

# Visie Fietsersbond Zuidas

Deze zomer gaat de gemeente aandelen uitgeven in de Amsterdam Zuidas onderneming. Een publiek-private onderneming van rijk, gemeente en banken die een nieuw deel van de stad gaat ontwikkelen. In dat gebied rond de A10, dat reikt van de Amstelveenseweg tot bijna aan de Amstel, moet in een hele grote dichtheid worden gebouwd. Snelweg en spoor gaan ondergronds zodat ruimte ontstaat voor kantoren (40%), woningen (40%) en voorzieningen (20%). Op dit moment is de discussie over de plannen in volle gang. Hieronder maken Natascha van Bennekom en Dick de Jongh duidelijk wat de Fietsersbond met dat gebied wil.

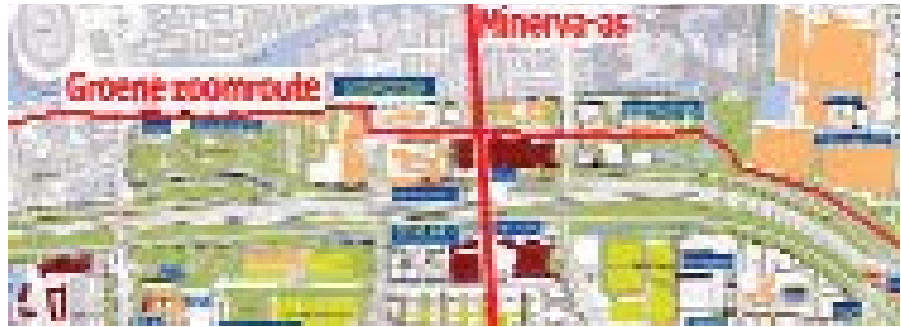
De Zuidas moet - vinden wij - optimaal per fiets bereikbaar en te doorkruisen zijn. En de bestaande Hoofdnet fiets-routes die door de Zuidas lopen moeten behouden blijven. De expliciete eisen die hieruit voortvloeien zijn:

## 1 Ongelijkvloerse kruisingen

De Groene Zoomroute, de route van het IJsbaanpad door het gebied naar de Rozenoordbrug over de Amstel, moet ten minste de huidige kwaliteit behouden, qua verkeersveiligheid, snelheid en comfort. Deze route verbindt nu, bijna zonder kruisingen met autoverkeer, Zuidoost en Nieuw West en maakt het centrale gedeelte van het gebied optimaal bereikbaar. Anders dan de gemeente wil de Fietsersbond de bestaande ongelijkvloerse kruisingen behouden. Zeer veel fietsers, vooral ook scholieren, maken dagelijks gebruik van deze route. De enige gelijkvloerse kruising die de route heeft, die met de Amstelveense Weg, is problematisch.

## 2 2x2=2x2

De Fietsersbond vindt dat er langs wegen met 2x2 rijbanen voor autoverkeer, aan



beide zijden ook altijd 2-richtingen fietspaden moeten worden aangelegd. Dat scheelt voor fietsers tijdrovende omwegen en bovendien gevaarlijke oversteken.

## 3 Sociale en verkeersveiligheid

Op dit moment voldoet de Zuidas niet aan eisen van sociale veiligheid. Het is voor bewoners van Buitenveldert onmogelijk om via een sociaal veilige route op de fiets vanuit de stad hun huis te bereiken. Het zou goed zijn als tenminste één Noord-Zuid route sociaal veilig zou worden. De Fietsersbond zet hierbij in op de zgn. Minerva-as: de Minervalaan en de voortzetting daarvan aan de andere zijde van het station WTC. Deze route functioneert nu al van beide zijden als aanvoerroute voor het station. Andere Noord-Zuid routes zullen ook in de toekomst die functie niet kunnen vervullen, omdat er stukken zijn waar geen 'ogen op de weg' zijn en nooit zullen komen. Langs de Beethovenstraat, bijvoorbeeld, zijn het gebied rond het WTC en de Amro-Bank uitgesproken sociaal onveilig. De Fietsersbond heeft altijd ingezet op een fietsverbinding tussen de Noord- en Zuidkant van het station in het verlengde van de Minervalaan.

Op dit moment houden met name stedenbouwkundige ontwerpers vast aan de wens alle ongelijkvloerse kruisingen te schrappen omwille van stedelijk schoon en sociale veiligheid. De Fietsersbond vindt dat er in de eerste plaats verkeersveilige routes moeten zijn, en vervolgens een sociaal veilig alternatief. Deze discussie concentreert zich al decennia op de Strawinskylaan, die door zijn hoge ligging veel fietsonderdoorgangen kent. Een andere neiging van stedenbouwkundigen

is om te proberen fietsers om aantrekkelijke gebieden heen te leiden, vaak langs drukke autoroutes. Ook hier verzetten wij ons met hand en tand tegen.

## 4 Fietsparkeren

De Fietsersbond verlangt voldoende fietsparkeerplaatsen bij bestemmingen en woningen. Met name het station is een aandachtspunt. Fietsparkeerplaatsen voor bezoekers kunnen niet alleen inpandig zijn. Bij de woningen moeten de inpandige fietsparkeerplaatsen heel goed bereikbaar zijn.

## 5 Vasthouden aan het bestaande

Het bestaande wegennet is ons uitgangspunt, zodat er voor fietsen geen extra dan wel grotere oversteken bijkomen. Wat ons betreft komt er niet meer autoverkeer dan het bestaande wegennet kan verwerken. Dat betekent dat er een limiet zit aan het aantal parkeerplaatsen dat gerealiseerd kan worden.

Nu wordt bij het aantal parkeerplaatsen (pp) uitgegaan van de bebouwing die wenselijk wordt geacht. Per woning geldt een norm van 1,25 pp, per 10 werknemers 1 pp en in de "flanken 1 pp op 5 werknemers. Als je dan ook nog beseft dat welke bebouwing men ook kiest, ze winst moet opleveren voor de Amsterdam Zuidas onderneming, wordt het gevaar duidelijk. Het wegennet zal zwaar moeten worden aangepast en uitgebreid. Wij vinden het tot nu toe geplande aantal parkeerplaatsen veel te hoog voor een gebied dat in aanleg optimaal per openbaar vervoer en fiets bereikbaar is.

NvB/DdJ