

**Vereniging Beethovenstraat / Parnassusweg
Vereniging Vrienden Beatrixpark
Fietsersbond Amsterdam
Prof dr M. Katan
Bewonersplatform Zuidas**

p/a Henriëtte Bosmansstraat 34
1077 XJ Amsterdam

Wethouder Van Poelgeest,
College van B&W Amsterdam,
Postbus 202,
1000 AE Amsterdam

Betreft: Hoofdnet Fiets: Reactie op plannen Gemeente / Zuidas

Amsterdam, 27 februari 2012

Geachte heer Van Poelgeest,

Ten eerste feliciteren wij u met het binnenhalen van de rijksbijdrage voor het ondertunnellen van de A10 in het centrumgebied van de Zuidas. We zijn blij dat hierover eindelijk een besluit is genomen, en zien uit naar de nadere uitwerking. Daarbij hoeven we niet meer zoals de afgelopen jaren steeds te rekenen met de mitsen en maren van het al dan niet doorgaan van het dok, hetgeen de discussie ons inziens ten goede zal komen. Uiteraard denken wij graag mee, zoals u dat van ons gewend bent. Met name het fietsnetwerk zou nu in een vroeg stadium uitgewerkt en vastgelegd moeten worden, om het te beschermen tegen onverwachtse gebeurtenissen. Zoals wij bij de Visie Zuidas 2007/2009 al zeiden, zien wij het grote belang van een goede noord-zuid route langs de Minerva-as en het station Zuid, en van een goede oost-west route van minstens de kwaliteit van de huidige route door Beethoven en verder. Over dat laatste gaat deze brief.

Op 6 februari jl. presenteerden de Diensten Zuidas en Ruimtelijke Ordening aan een aantal bewoners en betrokkenen mogelijke tracés van het Hoofdnet Fiets langs en door het gebied Beethoven in verband met de geplande bouw op de kavels 3 en 5. Inmiddels is een verslag van de bijeenkomst verschenen en door ons ontvangen. Het geeft evenwel een onvolledige weergave van het besprokene op die avond. Hierbij doen wij u onze opvattingen ter zake toekomen.

Inleiding

Zoals bekend zijn er bouwplannen voor Beethoven, waarbij de kavels 3 en 5 worden ingevuld met kantoorhoogbouw en ondergrondse garages t.b.v. de vestiging van een tweetal hoofdkantoren, die thans beide reeds in de Zuidas, een paar honderd meter verderop, zijn gehuisvest.

De huidige zeer druk bereden fietsroute ter plekke is van grote kwaliteit, juist ook vanwege de onderdoorgangen onder de Beethovenstraat en de Strawinskylaan die zorgdragen voor een snelle, verkeers- en sociaal-veilige afwikkeling van het langzame verkeer. Daarom vinden wij dat bij het ontwerp van genoemd gebied de premisse moet gelden deze zo waardevolle situatie zo veel mogelijk in stand te laten.

Daarnaast vragen wij ons af of de plannen voor Beethoven niet aan herziening toe zijn in het licht van de voortdurende malaise in de vastgoedbranche die steeds meer leegstand veroorzaakt (ook in de Zuidas) Er is immers geen maatschappelijk belang gediend bij de verplaatsing van de twee genoemde hoofdkantoren naar nieuwbouw ietsje verderop met achterlating van twee grote gebouwen, waarvan het maar de vraag is of die opnieuw bewoond gaan worden. Ook is er geen maatschappelijk belang bij de hiervoor noodzakelijke omlegging van het Hoofdnet Fiets die hoe dan ook een verslechtering van het bestaande tracé oplevert.

Het proces

In de presentatie door Zuidas en DMB werden wij voor het eerst geconfronteerd met de drie opties en moesten daarop meteen reageren in termen van een toetsing op basis van een zestal criteria. Dit heeft ons inziens de kwaliteit van de reacties van de aanwezigen bemoeilijkt. Het is om die reden dat we hier alsnog onze commentaren geven op de gepresenteerde alternatieven.

Ook werd er aan voorbijgegaan dat er voor het gehele gebied geen bestemmingsplan is vastgesteld. Willekeurig worden zaken uit het Uitvoeringsbesluit als nog steeds geldend en andere als niet meer geldend beschouwd. Het gaat dan dus bij het ontwerp niet alleen om het aanwijzen van het Hoofdnet Fiets, maar om het gehele ontwerp van de openbare ruimte en verkeersroutes daarin. Voorkomen moet worden dat secundaire routes dan in de praktijk de hoofdroute worden. Beter is direct de goede hoofdroute te maken.

Sowieso bleken (door het ontbreken van een bestemmingsplan) veel vragen nog onbeantwoord te zijn. Zo maakt het voor de keuze van het tracé van het Hoofdnet veel uit wat de mogelijkheden zijn om te fietsen in de rest van het gebied. In het uitvoeringsbesluit Beethoven is bijvoorbeeld altijd gezegd dat overal gefietst kan worden. Ook de (verwachte) intensiteiten, herkomsten en bestemmingen van alle verkeer zijn nog steeds niet bekend gemaakt.

Wel werd uit de stemming met gekleurde briefjes aan het eind van de presentatie duidelijk dat de noordelijke route vrijwel unaniem afgewezen wordt.

De besproken alternatieven

Hier worden de voor- en nadelen van elk alternatief geschetst en aansluitend onze zienswijzen

1. Route Noord

Voor:

Beperkte investeringen (voor een deelaanpassing, de tijdelijke route kan blijven liggen)

Tegen

Veilige kruising vraagt kostbare en ingewikkelde constructie met consequenties voor auto- en fietsverkeer, voetgangers, trams en bussen, maar is onontkoombaar gezien o.a. vanwege de aanwezigheid van SNL en diverse andere scholen in het gebied.

Slechte aansluiting op bestaande onderdoorgangen aan de westkant.

Slechte aansluiting op de hoofdroute over het RAI terrein aan de oostkant

Onze zienswijze:

Route Noord blijft ook in de geoptimaliseerde variant uitgaan van een gelijkvloerse kruising die - met welke verkeersvoorziening dan ook - inherent onveiliger blijft dan routes die gebruik blijven maken van de fietsonderdoorgangen.

Meer bochten in het nieuwe tracé belemmeren de vloeiende doorgang van het fietsverkeer.

Huidige onderdoorgangen onder de Beethovenstraat en Strawinskylaan verliezen hun functionaliteit door hun excentrische ligging t.o.v. de nieuwe route.

Theoretisch denkbaar zijn nieuwe ongelijkvloerse kruisingen als een (verkeerstechnisch ingewikkelde) fly-over met grote hoogteverschillen in het tracé of een ondergrondse fietstunnel, maar deze zijn noch door Zuidas/DMB noch hier verder aan de orde gesteld. Wij denken dat dit ook niet realistisch is.

De route wordt door weinigen als volledig doorgaande oost-west route gebruikt. Velen gebruiken de route van en naar station Zuid of Buitenveldert (VU). Verplaatsing naar het noorden is voor al dezen precies de verkeerde kant op.

2.Route Midden met twee subalternatieven:

Vooraf: gepresenteerd werden invullingen van een deel van de openbare ruimte, zoals toevoegen van een ventweg langs het fietspad Noord-Zuid en het anderhalve meter ophogen van het maaiveld rond het voorgenomen Stibbegebouw, alsof dit al ergens in openbare stukken is vastgelegd. Dat is niet het geval. Bij weglaten van deze elementen zou een andere invulling van een middenvariant mogelijk zijn. Wederom wreekt zich het ontbreken van een bestemmingsplan en het selectief winkelen in onderdelen van het Uitvoeringsbesluit

2.1. Midden A (noord)

Voor:

Minder investeringen in kruising Irenestraat-Beethovenstraat
Redelijk goede aansluiting op bestaande onderdoorgangen

Tegen:

Interferentie van fietsroute met SNL leerlingenbewegingen (aankomst, vertrek, pauzes, hangplekken) , hoewel dit elders in en buiten het gebied bij andere, bestaande interferenties school/fiets nauwelijks problemen geeft (en het de vraag is of deze interferentie anders niet ook plaatsvindt, gezien de mogelijk tot fietsen die er sowieso is).

Hoogteverschillen (ca. 1 m.) in fietsroute

2.2. Midden B (zuid)

Voor:

Minder investeringen in kruising Irenestraat-Beethovenstraat
Sluit min of meer goed aan op bestaande onderdoorgangen, maar SNL leerlingen zullen hier misschien minder gebruik van maken

Tegen:

Interferentie van fietsroute met bewegingen medewerkers en bezoekers van het gebouw op kavel 3

Hoogteverschillen (ca. 1 m.) in fietsroute

De route wordt gehinderd gedurende bouwactiviteiten van de kavels 3 en 5

Onze zienswijze op beide varianten:

De Noord- en Zuidvertakkingen sluiten - met weliswaar enkele, haakse bochten - niettemin redelijk goed aan op de bestaande onderdoorgangen.

Beide routes zouden kunnen worden vervangen door één enkele, vloeiende route met directe aansluiting op de bestaande onderdoorgangen, indien in het nog definitief te ontwerpen gebouw op kavel 3 een fietsdoorgang wordt voorzien (zie hieronder optie 4). Wij benaderen Stibbe als beoogd gebruiker van dit gebouw met de vraag hoe zij hiertegenover staan. Zie bijlage.

3. Route Zuid

Voor:

Minder investeringen in kruising Irenestraat-Beethovenstraat
Noord-Zuid fietsverkeer heeft goede aansluiting met bestaande fietsonderdoorgangen, maar Oost-West verkeer heeft hier niets aan (is namelijk grote omweg).

Vriendelijk voor Beatrixpark wandelaars

Tegen:

Interferentie van fietsroute met de toegang van de parkeergarage en bewegingen van medewerkers en bezoekers van gebouw op kavel 5.

Oversteek naar Mathijs Vermeulenpad, NS station Zuid en Zuidelijk deel Zuidas zeer problematisch en onveilig

Slechte aansluiting op hoofdroute over het RAI-terrein aan de oostkant (let op: deze is misschien wel drukker dan de route langs de groene zoom (Zuidas zou tellingen moeten doen), en de groene zoom staat ernstig op de tocht tijdens de bouw van het dok)

Onze zienswijze op beide varianten:

Volgens Dienst Zuidas is deze optie alleen hypothetisch en waarschijnlijk pas in de verre toekomst realiseerbaar vanwege de lange duur van de bouw van het dok. Hoewel wij deze alternatieve route niet bij voorbaat willen uitsluiten, lijkt op dit moment een verdere discussie hierover niet erg zinvol.

Nieuwe optie: 4. Route midden met min of meer rechte doorgang in kavel 3

Voor:

Minder investeringen in kruising Irenestraat-Beethovenstraat
Blijvend goede aansluiting op bestaande onderdoorgangen

Tegen:

Geringe (ca. 1m) hoogteverschillen in de fietsroute
Interferentie van fietsroute met bewegingen medewerkers en bezoekers van gebouw kavel 3
De route wordt gehinderd gedurende bouwactiviteiten van de kavels 3 en 5

Onze zienswijze:

Het overgrote deel van de aanwezigen op de 6 februari bijeenkomst (onder andere vertegenwoordigers van de Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg, Vrienden van het Beatrixpark, Fietsersbond Amsterdam, STOR, VVE's, enz.) kozen voor deze optie.

Dit tracé is min of meer gelijk aan de huidige situatie. Er zijn dus geen ingrijpende verkeerstechnische aanpassingen nodig. Een route met een snelle, veilige, vloeiende verkeersafwikkeling met een capaciteit die de groei (uitbreiding van de NS, Zuidas en scholen) van het langzame verkeer voor lange tijd waarborgt, wat voor geen van de drie eerdere alternatieven geldt.

Onze aanbeveling

Handhaaf zoveel mogelijk het huidige tracé door Beethoven zodat een vloeiende verbinding met de onderdoorgangen in stand blijft en creëer daaruit voortvloeiend de mogelijkheid van een doorgang in kavel 3.

Wij zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

Vereniging Beethovenstraat/Parnassusweg

.....
T. Eernstman

.....
E.H.D. Willems

Fietsersbond Amsterdam

.....
G. de With

Vereniging Vrienden Beatrixpark

.....
M. Munniksma

.....
Prof dr M. Katan
Emeritus hoogleraar Voedingsleer

Bewonersplatform Zuidas

.....
C. Griffioen

Kopie Directeur Zuidas
 Projectmanagement Beethoven
 Dienst Milieu en Bouwtoezicht
 ING Real Estate
 AKZONobel
 Stibbe
 Stichting Overleg RAI buurten