

Fietsersbond Amsterdam  
WG-plein 84  
1054 RC Amsterdam  
T: 0206854794  
E: info@fietsersbond.amsterdam



Aan: Gemeente Amsterdam Ingenieursbureau  
t.a.v. Tanja Heringa  
Postbus 12693  
1100 AR Amsterdam  
verbinding.zeeburgereiland@amsterdam.nl

*Datum:* 12-12-2021

*Betreft:* Inspraak verbinding  
Zeeburgereiland

Geachte mevrouw Heringa,

Namens de Fietsersbond Amsterdam willen wij reageren op de verbinding Zeeburgereiland voor OV en fiets.

## **0. Inleiding**

De Fietsersbond Amsterdam signaleert al langer dat met de toename van het aantal woningen en gebruikers op IJburg en het Zeeburgereiland verbetering en vergroting van de capaciteit van fietsverbindingen nodig is. Deze signalen bereiken ons ook vanuit meerdere bewoners van het Zeeburgereiland.

In de Reikwijdte Detailniveau(hierna NRD) worden een aantal waardevolle alternatieven voorgelegd en in de onderliggende stukken, die ter kennisgeving aan de raad zijn aangeboden, worden nut en noodzaak voor goede fietsverbindingen onderstreept. Desondanks vinden wij dat de NRD meer ambitie behoeft ten aanzien van fietsgebruik.

Voor een goede bereikbaarheid per fiets acht de Fietsersbond Amsterdam in ieder geval de volgende maatregelen noodzakelijk:

- Het vergroten van de capaciteit van de Amsterdamsebrug, met bij voorkeur een nieuwe brug naast of nabij de bestaande brug.
- Een ongelijkvloerse kruising met de IJburglaan.
- Verbeteringen van het aansluitende netwerk.
- Nu alvast kleine infrastructurele maatregelen (KIM) nemen bij aanlandingen van de Amsterdamsebrug.

## **1. Algemene reactie op de NRD**

De NRD heeft een sterke focus op het OV en in veel mindere mate op de fiets. De Fietsersbond Amsterdam onderkent nut en noodzaak van het verbeteren van het openbaar vervoer voor het Zeeburgereiland en IJburg, maar gezien het veel hogere aandeel van de fiets in de modal split zijn onze inziens voorzieningen voor fietsers veel bepalender voor de bereikbaarheid van IJburg en Zeeburgereiland. Dit belang zien wij onvoldoende terug in de NRD.

Andere punten van kritiek op NRD is dat deze volgens ons nog onvoldoende een verbinding vormt tussen de verschillende onderzoeken en mogelijke ingrepen in de infrastructuur van het Zeeburgereiland en dat voor een goede verbinding van het Zeeburgereiland de scope veel breder zou moeten zijn.

## **2. Stel de fiets centraal en ontwikkel vanuit dat oogpunt de oplossingen.**

Niet alleen de Fietsersbond Amsterdam is van mening dat de fiets centraal moet worden gesteld, ook de Commissie m.e.r. stelt dit voor als één van de uit te werken alternatieven. Dat betekent in ieder geval een forse opwaardering van de fietsroute via de Amsterdamsebrug. Bij voorkeur zien wij deze gerealiseerd in de vorm van een nieuwe brug naast of nabij de bestaande brug omdat dit meer en betere mogelijkheden geeft ten aanzien van inpassing en aansluitingen.

In het bijzonder willen wij de aandacht vestigen op de notitie 'Cruciale Mijl'. Hierin worden meerdere mogelijkheden onderzocht voor het geheel of gedeeltelijk ondergronds brengen van de IJburglaan. De huidige fietsroute via de IJburglaan heeft een zeer lage verblijfskwaliteit en de doorstroming en opstelruimte bij het kruispunt met de Zuiderzeeweg is niet alleen ondermaats maar ook onveilig door de slechte afstelling van de verkeerslichten van tram en auto. Een ander risico voor de doorstroming en veiligheid van langzaam verkeer is dat de regeling van de verkeerslichten op dit kruispunt prioriteit geeft aan de doorstroming van autoverkeer in de Piet Heintunnel en vanaf de afrit van de A10. Om prettig op en over het Zeeburgereiland te lopen en te fietsen zijn één of meerdere ongelijkvloerse, op maaiveld gelegen oversteken, over de IJburglaan van cruciaal belang.

In de NRD wordt aangegeven dat er aanvullend op de verbetering van de fietscapaciteit van de Amsterdamsebrug extra maatregelen worden uitgewerkt. Complementair hieraan willen wij de volgende suggesties doen:

- a. Fietsbrug(gen) voorzien van afscherming van wind.
- b. De verbinding met de Bob Haarmslaan uitvoeren met hellingen in plaats van trappen.
- c. Het vergroten van de capaciteit van de Nesciobrug of het aanleggen van een extra fietsbrug tussen de Nesciobrug en de Amsterdamsebrug.

## **3. Het omliggende netwerk heeft ook een forse upgrade.**

In de NRD worden een aantal maatregelen uitgewerkt, zoals aanpassingen van knelpunten in de Indische Buurt. De Fietsersbond Amsterdam herkent de volgende knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen:

- a) Optimaliseren voor fietsers van het kruispunt Zuiderzeeweg, Zeeburgerdijk en Insulindeweg. Bij de recente reconstructie is oornamelijk de doorstroming van het autoverkeer geoptimaliseerd.
- b) Voorzien in een kwalitatief hoogwaardige route via het Zeeburgerpad.
- c) De aanleg van de 'missing link' van de Amsterdamse brug naar de Kramatweg, en de Kramatweg opwaarderen voor fietsers.
- d) Verruimen en waar nodig verbeteren van het wegdek van de vrijliggende fietspaden langs de Zeeburgerdijk.
- e) Optimalisatie van de oversteekbaarheid van de kruispunten op de route via het Zeeburgerpad.
- f) Optimalisatie van de aansluiting van de route Zeeburgerpad op de Amsterdamsebrug.

#### **4. Kansrijke alternatieven en varianten**

Veel van de in de NRD aangedragen fiets-gerelateerde varianten en alternatieven zien wij als kansrijk. Wel hebben wij enige reserves t.a.v. de volgende punten.

- a. Voor een nieuwe brug worden 4 varianten genoemd. De Fietzersbond Amsterdam heeft een voorkeur voor een lengte van 100 meter vanwege de betere ruimtelijke inpassing, maar bovenal ook voor een brug die niet hoger is dan de huidige 9,1m (ook de maatgevende hoogte op het Amsterdam Rijnkanaal). Dit omdat een hogere brug minder bruikbaar is voor fietsende kinderen en ouderen. Een voor iedereen goed bruikbare brug is noodzakelijk omdat bruggen de enige vaste verbindingen vormen tussen IJburg en Zeeburgereiland met de rest van de stad.
- b. De tijdelijke pontverbinding kan voor een deel van de gebruikers meerwaarde bieden, maar met de voorgestelde frequentie en tijden waarop de pont beschikbaar is, heeft deze maar een zeer beperkte vervoerswaarde voor bewoners van het Zeeburgereiland en IJburg.
- c. Varianten waarbij de oplossing wordt gezocht op basis van de bestaande Amsterdamsebrug zonder verbredingen.

#### **5. Afgevalen alternatieven en varianten.**

De Fietzersbond Amsterdam betreurt het dat het aanleggen van een extra brug tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied op dit moment niet kansrijk is. Toch heeft het alternatief in de vorm van een tunnel voor ons niet de voorkeur. Wel moet worden onderkend dat met het niet realiseren van deze brug een veel grotere druk ontstaat op zowel de Amsterdamsebrug als de kruispunten aan de uiteinden van deze brug, waardoor verbeteringen noodzakelijk zijn.

#### **6. Beoordelingscriteria**

- a. In de modal split t.a.v. bewoners en gebruikers van het Zeeburgereiland heeft de fiets het grootste aandeel. Daarom zou de vervoerswaarde van de fiets prioriterend moeten zijn in het opstellen van de uitgangspunten.
- b. De kernopgaven sluiten uitstekend aan bij de fiets: hoe beter de verbinding met IJburg hoe meer gunstige effecten.
- c. Veel fietsverkeer vanaf IJburg naar de rest van de stad en vice versa gaat via het Zeeburgereiland, dit moet ook mee worden genomen in de vervoerswaarde voor fietsers.
- d. Beoordeling op basis van VMA is een goede basis, maar moet wel worden geijkt aan meer gedetailleerde tellingen, prognoses en ontwikkelingen. Ons advies is: een gevoeligheidsanalyse bij 5 tot 10% extra in de modal split ten koste van OV en auto.

#### **7. Proces**

Naar ons oordeel is het proces te traag ten opzichte van zowel de huidige als de toekomstige ontwikkeling van het fietsgebruik, de toegenomen snelheidsverschillen op het fietspad alsmede de capaciteit van het kruispunt Zuiderzeeweg en IJburglaan. De (tijdelijke) pontverbinding tussen Zeeburgereiland en het Oostelijk Havengebied heeft een te lage vervoerswaarde en capaciteit om een substantiële bijdrage te leveren aan de verbindingen van en naar het Zeeburgereiland.

## **8. Bereikbaarheid en veiligheid fietsverkeer op het Zeeburgereiland op korte termijn**

Tijdens recente werkzaamheden aan de Amsterdamsebrug en Zuiderzeeweg was de veiligheid, vindbaarheid en bruikbaarheid van de omleidingsroutes veelal ver beneden peil. Eén van de oorzaken die wij willen aanwijzen is dat het verzorgen van omleidingsroutes werd geregeld door elke individuele civieltechnisch aannemer en dat er vanuit gemeente of stadsdeel weinig tot geen regie leek te zijn. De Fietsersbond Amsterdam wil dan ook met nadruk aandacht vragen voor de vele onveilige en onwenselijke situaties die voor fietsers kunnen ontstaan ten gevolge van de nog te verrichten bouwwerkzaamheden en grote infrastructurele werken. Hoewel dit risico deels is te ondervangen door het met voorrang uitvoeren van nieuwe fietsverbindingen, mogen veiligheid en comfort niet ondergeschikt zijn aan de belangen van uitvoerende partijen.

Ook doen wij het dringende verzoek om vooruitlopend op de planvorming een aantal zogenaamde kleine infrastructurele maatregelen (KIM) te nemen bij de directe aanlandingen van de Amsterdamse brug. In de huidige situatie zijn de fiets- en voetpaden onderaan de bruggen – dit geldt voor beide uiteinden – krapper bemeten dan de aansluitende infrastructuur. Ook zou het gedeeltelijk wegsnoeien van begroeiing en betere verlichting de sociale veiligheid kunnen vergroten.

## **9. Conclusie**

In het voorwerk dat nu is verricht ziet de Fietsersbond Amsterdam dat er weliswaar veel aandacht is besteed aan de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg per fiets, maar dat toch de focus van de NRD sterk gericht is op het OV.

Hoewel fietsers niet wekelijks in het nieuws komen vanwege storingen en hun aanwezigheid wordt overstemd door het geraas van gemotoriseerd verkeer op de IJburglaan, zijn fietsers de stille motor die het Zeeburgereiland en IJburg bereikbaar maken en houden. Met de nog forse groei van het aantal woningen in dit deel van de stad is de urgentie van het verbeteren van fietsvoorzieningen hoog en dat zou dan ook met spoed worden opgepakt. Tenslotte willen wij niet onvermeld laten dat investeringen in fietsinfrastructuur in verhouding tot het aantal gebruikers veel minder kostbaar zijn dan het aanleggen van OV- en auto infrastructuur. Dat zou in een stad met beperkte budgetten van doorslaggevende betekenis moeten zijn.

Namens de Fietsersbond Amsterdam met vriendelijke groeten,

Ed Eringa  
Teeja Arissen  
Bernard Blokzijl