

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

Aan: Gemeente Amsterdam  
[inspraakzeeburgereiland@amsterdam.nl](mailto:inspraakzeeburgereiland@amsterdam.nl)

Datum: 08-11-2023

Betreft: Inspraak Zeeburgereiland

Geachte mevrouw, mijnheer,

Namens de Fietsersbond Amsterdam, willen wij graag reageren op de plannen voor het Zeeburgereiland.

### Samenvatting

1. De Fietsersbond Amsterdam adviseert een **vervroegde vervanging van de Amsterdamse brug**.
2. Wij adviseren om de Amsterdamsebrug en cruciale mijl te integreren in een **totaalplan voor de fietsinfrastructuur van Zeeburgereiland**, met de verbindingen naar het oosten (de Zuider IJdijk en Diemerzeedijk), zuid (Flevoweg/Insulindeweg), west (Zeeburgerdijk) en noord (Schellingwouderbrug).
3. De **ondertunneling** voor doorgaand autoverkeer van de Piet Heintunnel naar de IJburglaan zien wij als een **grote en noodzakelijke verbetering** van verkeersveiligheid en doorstroming.
4. We zouden graag een optie voor de **IJburglaan zien met 2x1 rijbanen** met (korte) op/afritten naar de Zuiderzeeweg voor een compacter wegprofiel met minder barrièrewerking voor langzaam verkeer.
5. We zien graag een **extra fietsverbinding tussen de Baai buurt en de Sporthelden buurt** in de vorm van een lage fietsbrug over een verdiepte IJburglaan.
6. De extra ontsluiting richting de Oostpunt voor autoverkeer is nadelig voor de bereikbaarheid van IJburg per fiets. Een alternatief zou kunnen zijn om de verbinding van de Oostpunt via de Marie Baronlaan met de IJburglaan te verbeteren.
7. Wat de **Amsterdamsebrug** betreft hebben we van de geschetste varianten een voorkeur voor een aangepaste variant 3: **variant 5**. Dit is een nieuwe brug inclusief aanbruggen met een **doorvaarthoogte van 9,1 meter** boven MHW en een fietslus tussen het brugdek en de Zuider IJdijk.
8. Gelet op de **basiskenmerken** van een goed werkende fietsbrug - **vervoerswaarde, comfort, veiligheid en capaciteit** voor toekomstige ontwikkelingen - zijn **brede fietspaden** met gescheiden voetgangersvoorzieningen nodig om menging van voetgangers en fietsers te vermijden, **fietsbare hellingen, veilige aansluitingen** op en om de brug en voorkomen van stremming tijdens de bouw van de nieuwe brug (ook voor e-bikes, bakfietsen etc.). We adviseren om in de aanbesteding op te nemen dat de fietsverbinding in stand moet blijven zonder verplicht gebruik van trappen of slecht toegankelijke hellingen.
9. De minimale breedte voor een **tweerichtingenfietspad is 5 meter** zonder dat deze breedte moet worden gedeeld met voetgangers en voor voldoende toekomstbestendigheid **moet de nieuwe brug minstens 12 meter breed zijn**.

## 00 Inleiding

De Fietsersbond Amsterdam is verheugd over het voornemen van Gemeente Amsterdam om de bereikbaarheid van het Zeeburgereiland en IJburg te verbeteren en een kwaliteitsimpuls te geven aan de fietsinfrastructuur. Het is positief dat verbetering van de fietsinfrastructuur niet langer als meekoppelkans met OV-verbindingen wordt gezien, maar een op zichzelf staand doel is geworden. Tegelijkertijd wordt het huidige gebrek aan goede fietsverbindingen van de archipel van het buiten-IJ – Zeeburgereiland en IJburg – met andere delen van de stad in deze plannen nog niet opgelost.

### De doelstellingen voor de fietsverbindingen

In het deel Milieu-effectrapport Verbinding Zeeburgereiland staan de volgende doelstellingen voor de fiets:

- Een **verhoging van de capaciteit** tot wat tot 2040 nodig is op de fietsroute via de Amsterdamsebrug.
- Een **toekomstvaste oplossing**; dit betekent dat er in 2040 restcapaciteit moet zijn of dat de capaciteit relatief eenvoudig moet kunnen worden uitgebreid, op of aanvullend aan de Amsterdamse brug.
- Een **inpasbare oplossing** binnen de kaders voor nautische veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit van Zeeburgereiland en IJburg.

### **Capaciteit**

Op dit moment gebruiken 4.000 fietsers per dag de Amsterdamse brug en de verwachting is dat dit er 13.000 in 2040 zullen zijn. De huidige ruimte voor fietsers is onvoldoende en bestaat uit twee eenrichtingsfietspaden aan weerszijden van de brug, elk gemiddeld 2 meter breed. Het voetpad dat op hetzelfde niveau ligt geeft wat extra ruimte als er geen voetgangers lopen. De huidige fiets- en voetpaden hebben samen een breedte van ongeveer 6,5m.

### **Toekomstvaste oplossing**

In 2040 worden er 12 à 13.000 fietsers per dag verwacht die van de brug gebruikmaken. Dit is een verdrievoudiging van de situatie nu. Indien de huidige fietsruimte net als de verwachte aantallen fietsers zou worden verdrievoudigd met voldoende ruimte voor voetgangers en schrikafstanden dan is een brug van minimaal 10 meter breed voor fietsers en voetgangers nodig.

Klopt een dergelijke vertaling van aantallen naar breedtes niet of is de conclusie dat het ondoenlijk is om in 2040 de groei van het fietsverkeer volledig op te vangen met één brug? Ook het verkeer via de Nesciobrug overstijgt zijn maximale verkeerscapaciteit nu al. Met de verkeersintensiteiten en modal split van nu zou deze brug nu minstens twee keer zo breed zijn gemaakt: het is moeilijk gebleken om de infrastructuur van nieuwe woongebieden goed te dimensioneren voor de toekomstige vervoersvraag, met name voor langzaam verkeer. Daarom is het verstandig nieuwe verbindingen voor langzaam verkeer met meer capaciteit vorm te geven dan nodig volgens de huidige berekeningen.

### ***Inpasbare oplossing***

Bij de 4 varianten die genoemd worden in de *Conceptnotitie voorkeursalternatief verbinding Zeeburgereiland* verwachten we dat geen van deze alternatieven voldoet aan alle gestelde doelstellingen. Zelfs variant 4 waarbij de ruimte voor auto's gebruikt zou kunnen worden voor voetgangers en fietsers is door de eis dat er een bus over de brug – tussen de fietsers - moet kunnen rijden niet optimaal, want onveilig. De kenmerken van de alternatieven worden mede bepaald door inpasbaarheid, en behoud van de huidige brug belemmert oplossingen. De onzekerheid over de verbreding van het kanaal – en dus de toekomstige lengte van de brug - en de brughoogte (9,10m of 11,35m) zijn extra complicerende factoren.

De Fietzersbond Amsterdam adviseert om de vervanging van de brug niet af te laten hangen van de verwachte levensduur (tot ca. 2040), maar deze al eerder te vervangen in lijn met de gebiedsontwikkeling. De hoogte van bruggen op de corridor Amsterdam-Rotterdam, waaronder de Amsterdamsebrug, is in juni 2019 door de minister van IenW bepaald op 9.10 meter boven MHW. Besluiten over het verkeer op de brug, met name autoverkeer, en over eventuele kanaalverbreding moeten nu al voorbereid en genomen worden. Daarna kan er een nieuwe brug gebouwd worden met voldoende ruimte voor alle gekozen vervoersmodaliteiten.

## **01 Ruimtelijk Kader Zeeburgereiland**

In het ruimtelijk kader wordt gesproken over de belangrijkste verbindingen op en met het Zeeburgereiland. In dit kader wordt weinig aandacht gegeven aan de verbinding naar IJburg via de Zuider IJdijk en Diemerzeedijk en komt de zuidelijke aansluiting richting Flevoweg/Insulindeweg en de Zeeburgerdijk geheel niet aan bod.

### ***Diemerzeedijk***

De Diemerzeedijk is een belangrijke en veelgebruikte fietsroute via het plangebied. Deze fietsroute is voor veel IJburgers een comfortabel, groen en veilig alternatief voor de route via de IJburglaan. Behalve enkele aanduidingen in kaarten wordt hier inhoudelijk weinig aandacht aan besteed. Wij denken dat het belang van deze fietsroute meer in het voetlicht moeten worden geplaatst.

### ***Insulindeweg / Flevoweg***

De aansluiting van de Amsterdamse brug op de Flevoweg in zuidelijke richting is nu al behoorlijk complex en wordt bij het verleggen van het fietspad naar de noordzijde aanmerkelijk complexer. Verbetering zou volgens ons onderdeel van de scope van het project moeten zijn om weeffouten te voorkomen en een goede inbedding van de Amsterdamsebrug in het fietsnetwerk te garanderen.

### ***Zeeburgerdijk***

Met de aanleg van een tweerichtingsfietspad aan de noordkant van de Amsterdamse brug ontstaan er kansen om betere aansluitingen vanaf de T.K. van Lohuizenlaan en de Zeeburgerdijk te maken richting de Amsterdamse brug waarbij interactie met het autoverkeer op het kruispunt bij de Flevoweg te vermijden is. Ook ontstaat de kans om door middel van een tweerichtingsfietspad langs de Zeeburgerdijk zonder oversteken een verbinding te maken tussen de T.K. van Lohuizenlaan en de Amsterdamse brug, dit zou in de scope van het project moeten worden meegenomen. Hierbij gaat het om een optimale inbedding van de Amsterdamsebrug in het plusnet Fiets.

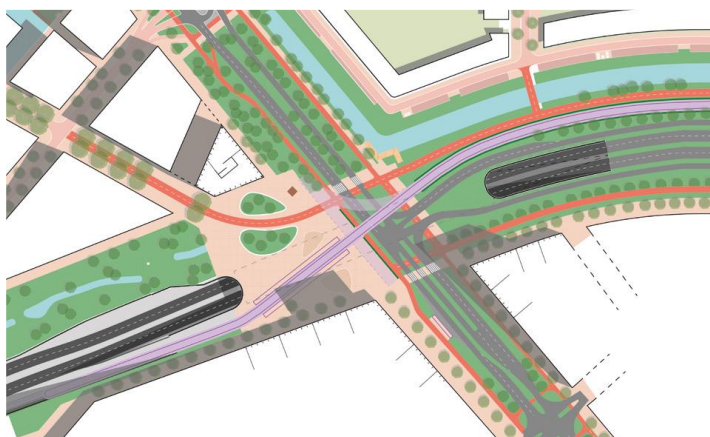
## 02 Cruciale Mijl IJburglaan

Het ongelijkvloers maken van de kruising tussen het doorgaande (auto)verkeer op de route Piet Heintunnel/IJburglaan en Zuiderzeeweg is een zeer grote en ook een dringend noodzakelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie, met directe positieve gevolgen voor de verkeersveiligheid. Het is een “no regret” maatregel.

Hoewel scenario 4, waarbij ook de kruising met de tramlijn ongelijkvloers is het meest is te prefereren vinden wij een gelijkvloerse kruising met de tram als acceptabel. Vanuit andere perspectieven zoals toegankelijkheid, bereikbaarheid en sociale veiligheid van de tramhalte is dit ook een logische situatie.

### Zeeburgerplein

Aandachtspunt in dezen is de inrichting van dit plein en dan met name de afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer van de Zuiderzeeweg. Met name de hoeveelheid rijstroken op de Zuiderzeeweg op maaiveldniveau zoals weergegeven in de verbeelding van het ruimtelijk kader vinden wij niet wenselijk, de impressie op de website en zoals getoond op de inloopavond tonen een wenselijker beeld.



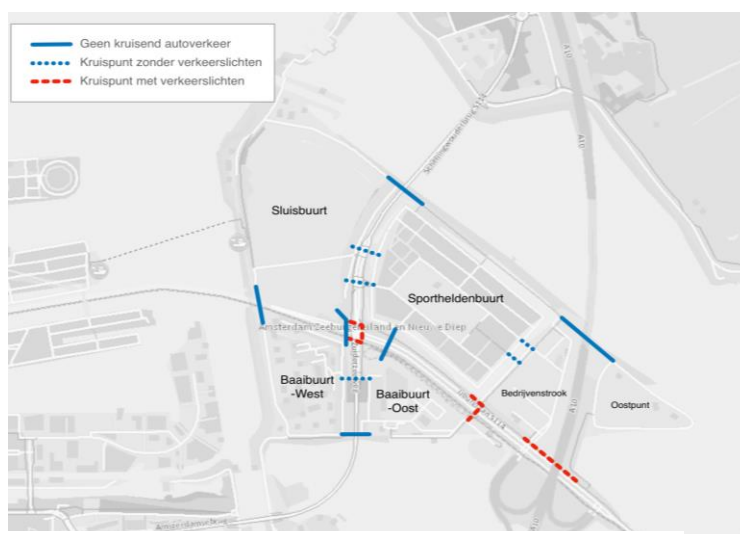
### IJburglaan

*Verbeelding in Ruimtelijk Kader*

We zijn kritisch over de hoeveelheid rijstroken, inclusief op- en afritten zes stuks. We zouden graag een voorstel zien met 2x1 rijbanen met (korte) op/afritten naar de Zuiderzeeweg om zo een compacter wegprofiel te creëren met minder negatieve impact op de verblijfskwaliteit. Door de onderdoorgang bij de Zuiderzeeweg zullen deze rijbanen beter doorstromen.

Het is niet geheel duidelijk of er aan de zijde van de Baaibuurt een tweerichtingen vrijliggend fietspad is gepland, gezien de beperkte oversteekbaarheid van de IJburglaan zien we deze graag terug in de planvorming.

Voor het verbinden van de Baaibuurt en Sportheldenbuurt zou hoogte van de Nida Senffstraat een fietsbrug op maaiveldniveau of eventueel met een minimaal hoogteverschil over de verdiepte ligging een belangrijke bijdrage leveren. Hier ligt al een fietsbruggetje aan de kant van de Sportheldenbuurt. Deze verbinding ligt dicht bij het kruispunt met de Zuiderzeeweg en heeft wel het voordeel dat het de buurten directer kan verbinden zonder auto's of verkeerslichten te kruisen.



*Fietsverbindingen tussen de buurten*

### ***Kruispunt IJburglaan–Haringbuisdijk***

Een aandachtspunt bij dit kruispunt is hoe bromfietsen hier van rijbaan moeten wisselen. Deze situatie is nu niet duidelijk, waardoor veel bromfietzers op IJburg doorrijden over het fietspad, of gevaarlijke situaties op het kruispunt creëren.

### ***Steigereiland***

We hebben vernomen dat er ook gekeken wordt naar de mogelijkheid om een extra rijstrook toe te voegen vanaf de oostelijke afrit van de A10 tot aan het Haveneiland. Dit lijkt lastig ruimtelijk in te passen zonder het kruisende fietsverkeer te hinderen. Met name over Steigereiland voorzien we een verslechtering van de verblijfskwaliteit en oversteekbaarheid op het nu al krappe kruispunt met de J.O. Vaillantlaan en Haringbuisdijk.

## **03 Definitieve tramstalling**

### ***Nieuw kruispunt IJburglaan–Oostpunt***

Het kruisende tramverkeer richting de Oostpunt zien we niet als een obstakel voor de doorstroming van het fietsverkeer omdat trams hier enkel een aantal keer per dag gebruik van zullen maken. Het extra kruispunt richting de Oostpunt voor autoverkeer is echter wel nadelig voor de bereikbaarheid van IJburg met de fiets. Een alternatief zou kunnen zijn om de ontsluiting van de Oostpunt via de Marie Baronlaan te verbeteren. Door het gebruiken van deze bestaande verbinding zou de verblijfskwaliteit van de groene zuidoever bij de Oostpunt ook behouden blijven voor het rondje Zeeburgereiland.

### ***Oostpunt***

Het ‘rondje Zeeburgereiland’ en de fietsverbinding naar de Oostpunt heeft grote recreatieve waarde. Wel zouden we graag zien dat de verbinding aan de westkant van de Oostpunt voor fietsers ook in stand blijft met de komst van de tramstalling en mogelijke andere functies zodat de recreatieve route ook een prettig alternatief kan zijn voor de drukke verkeersroutes.

## **04 Verbinding Zeeburgereiland**

De ontwikkeling van Zeeburgereiland en IJburg maken betere verbindingen over het Amsterdam-Rijnkanaal noodzakelijk. Het stopzetten van de planvorming voor een brugverbinding tussen de Sluisbuurt en het Oostelijk Havengebied maakt een verbetering van de Amsterdamse brug absoluut noodzakelijk.

Fietzersbond Amsterdam heeft een voorkeur voor variant 3, maar alleen met een paar essentiële wijzigingen waarmee het “variant 5” kan worden genoemd: de standaard doorvaarthoogte van 9,1 meter boven MHW en een fietslus tussen het brugdek en de Zuider IJdijk. De basiskenmerken van een goed werkende fietsbrug zijn een hoge vervoerswaarde, comfort, veiligheid en capaciteit met het oog op toekomstige ontwikkelingen. Belangrijk zijn daarom ruim opgezette fietspaden met separate voetgangersvoorzieningen om menging van voetgangers en fietsers te vermijden, goed fietsbare hellingen, veilige aansluitingen en het tijdens de ombouw in stand houden van de fietsverbinding (ook voor e-bikes, bakfietsen etc.). we vragen expliciet om in de aanbesteding op te nemen dat de fietsverbinding in stand moet blijven zonder verplicht gebruik van trappen of slecht toegankelijke hellingen.

### **Breedte fietspaden**

Vanuit de ontwerpnormen is moeilijk vast te stellen wat de minimale breedte van de fietspaden in de toekomst moet zijn. Een tweerichtingsfietspad van vijf meter breed lijkt naar de huidige maatstaven breed, maar onze ervaring is dat nieuwe fietspaden die in de planvorming ruim bemeten leken, nu alweer krap aanvoelen. De Nesciobrug is nog geen twintig jaar oud, maar voldoet niet meer aan de eisen voor het huidige gebruik. Een breedte van vijf meter voor een tweerichtingsfietspad is acceptabel indien bij de nieuw te bouwen onderdelen ruimte voor uitbreiding is, er voldoende schuwafstand tot naastgelegen obstakels is, niveaueverschillen vergevingsgezind worden vormgegeven en er geen niveaueverschil is tussen fietspad en voetpad.

### **Overspanning Amsterdam Rijnkanaal**

Voor wat betreft de nieuwe overspanning zou deze in de breedte met ruime overmaat moet worden ontworpen, denk daarbij aan een brug waarbij fiets- en voetgangersvoorzieningen tezamen minstens twaalf meter breed zijn. De overmaat hoeft niet direct aan het fietspad toe te worden gewezen, maar zou ook als verblijfsruimte kunnen worden ingericht. Voor wat betreft de fietsbaarheid (hellingen) en aansluitingen op bestaande infrastructuur zien we graag een zo kort mogelijke overspanning met een doorvaarthoogte van 9,10m. Deze hoogte is in overeenstemming met het advies van bureau Arcadis en het ministerieel besluit van Doorvaarthoogte Kunstwerken in Relatie tot Containervaart uit juni 2019 voor de corridor Amsterdam-Rotterdam.

### **Fietslus vanaf Zuider IJdijk**

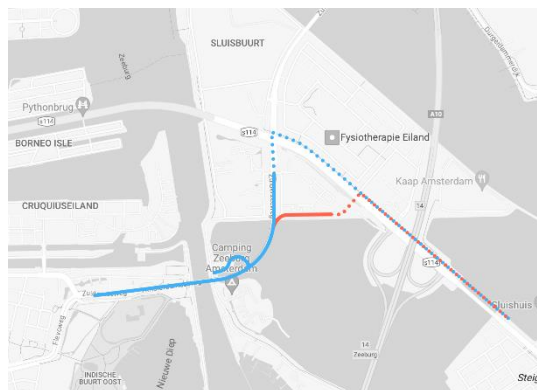
We zien in de ontwerp schetsen meerdere knel- of aandachtspunten die nog verbeterd moeten worden:

1. Trechterwerking op het fietspad door versmallingen;
2. Scherpe bochten in de hellingen;
3. Hellingspercentages;
4. Menging van langzaam verkeer door het ontbreken van een voetgangersstrook, in combinatie met een groeiende stroom voetgangers;
5. Ruimte voor de aansluiting op de Zuider IJdijk;
6. Aansluiting en voorrangssituatie bij de kruisingen op de brug.

We adviseren om de fietslus in alle opzichten ruimer aan te leggen met voldoende opstelruimte bij de aansluitingen op de brug en de Zuider IJdijk. Verder heeft een haakse aansluiting op de brug met een duidelijke voorangsregeling, waarbij het verkeer op de brug voorrang heeft, de voorkeur.

### **Verbinding met Bob Haarmslaan**

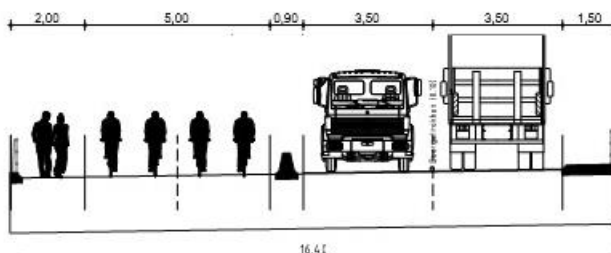
Verder willen we vragen om de mogelijkheid te onderzoeken tot het maken van een extra aansluiting vanaf de Amsterdamse brug richting de Bob Haarmslaan, hiermee ontstaat een veelgevraagde directere aansluiting met IJburg.



## Aanbruggen

De aanbruggen zullen naar verwachting ook intensief door voetgangers worden gebruikt, ook op basis van de ervaring met de Nesciobrug. Vanuit integrale toegankelijkheid en sociale veiligheid zouden de aanbruggen ook moeten voorzien in het gebruik door voetgangers. In de bestaande situatie is met alle fiets- en voetpaden bij elkaar opgeteld ca. 6,5m beschikbaar voor voetgangers en fietsers. In een aantal varianten wordt een nieuwe situatie getoond waarbij het fietspad 5 meter breed zonder aparte voetgangersvoorzieningen. Dat houdt in dat in de praktijk het 5 meter brede fietspad met voetgangers moet worden gedeeld, wat een verslechtering betekent ten aanzien van veiligheid en capaciteit.

In het ontwerp van de varianten 1 en 2 lijkt nog enige ruimte over te zijn. We stellen voor om in plaats van een bijna twee meter brede bufferzone tussen het fietspad en de rijbaan een smallere en hogere borstwering te maken, het fietspad richting de rijbaan te verleggen en de vrijgekomen ruimte samen te voegen met de bufferruimte tot een voetpad wat op gelijk niveau met het fietspad wordt aangelegd. Hiermee zou extra capaciteit worden gecreëerd.



*Voorstel alternatief profiel aanbrug variant 1 en variant 2*

## Conclusie

De Fietzersbond Amsterdam staat positief tegenover het voornemen van Gemeente Amsterdam om de verbindingen met en de inrichting van het Zeeburgereiland te verbeteren en kan zich op hoofdlijnen vinden in de geschetste infrastructurele aanpassingen.

De belangrijkste punten in deze inspraakreactie is dat de scope van het project volgens ons te beperkt is en dat een aantal onderdelen mogelijk onvoldoende toekomstbestendig zijn.

Namens de Fietzersbond Amsterdam, met vriendelijke groet,

Yakim van Zuijlen, Ed Eringa, Teeja Arissen en Bernard Blokzijl