

Hoe staat het met de Zuidas?

Ontwikkeling van de Zuidas betekent ook ontwikkeling van infrastructuur. Wordt dat een sluitpost of wordt er serieus over nagedacht? En hoe zit het met de belangen van de fietsers daarbij? Wij doen ons best de visie en standpunten van de besluitvormers te beïnvloeden. Een tussenstand.

In de vorige OEK schreef ik dat we nu wat beter zouden weten waar we staan. Maar dat blijkt een illusie. Op het moment dat ik dit schrijf is onzekerheid troef en is het met de salami-tactiek van de Zuidas moeilijk inschatten waar we uit zullen komen.

Terug naar dit voorjaar. Stad en Staat zouden gaan beslissen wat ze willen met de Zuidas en hoe ze dat willen (laten) financieren. Tijdens die discussie bleek dat private partijen (banken, verzekeraars) op dit moment helemaal niet zitten te springen om riskante investeringen die in tientallen jaren moeten worden terugverdiend. Ze willen dus meer invloed en minder risico.

Een goed stedenbouwkundig plan

Toen werd besloten dat de stad dan maar eerst haar stedenbouwkundige visie zou gaan vastleggen, los van de vraag hoe e.e.a. gefinancierd wordt. Die visie is er nog niet. Extra stroppen bij de Noord/Zuidlijn, failliet gaande banken, andere raadsleden, wie weet wat voor invloed dat gaat hebben, maar daar wil ik het hier niet over hebben. Voor de Fietsersbond is het stedenbouwkundig gedeelte wel het belangrijkste. Wat wij daarvan vinden, hebben we beschreven in OEK 72 (mei 2007). In de politiek komt het er dan op aan om te zorgen dat je je zin krijgt. Dat begint met vaak herhalen wat 'je zin' is en waarom, tegen iedereen die het weten moet.

Iedereen staat welwillend tegenover het belang van fietsen in de Zuidas. Dat lijkt mooi, maar in de praktijk van de plannenmakerij zien we te weinig aandacht voor het grote geheel. We werkten in deze ronde toe naar de gemeenteraadsvergadering waarin de *Visie Zuidas 2007* zou worden vastgesteld. Een zgn. richtinggevend document voor de Zuidas, maar met een wat onduidelijke status. Pas op het allerlaatste moment werd besloten dat dit document toch maar in de inspraak moest. Voor ons prima, want dan konden we nóg een keer vertellen wat we vonden, maar ook een beetje raar. Hoe dan ook, die *Visie* moest vastgesteld worden en wij wilden dat daarin ook iets opgenomen zou worden over fietsen, en over hoe je denkt dat te gaan bereiken. Opschrijven dat je wil dat het fantastisch wordt is in zoverre makkelijk dat iedereen het daarmee eens zal zijn... Maar je wilt niet dat wat wordt opgeschreven tot niets verplicht.

Gebrek aan overzicht

Belangrijk voor ons is de plek van fietsroutes in het totale ontwerp. Fietsen doe je niet op een aanhangsel van de autowegen in de Zuidas, maar over een samenhangend Hoofdnet Fiets, door de hele stad. Bij de Zuidas werkt men echter per deelproject. Binnen zo'n deelproject wordt gekeken waar de fiets past, en daar wordt dan een strook asfalt van zo'n 2 meter getekend. Aansluitingen, routes, bestemmingen, die komen niet aan de orde, want ze overstijgen het gemiddelde deelproject. Wij houden bij elk van die deelprojecten hetzelfde verhaal, en worden daar wel eens moedeloos van.

Missers

In de gemeenteraad hebben velen het idee dat het goed geregeld is met de toezegging dat de fiets belangrijk is. Vrijliggende fietspaden langs de hoofdroutes zitten erin, wat willen we dan nog meer? Wij weten wel voorbeelden waar het mis gaat:

- De Mahlerlaan heeft fietspaden van minder dan 1,80m, minder dan de minimum maat dus. Op de Marnixstraat (zie p15) zijn we daar blij mee, maar als je een nieuwe straat aanlegt, waar je een prachtig fietspad langs de spoordijk voor hebt opgeofferd, is een breedte van minder dan 1,80m op een route die diverse parkeergarage-inritten kruist onder de maat.
- De route door het RAI complex is in de Visie onderdeel van het Hoofdnet Fiets, maar als de directeur van de RAI het vervelend vindt, is er geen Zuidas te bekennen die opkomt voor het fietsbelang. En het dreigt een onduidelijke gedoogroute te worden, wat het nu in feite is.
- De tunnel onder de Beethovenstraat wordt gestremd voor bouwwerkzaamheden. De alternatieve kruising met de Irenestraat is dan een probleem, maar ook het omrijden door het park wordt niet vanzelfsprekend gefaciliteerd. Wat blijft er dan over van je hoofdfietsroute?

Garanties en moties

Eigenlijk wilden we gewoon meer garanties. Gelukkig vonden we een luisterend oor in de gemeenteraad, bij met name GroenLinks. We wilden onze ambities in woorden vatten die ten eerste zorgen dat je mensen er later op kunt aanspreken, maar die ook weer niet zo



specifiek zijn dat je ze nu eigenlijk nog niet vast kunt leggen. Dat laatste is in elk geval gelukt, hetgeen GroenLinks inspireerde tot een motie over 'gebiedsregie'. Deze motie, en ook een tweede, over het ook tijdens de ontwikkelingsfasen waarborgen van het belang van de Oost-West- en Noord-Zuid-fietsroutes, zijn met algemene stemmen aangenomen. Een derde motie die voor ons belangrijk was, werd geïnitieerd door de bewonersvereniging Beethovenstraat-Parnassusweg. Zij willen, net als wij, dat de Strawinskylaan hoog blijft liggen. Vanwege de verkeersveiligheid en overlast van het autoverkeer op maaiveld, maar voor deze bewoners ook om een afscheiding te behouden tussen de drukke Zuidas en hun rustige woonwijk. In de Visie zoals die voorlag ging de Strawinskylaan zonder meer naar beneden. Er is nu een motie aangenomen die eist dat er vóór het nemen van een beslissing daarover een uitgewerkt stedenbouwkundig plan van het deelgebied Strawinsky moet komen. In dat plan moeten onze bezwaren opgevangen worden, dan kunnen we verder zien.

Het blijft erg moeilijk om de concrete problemen waar we nu mee te maken hebben, op te lossen via moties waar een meerderheid van de gemeenteraad voor is op het moment dat in de Raad wordt gediscussieerd over een Visie met een eindplaatje. Toch hebben we goede hoop dat we met deze moties de Zuidasontwikkelaars kunnen aanspreken op hun houding ten aanzien van fietsbeleid. Dat goede fietsbeleid blijft wat ons betreft bepalend voor de Amsterdamse kwaliteiten van de Zuidas.

GdW