsverbinding **richting station RAI** en Europaboulevard. Zonder zo’n vervolg zullen de meeste fietsers zich gedwongen voelen hun weg naar het oosten via de De Boelelaan voort te zetten. Veel beter is om de route zo direct als mogelijk aan te sluiten op de Scarlattilaan en deze primair als fietsroute in te richten en (buiten dit plangebied) bij station RAI uit te laten komen.



*in rood: een mogelijke directe aansluiting tussen de Mahlerlaan (straks directe fietsroute tot aan Schiphol) en station RAI via de Scarlattilaan. We gaan hier uit van een tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Vivaldistraat. Let ook op het ontbreken van een stukje fietspad bij de brug in de Mahlerlaan.*

Nu wordt vooral de Barbara Strozziilaan als verbinding naar het RAI-station gebruikt. Maar deze ligt niet in het verlengde van de Mahlerlaan en is door het rijdende, parkerende en stoppende autoverkeer voor fietsers zeer onaangenaam. Deze weg moet voor fietsers veiliger worden gemaakt.

## Profiel De Boelelaan en Beethovenstraat

Langs de noordkant van de De Boelelaan en de beide zijden van de Beethovenstraat zal onvermijdelijk een tweerichtingsfietspad nodig blijven. De oversteekbaarheid van beide wegen is beperkt en de doorgaande routes zorgen ervoor dat fietsers de fietspaden in beide richtingen blijven gebruiken. Dat wordt nog versterkt wanneer er geen fietspassage door station Zuid/WTC zou komen. Dat niet faciliteren zal onveilige situaties veroorzaken, met name op de kruispunten.

De profielen van de De Boelelaan en de Beethovenstraat in dit uitvoeringsbesluit moeten hiervoor worden aangepast.

Vriendelijke groet,

namens de Fietzersbond  
Gerrit Faber