

**Onderwerp:** voorgenomen wegonttrekking van fietspad door Beethoven

**Gelegenheid:** Raadscommissie BZK – 27 februari 2013

Geachte raadsleden,

Waarom zou je een nuttige, populaire fietsverbinding opheffen? Het pad door het Beatrixpark sluit aan op een tunneltje onder de Beethovenstraat en is daardoor een veilige route voor scholieren, studenten, werknemers, werkgevers, recreanten en iedereen die hier regelmatig fietst. En deze verbinding is niet alleen veilig, hij voorkomt ook oponthoud en hinder bij een drukke oversteek.

Pal voor het tunneltje komt op het fietspad de Stibbetoren. Wij begrijpen goed dat de gemeente en de Zuidas belang hebben bij deze nieuwbouw. Met een fietspad er omheen zijn fietsers ook zeer geholpen. Hiervoor hoeven de bouwplannen van Stibbe niet aangepast of vertraagd te worden. Maar zelfs deze oplossing wil de Dienst Zuidas niet verder onderzoeken. We vinden de bezwaren die zij naar voren brengen niet steekhoudend.

Een fietsroute langs de Stibbetoren, via de routes 'midden zuid' en/of 'midden noord' zou niet kunnen omdat:

1. *"Fietsroutes niet vloeiend kunnen lopen door het te overbruggen hoogteverschil."*

Dit wordt niet onderbouwd en klopt niet. Zelfs in de meest steile uitvoering, met een rechte haakse aansluiting, is de helling nog minder steil dan de ideale helling voor het gegeven hoogteverschil. In de bijlage gaan we hier nader op in.

2. *"Fietsroutes zijn onveilig langs ofwel de verblijfsruimte van de ca. 1000 leerlingen van het Nicolaaslyceum ofwel de ingangen van gebouwen, winkels en parkeergarage zuidelijk van Stibbe."*

Hier overschat men schromelijk de onveiligheid die fietsers voor voetgangers zouden opleveren. Tussen fietsers en voetgangers doen zich zelden letselongelukken voor, en al helemaal niet wanneer er meer dan voldoende ruimte is om het samengaan van fietsers en voetgangers goed vorm te geven, zoals hier. Dit 'spookbeeld' valt in het niet bij de werkelijke veiligheidsrisico's van de route door de Prinses Irenestraat die de drukke Beethovenstraat gelijkvloers kruist.

Voor een optimale verkeersveiligheid is het zaak zoveel mogelijk fietsers op de meest veilige manier de Beethovenstraat te laten kruisen. En dat is de komende 15-20 jaar, zolang het Dok gebouwd wordt, via het tunneltje. Een fietsroute die daar zo goed mogelijk op aansluit is dus dringend gewenst. En dat is een route direct langs Stibbe.

En laat de Zuidas daar nu net van zeggen dat:

3. *"Voor het handhaven van het fietspad moet het bouwplan van Stibbe aangepast worden." en "Zo'n fietsroute past niet bij het karakter van de buitenruimte in het gebied Beethoven."*

De bouwplannen hoeven voor deze fietsroute niet te worden aangepast. De grote financiële belangen zijn geenszins in gevaar. Ook de snelheid waarmee Dura Vermeer aan het werk wil hoeft niet gestoord te worden. Sterker nog, die snelheid wordt alleen maar in gevaar gebracht door een mogelijke procedure tegen een wegonttrekkingsbesluit.

Volgens het uitvoeringsbesluit Beethoven zorgt het gewenste karakter van de buitenruimte voor een parkachtige beleving, met doorzicht op het park en is het tegelijk een levendig en intensief gebruikte

buitenruimte. Hoe dit niet kan samengaan met een fietsroute wordt niet onderbouwd. En volgens ons klopt het niet.

Een fietsroute brengt juist levendigheid en sociale veiligheid naar het gebied, waar de winkels en andere functies bij gebaat zijn. Wij zijn ervan overtuigd dat om het gebied Beethoven levendig te maken een fietsverbinding juist een gouden kans is. En dit temeer omdat in de ruim bemeten openbare ruimte rondom Stibbe een fietsverbinding goed in te passen is. Ook het vervolg van de route richting RAI, Rivierenbuurt en Amstel is – met kleine aanpassingen aan het co-creatie ontwerp voor het park – uitstekend mogelijk zonder de ontwikkeling van fase 2 te beperken.

Wij worden in deze overtuiging gesterkt door overleg met Jo Coenen en Thomas Offermans, ontwerpers van Stibbe. Zij zien ook meerwaarde van een fietsroute door het gebied en denken dat een route in te passen is. In de bijlagen lichten we de mogelijkheden nader toe.

Nog een laatste overweging: als de fietsverbinding zoveel mogelijk op het bestaande tracé wordt gelegd, vormt dat een substantiële besparing.

#### **Concluderend:**

Met het oog op de veiligheid en het comfort van de fietsers dient de fietsroute op het tunneltje aan te sluiten. Dat kan uitstekend links- of rechtsom van de Stibbetoren. Een fietsroute door Beethoven is goed in te passen en draagt niet alleen bij aan de verkeersveiligheid maar ook aan de levendigheid en de sociale veiligheid in het gebied.

**We vragen u daarom geen wegonttrekkingsbesluit voor het fietspad te nemen**, omdat de fietsroute alleen iets verplaatst hoeft te worden.

**Wij vragen u de Zuidas opdracht te geven om op korte termijn een ontwerp te maken voor een openbare ruimte met een fietsroute door Beethoven** die zo goed mogelijk aansluit op het Beethoventunneltje.

Graag worden wij daarbij betrokken, en we hebben vernomen dat ook Jo Coenen daaraan zou willen bijdragen.

Gerrit Faber  
Fietsersbond Amsterdam  
W.G.-plein 84, 1054 RC Amsterdam  
T: 020 6128445  
E: [g.faber@fietsersbond.nl](mailto:g.faber@fietsersbond.nl)

## Bijlage: Toelichting op de tekeningen

Een levendige fietsverbinding is een goed uitgangspunt voor een succesvol Beethoven. De openbare ruimte rondom Stibbe biedt voldoende gelegenheid voor zo'n fietsverbinding. Met wat kleine aanpassingen in het ontwerp ontstaat een comfortabele route richting RAI. De tekeningen laten dat zien.

- Op het Beethovenplein, de ruimte zuidelijk van Stibbe, is de behoefte aan levendigheid het grootst. Daar zou de fietsverbinding bij voorkeur moeten lopen. Een fietsroute is hier goed in te passen, waarbij het ontwerp bij de overbouw van Stibbe met de pilaren extra aandacht vraagt.
- In de ruimte tussen de school en Stibbe is een fietspad ook goed in te passen. De Stibbetoren heeft geen functies met ingangen in de noordelijke gevel. De buitenruimte van de school zal, mede vanwege de bezonning, meer richting het park zijn. Hier zal een fietsroute bovendien hangscholieren langs het gevel van Stibbe ontmoedigen. (Zie tekening 1.)
- De fietsroute kan worden uitgevoerd als een apart fietspad van zo'n 3,5m breed met een klein hoogteverschil (5cm) t.o.v. met het omliggende voetgangersgebied. Dat maakt voor iedereen duidelijk waar fietsers moeten rijden en te verwachten zijn.
- De benodigde bochten kunnen aanzienlijk ruimer zijn dan de minimale  $r=4m$ .
- Tussen de gebouwen is het maaiveld zo'n 90 cm hoger dan langs de Beethovenstraat en in het park. Dit hoogteverschil is op de beschikbare afstand prima te overbruggen. De helling in haakse richting (de meest steile) is zo'n 1:22. Dit is minder steil dan de ideale helling die voor dit hoogteverschil 1:18 is. Bovendien is er voldoende ruimte voor een wat langere oprit en daarmee een flauwere helling. Ook is het te overwegen om het hoogteverschil te beperken door het fietspad verdiept uit te voeren. (Zie tekening 2)
- De fietsroute om Stibbe heen kan met minimale wijzigingen worden ingepast in het co-creatie ontwerp voor het Beatrixpark. Het vraagt op één deel wat meer asfalt, maar op een ander deel kan asfalt verdwijnen.

Tekening 1: alternatieve fietsroute in groen



