



Aan de gemeenteraad van Amsterdam
P/a Directeur Ruimte en Duurzaamheid
t.a.v. mevrouw H. Linger
Postbus 2758
Amsterdam

ZIENSWIJZE FIETSERSBOND BIJ ONTWERP-BESTEMMINGSPLAN SLUISBUURT ZEEBURGEREILAND

25 mei 2018

1) Fietsverbinding Zeeburgereiland met de stad niet op tijd beschikbaar

Op blz. 14 van de Toelichting staat dat mogelijke fietsverbindingen geen deel uitmaken van het bestemmingsplan. De Fietsersbond vindt dat in een plan dat zo nadrukkelijk uitgaat van beperking van autogebruik en -bezit (parkeernorm 0,3) wel gewaarborgd moet worden dat fietsverbindingen van goede kwaliteit vanaf het begin van de bewoning aanwezig zijn. De Hogeschool Holland wil al in 2021 haar nieuwe vestiging in de Sluisbuurt openen. Dat betekent al direct veel fietsverkeer.

Op dit moment is dat duidelijke niet het geval: de enige verbinding met het Centrum en de meeste andere stadsdelen loopt op dit moment via de Amsterdamse brug. Daar zijn de fietspaden nu al te smal. De fietsers moet hier de ruimte delen met bromscooters die hier in 2019 volgens het gemeentelijk plan SNOR moeten blijven rijden, ook al gaan ze overal elders van het fietspad af. Er ligt zelfs een voorstel om de brommers die nu nog van de rijbaan gebruik maken, dan ook van de fietspaden gebruik te laten maken. En dat terwijl het fietsverkeer over de bruggen enorm toeneemt. De voetpaden waar de fietspaden direct zonder hoogteverschil aan grenzen zijn ook nog eens veel te smal. Ook het aantal voetgangers neemt hier sterk toe. Dat zijn met name kampeeders van camping Zeeburg. Deze bewegen zich als ze naast elkaar lopen geregeld over de fietspaden.

Wij zijn dan ook verontwaardigd dat op blz. 15 van de toelichting gesteld wordt: "De fietsverbinding is op dit moment verkeerskundig niet perse nodig". Wij vinden die wel nodig, en wel op zo kort mogelijke termijn.

Op blz. 14 van de toelichting staat dat naast een fietsbrug van de Sluisbuurt naar Sporenburg ook een tunnel en een extra hoge brug in het vervolgonderzoek worden meegenomen. En ook een fietsbrug via Cruquius en Borneo. Hiervoor worden ruimte en middelen gereserveerd. Wij vragen ons af waar staat aangegeven welke ruimte precies wordt gereserveerd en welke financiële middelen.

De gemeenteraad heeft al maanden geleden gevraagd om meerdere varianten te onderzoeken. Wij zijn geschrokken dat hiermee nog zo weinig vorderingen zijn gemaakt. Onze verwachting was dat de fietsverbindingen deel zouden uitmaken van het mobiliteitsplan IJburg-Zeeburgereiland, dat bijna klaar is. Maar nu lezen wij op blz. 15: "In het mobiliteitsplan

zal worden voorgesteld om zo spoedig mogelijk het nader onderzoek naar een fietsverbinding op te starten." Het onderzoek moet dus nog beginnen! Op deze manier dreigt de fietsverbinding sluitpost te worden na de wel ontwikkelde maatregelen voor auto en openbaar vervoer. Oplossingen voor het fietsverkeer zouden juist leidend moeten zijn, gelet op het verwachte aandeel van 45 % van de fiets in het totaal aantal verplaatsingen van/naar de Sluisbuurt (bijlage 15 van de toelichting, blz. 9). Hoe kan de gemeente hiervan uitgaan, als de bestaande fietsverbindingen zo slecht zijn en er zo weinig zicht is op welke fietsverbindingen er in de toekomst komen en wanneer? De fietsverbindingen worden nu sluitpost, terwijl alle andere planonderdelen al worden uitgewerkt en uitgevoerd. Het gevaar dreigt dat optimale oplossingen straks vanwege de planuitvoering niet meer mogelijk zijn. Dit is strijd met het MER-advies 'Zeeburgereiland 2016', waarin op blz. 5 wordt geadviseerd: *"Beschrijf de wijze waarop het fietsverkeer bevorderd wordt en of dit tot knelpunten leidt."* In bijlage 15 'Verkeersonderzoek' en bijlage 16 'Verkeersregeltechnisch onderzoek' van de bestemmingsplantoelichting worden vele pagina's gewijd aan de vraag of de capaciteit voor het autoverkeer op de omliggende wegen wel voldoende is en blijft het fietsverkeer volledig buiten beschouwing. De Fietsersbond dringt aan op een gelijkwaardige uitwerking van het fietsverkeer in het bestemmingsplan.

De Fietsersbond heeft in zijn reactie op het Stedenbouwkundig Plan aangegeven de voorkeur te geven aan een fietsverbinding in het verlengde van de IJburglaan via de punt van het eiland Cruquius naar het eiland Borneo. Deze variant moet op verzoek van de gemeenteraad worden onderzocht. Wij vinden dat alle nog te onderzoeken varianten met een kaartje in de toelichting moeten worden opgenomen. Nu staan op blz. 15 alleen kaartjes van de eerder onderzochte varianten.

In het op 24 mei verschenen Coalitieakkoord staat in de paragraaf 'Ruimtelijke ordening' op blz. 35 een passage die ons nog verder verontrust:

"Het College presenteert bij de voorjaarsnota 2019 een nieuwe raming van het vereveningsfonds waarin rekening wordt gehouden met vier afspraken:

- *De fietsbrug Sluisbuurt gaat door, maar de investeringen worden pas voorzien op het moment dat een voldoende aantal woningen is opgeleverd. De wethouder Grondzaken doet een voorstel hoe dit in het plan voor de Sluisbuurt en de financiële planning wordt verwerkt."*

Het eiland Zeeburg wordt op dit moment al in hoog tempo volgebouwd, zodat het onverantwoord is om het toenemend fietsverkeer nog lange tijd af te wikkelen via de te smalle fietspaden van de Amsterdamse brug. Het verontrust ons ook dat er kennelijk vanuit gegaan wordt dat de brug variant vanuit de Sluisbuurt wordt gekozen, terwijl het onderzoek naar de door de gemeenteraad toegevoegde varianten nog moet beginnen.

2) Houd rekening met een ongelijkvloerse kruising voor fietsers van de Zuiderzeeweg met de IJburglaan

Op deze kruising worden fietsers nu al geconfronteerd met zeer lange wachttijden en tekort aan opstelruimte bij de verkeerslichten. Dat zal alleen maar erger worden. Hiervoor moet op tijd een goede ongelijkvloerse oplossing uitgewerkt worden, zodat daarmee in de planvorming rekening gehouden kan worden.

Het gaat zowel om het ongelijkvloers kruisen van de IJburglaan/tunnelmond Piet Heintunnel als de Zuiderzeeweg.

3. Houd rekening met een fietsonderdoorgang onder de Zuiderzeeweg in het verlengde van de John Blankensteinstraat

De steeds drukker wordende Zuiderzeeweg is een barrière tussen de Sportheldenbuurt en de Sluisbuurt. Om de wijken beter met elkaar te verbinden, ligt een onderdoorgang onder de brugopgang van de Zuiderzeeweg voor de hand. Omdat nog steeds rekening wordt gehouden met de fietsbrugvariant vanaf de Sluisbuurt over het Amsterdam-Rijnkanaal, moet zo'n onderdoorgang zeker worden opgenomen, zodat deze voor de bewoners van de

Sportheldenbuurt veel sneller en veiliger bereikbaar wordt. De John Blankensteinstraat ligt in het verlengde van zo'n brug. Ook voor fietsers vanuit Steigereiland en IJburg is deze route een aantrekkelijke optie zolang er geen ongelijkvloerse kruising is van de IJburglaan met de Zuiderzeeweg.

4) Maak een knip voor autoverkeer in de Hoogstraat en dwing 30 km/u af met verkeersdrempels

De winkels en voorzieningen van de Sluisbuurt worden geconcentreerd in de Hoogstraat, de centrale as. Daar komt ook de vestiging van de Hogeschool Holland. Indien de fietsbrugvariant vanuit de Sluisbuurt wordt gekozen zal ook een groot deel van het fietsverkeer van/naar IJburg gebruik moeten maken van de Hoogstraat. Daarom moet het autoverkeer hier zoveel mogelijk worden geweerd. Het autoverkeer van bewoners is niet het enige autoverkeer. Denk ook aan het bedienend autoverkeer: de vele pakketdiensten, laad- en losverkeer, onderhoudsbedrijven. Om te voorkomen dat het meeste autoverkeer wordt afgewikkeld via de centrale as, is een knip voor autoverkeer nodig in het midden van de Hoogstraat. Het autoverkeer kan volgens het Verkeerscirculatieplan op blz. 30 van de toelichting zonder problemen via de overige straten worden afgewikkeld. Het noordelijke deel van de Sluisbuurt kan dan per auto via de parallelweg van de Zuiderzeeweg bereikt worden

Wij juichen het toe dat alle straten van de Sluisbuurt worden vormgegeven als 30 km-gebied. Op blz. 29 van de Toelichting staat: "Dit kan gestimuleerd worden met drempels". Wij vinden dat deze zin vervangen moet worden door: "Dit moet afgedwongen worden met fietsvriendelijke verkeersdrempels".

5) Houd rekening met ruime fietsparkeervoorzieningen bij de halte van tram 26

Het geplande aantal van 28.500 fietsparkeerplaatsen in de Sluisbuurt lijkt wel voldoende. Een punt van zorg is wel of er voldoende fietsparkeerplaatsen zijn bij de tramhalte van lijn 26, want grote delen van de Sluisbuurt en de Sportheldenbuurt liggen op grotere afstand dan 500 meter van de halte, zodat de fiets in het voor- en natransport een zeer gewenste optie is.

Met vriendelijke groet,

Fietsersbond Afdeling Amsterdam
W.G. Plein 84, 1054 RC
T: 020-6854 794
e: amsterdam@fietsersbond.nl
i: fietsersbond.amsterdam
T:@adamfietst
F:amsterdamfietsersbond.com