

Fietsroute Beatrixpark

23 juli 2013



Afdeling Amsterdam

Geachte raadsleden,

Op 13 maart 2013 nam uw raad unaniem een motie aan om een fietsroute door het Beatrixpark te maken die aansluit op het bestaande tunneltje onder de Beethovenstraat. Dit om scholieren en forenzen een veel verkeersveiliger alternatief te kunnen bieden dan de fietsroute door de Prinses Irenestraat die uitkomt op het nog altijd onoverzichtelijke kruispunt met de Beethovenstraat. Daarnaast is het van belang dat de aanleg van deze alternatieve route het maatschappelijk draagvlak voor de bebouwing aanzienlijk kan vergroten.

Wij richten ons direct tot u omdat de bijeenkomst van de co-creatie ons maar weinig tijd bood om onze voorstellen toe te lichten. Bovendien willen we u graag aangeven dat deze voorstellen inmiddels een breed draagvlak genieten, zowel in de buurt als bij belangrijke betrokkenen in het gebied. Hierover volgt eind augustus nog een bericht.

De voorstellen zijn bovendien realiseerbaar, hoeven geen extra geld of tijd te kosten, passen binnen het ontwerp van de co-creatie en sluiten het beste aan op het tunneltje.

In de bijlage vindt u de voorstellen beschreven.

Het wijkt op onderdelen af van de variant die tijdens de co-creatiebijeenkomst de voorkeur had van de Dienst Zuidas. Zo houdt ons voorstel meer rekening met de veiligheid voor voetgangers en kiest het voor een (door Stibbe ondersteund) tracé vlak langs de noordkant van het Stibbegebouw. Hier is genoeg ruimte en komt een fietser veel minder verblijvende en overstekende voetgangers tegen dan aan de zuidzijde.

We waren overigens nogal verbaasd dat tijdens de co-creatie een nieuw uitgangspunt opdook, dat door niemand (behalve de Zuidas organisatie zelf) werd ondersteund, namelijk dat de fietsroute "niet concurrerend" mocht zijn voor de route door de Prinses Irenestraat. "Niet concurrerend" betekent dat de route door het park zo onaantrekkelijk wordt gemaakt, dat geen van de fietsers zou gaan kiezen voor die route. Tijdens de co-creatie werd het afgezwakt dat de route 'niet te aantrekkelijk' zou mogen worden. Maar ook deze interpretatie strookt niet met de geest van de motie, die beoogt fietsers een veiliger route te laten kiezen. We erkennen slechts het uitgangspunt dat niet de middenroute door het park, maar de Prinses Irenestraat deel uitmaakt van het 'Hoofdnet fiets'.

We hopen dat u er bij uw wethouder en de Dienst Zuidas ervoor wilt pleiten om te kiezen voor onze bijgevoegde uitwerking van de alternatieve fietsroute, die immers het beste aansluit op wat u met uw motie op 13 maart heeft beoogd.

met vriendelijke groet

Gerrit Faber

Fietsersbond afdeling Amsterdam



voor veilig, snel en plezierig fietsen



Variant 3-B-Plus

Bij de afsluiting van de laatste sessie van de co-creatie kwamen veel verschillende modellen voor de fietsroute naar voren, met veel verschillende namen en letters. Ondanks al deze verschillende letters beluisterden we onder alle betrokkenen toch een grote overeenkomsten.

Wij proberen deze als volgt samen te vatten in dit model “3-B-plus”, dat is een optimalisering van de voorkeursoptie van het Bureau Zuidas 3-B, door opname van enkele componenten van optie 1.

algemeen

Belangrijk is dat de fietsroute voor iedereen veilig en aantrekkelijk wordt. Fietsers en voetgangers moeten elkaar niet in de weg zitten, het is in beider belang dat er voldoende breedte is.

Ook duidelijkheid van de route, zodat fietsers en voetgangers weten wat ze van elkaar kunnen verwachten en fietsers niet ‘uitzwermen’ over alle paden in het gebied draagt bij aan veiligheid.

Tenslotte is goede verlichting onontbeerlijk voor veiligheid in de avonduren en winterspits.

Voor de verdere beschrijving van de route knippen we deze in vier delen

1. oostelijk deel:

Oostelijk deel volgens optie 1: maak zoveel mogelijk gebruik van het bestaande pad. Dit bespaart kosten.

Wanneer het belangrijk wordt gevonden dat de noordelijke route benadrukt moet worden als 'hoofdnet fiets' kan dat in de vormgeving van de splitsing tot uitdrukking worden gebracht door bijvoorbeeld de voorrang in de bocht te regelen.

Wanneer de brug iets zuidelijker wordt aangelegd, zal de aansluiting daarop moeten worden aangepast.



2. brug

Brug volgens model 3b: maak de brug zo kort als mogelijk.



Geef de brug de breedte die nodig is om voetgangers en fietsers elkaar veilig te kunnen laten passeren (minimaal 5 meter).

Suggestie voor kostenbesparing: maak het water ter plaatsen van de brug enkele meters smaller (en compenseer dat elders). Maak in één keer een definitieve brug in plaats van eerste een tijdelijke brug te maken.

3. tussen de nieuwe plots 4 en 6/7

Volgens optie 3b:



We kiezen niet zoals in optie 3a voor het uitzwermen van fietsers over het hele terrein, maar voor een logische en eenduidige route. Dat is ook voor voetgangers het prettigst en duidelijkst. Maak het onaantrekkelijk voor fietsers om zijpaden in te rijden.

Om kosten te besparen kan gebruik worden gemaakt van het nu bestaande fietspad.

Ook is te overwegen om nu al rekening te houden met de toekomstige ontwikkeling van de plots 4 en 6/7 en de fietsroute aan te leggen op de kavelgrens tussen die plots. Dat is wellicht gunstiger voor de grondexploitatie en maakt het mogelijk de fietsroute definitief aan te leggen (op termijn kostenbesparend)

4. rondom Stibbe

Gezien de beschikbare ruimte vinden we de route tussen Stibbe en het SNL het meest voor de hand liggend.



Deze optie heeft bovendien de voorkeur van Stibbe, de gebruiker van het dichtstbij gelegen gebouw. De fietsroute kan dicht langs de gevel van dat gebouw worden aangelegd. Alleen bij de Beethovenlaan zal de fietroute om de laad/losplek heen moeten lopen (zie groene lijn op de tekening). In de ongeveer 20 meter brede doorgang moet ruimte komen voor de laad/losplek van Stibbe, de fietsroute en een wandelroute/ hellingbaan voor de ontsluiting van het SNL en het achtergelegen gebied.

De directie van het SNL maakt zich zorgen om de veiligheid van haar scholieren. Maar door de fietsroute zo dicht mogelijk langs het gebouw van Stibbe aan te leggen is de veiligheid niet in het geding. Bovendien is er een hoogteverschil tussen schoolplein en doorgang. De meeste leerlingen komen per fiets vanaf de noordkant naar de fietsenstalling (zie de roze pijl op de tekening, dat is de enige mogelijkheid om daar te komen). Een klein deel van de leerlingen zal via de hellingbaan direct langs de zuidkant van het schoolplein naar de school wandelen. In de pauzes waaieren de leerlingen vooral in zuidoostelijke richting vanaf de ingang uit (dikke roze pijl), waar ze dus niet snel in conflict komen met de fietsers over de fietsroute.

De vertegenwoordigers van Stibbe en de Fietsersbond zijn bereid om samen met de ontwerper en de schooldirectie te zoeken naar het optimale tracé.