



WERKDOCUMENT

Analyse

- De kruising wordt gebruikt door auto, openbaar vervoer, (brom)fietsers en voetgangers. Voor alle gebruikers is hier een zogenaamde hoofdroute aanwezig. Het is de enige directe route tussen stad en Zeeburgereiland en een belangrijke route naar IJburg.
- De fietspaden zijn in alle richtingen 4m breed door recentelijke aanpassingen. Ook is er extra opstelruimte voor de fietser gemaakt.
- In de spits is het erg druk. Het fietscomfort en verkeersveiligheid staat onder druk door lange wachttijden en clustering van fietsers bij de kruising. Bewoners maken zich hier zorgen over.
- Het kruispunt is voor de fietser en voetganger erg groot en hierdoor onoverzichtelijk in de beleving.
- Voorstel van bewonersgroep is een ongelijkvloerse kruising maken.

Zuiderzeeweg - IJburglaan

2



WERKDOCUMENT

Analyse

- De route naar IJburg bestaat uit een vrijliggend tweerichtingenfietspad van ca. 4m breed. Deze kruising met de Bob Haarmslaan is voorzien van stoplichten. De Bob Haarmslaan wordt voornamelijk gebruikt door bestemmingsverkeer in de (nog in ontwikkeling zijnde) Sportheldenbuurt.
- Bewoners vragen om een tunneltje onder het tramspoor door in het verlengde van de Bob Haarmslaan. Een tunnel lijkt niet inpasbaar. De noodzaak voor een fietstunnel in de route naar de Amsterdamse brug wordt onderzocht.

IJburglaan - Bob Haarmslaan



WERKDOCUMENT

IJburglaan - oprit A10

Analyse

- De route naar IJburg bestaat uit een vrijliggend tweerichtingenfietspad van ca. 3,6m breed. De kruising is voorzien van stoplichten. Het fietspad kruist de afslag naar de bedrijvenstrook / het Shell tankstation. De oprit naar de A10 ligt aan de andere kant van de IJburglaan.
- Er is een mogelijke verlegging van de trambaan in verband met 'De Cruciale Mijl'. Ook kan het verplaatsen van de tramremise hier invloed op hebben.
- Nieuwe vestigingslocatie HSBC door landmaken aan Zuider IJdijk.

4



Analyse

- Bewoners geven aan dat het kruispunt (IJburglaan) ontlast moet worden.
- De Schellingwouderbrug is een belemmering voor fietsers om van de Sportheldenbuurt naar de Sluisbuurt te komen en vice versa.
- De Schellingwoudebrug maakt onderdeel uit van de bus- en fietsplusnet en hoofdnet auto.
- De doorgang onder de Schellingerwouderbrug kan een aantrekkelijke fietsroute door de Sportheldenbuurt worden: de route is ongeveer 300m langer dan via de IJburglaan, maar omzeilt wel 3 kruispunten met verkeerslichten.

IJburglaan - Mary van der Sluisstraat

5



Analyse

- De vrijliggende fietspaden hebben voorrang parallel aan de Zuiderzeeweg. De fietspaden voldoen op dit moment, maar de Fietserbond vindt het pad te smal.
- Het kruispunt is op dit moment veilig voor fietsers. In de toekomst zal, bij ontwikkeling van de Baaibuurten, de druk op dit kruispunt toenemen. Een nieuw onderzoek naar een geschikte inrichting van dit kruispunt is dan noodzakelijk.
- De voorrang op dit kruispunt wordt geregeld door middel van haaientanden. Het verkeer op en van de Amsterdamsebrug heeft voorrang op verkeer uit de Baaibuurten.

Kruising Zuiderzeeweg



WERKDOCUMENT

Analyse

- De Zuider IJdijk is breed genoeg om te voorzien in veel fietsers.
- Vanuit IJburg vormt de Zuider IJdijk een aangename fietsroute. Aansluiting op de Amsterdamsebrug is redelijk (met luie trappen) maar zou kunnen worden verbeterd met fietsopgangen.
- Ten noorden van de Amsterdamsebrug liggen op dit punt vier woonboten.
- Ten zuiden van de Amsterdamsebrug ligt bij dit punt camping Zeeburg.
- Door fietsopgangen aan de zuid- en noordzijde te plaatsen, aansluitend op de Amsterdamsebrug, zou de fietsroute langs de Zuider IJdijk voor fietsers komend vanuit de Sluisbuurt en IJburg aantrekkelijker kunnen worden. Dit geldt ook voor fietsers die vanuit de Indische Buurt over de Amsterdamsebrug richting Sluisbuurt of IJburg willen fietsen.
- Bewoners geven aan dat de sociale veiligheid onder de brug een punt van aandacht is.
- Op deze dijk zijn twee profielen van toepassing, te weten één met een voetpad en een tweede met een parkeerstrook. Omdat de route onderdeel gaat uitmaken van een belangrijke wandelroute is een voetpad noodzakelijk.
- De dijk veranderd van een primaire dijk naar een secundaire dijk.

Amsterdamse brug - Zuider IJdijk

7









Analyse

- De trappen aan weerszijden van de brug zijn voorzien van fietsgoten.
- Extra aanbruggen aan de oostkant van het Amsterdam-Rijnkanaal kunnen het gebruik van de brug aantrekkelijker maken.
- Door de aanbruggen kunnen fietsers en voetgangers vanaf de Zuider IJdijk gebruik maken van de Amsterdamsebrug.
- De brug is via de trappen niet toegankelijkheid voor mindervaliden.

Amsterdamse brug - trappen

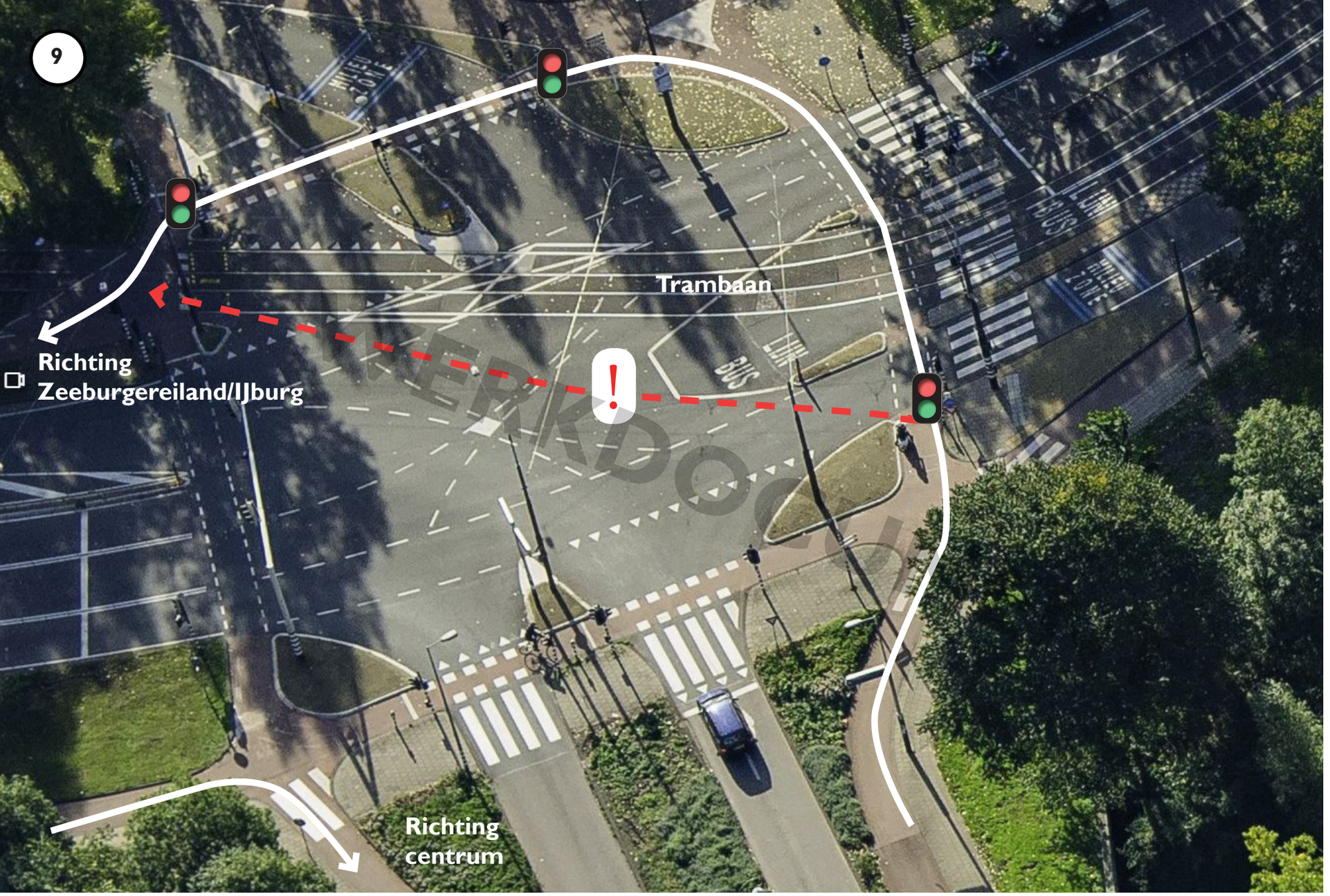
8



Analyse

- Bij een grote toename van fietsverkeer is het fietspad te smal. In de bestaande situatie wordt het voetpad al vaak door fietsers gebruikt. Vooral bij de afdaling zorgt dit, vanwege het snelheidsverschil, voor gevaarlijke situaties.
- De Amsterdamsebrug maakt momenteel onderdeel uit van het plusnet bus en hoofdnet auto. Daarnaast vormt deze brug een belangrijke verbinding tussen Ring A10/IJburg en de Indische buurt. Op de Amsterdamsebrug mag met een snelheid van maximaal 50 km/u worden gereden.
- Bewoners vragen aandacht voor de sociaal onveilige situatie onder de Amsterdamsebrug aan de zijde van de Indische Buurt. Ook is er overlast door graffiti spuiten.

Amsterdamse brug



Analyse

- Dit kruispunt heeft een geregelde oversteek. Daarnaast maakt deze kruising onderdeel uit van het hoofdnet tram.
- Fietsers komend van de Zeeburgerdijk die de Amsterdamsebrug op willen, hebben te maken met drie verkeerslichten. In de praktijk wordt schuin overgestoken, waarmee fietsers twee verkeerslichten ontwijken (zie stippellijn). Bewoners vinden de oversteek van de tram gevaarlijk. Ze geven ook aan dat het kruispunt niet voor iedere richting de meest directe oversteek biedt.
- Er ligt een verkeerskundig ontwerp waarin het kruispunt wordt geoptimaliseerd. Mogelijk door een extra afslagvak voor autoverkeer. Fietsers die de brug op willen, krijgen bij het oversteken op meerdere plekken ‘groen licht’. De wachttijden gaan dan omlaag.

Zuiderzeeweg - Zeeburgerdijk



Analyse

- De Zeeburgerdijk heeft vrijliggende smalle fietspaden. Dit kruispunt is ongeregeld.
- Een aantal fietsers slaan hier af (rechtdoor op foto) naar het rustigere Zeeburgerpad.
- De ontwikkelingen op Cruquius hebben een toename van verkeer als gevolg. Er kunnen verkeersproblemen ontstaan tussen autoverkeer vanuit Cruquius (richting A10) en fietsverkeer van en naar de stad in de spits.
- Beschrijving over Zeeburgerdijk, zie 11a.

Th. L. van Lohuizenlaan - Zeeburgerdijk

11



WERKDOCUMENT

Analyse

- Dit kruispunt bestaat uit een geregelde oversteek. De Zeeburgerdijk heeft smalle vrijliggende fietspaden.
- De kruising Zeeburgerdijk-Molukkenstraat wordt gezien als meest lastige kruising op deze route. In verband met geringe ruimte op kruising en de hoeveelheid fietsverkeer komt extra druk te staan op de kruising.
- De Molukkenstraat maakt onderdeel uit van het hoofdnet bus, waardoor er rekening gehouden moet worden met een OV verbinding.

Zeeburgerdijk - Molukkenstraat



Analyse

- De Zeeburgerdijk heeft vrijliggende smalle fietspaden. Het fietspad functioneert goed, maar voldoet met een breedte van ca. 2m niet aan de eisen van het Plusnet fiets (2,5m).
- Direct naast het fietspad staan bomen, parkeerplaatsen, laad- en losplekken, ondergrondse containers, fietsenrekken, lichtmasten.
- Op de Zeeburgerdijk is geen openbaar vervoerverbinding.

Zeeburgerdijk

12

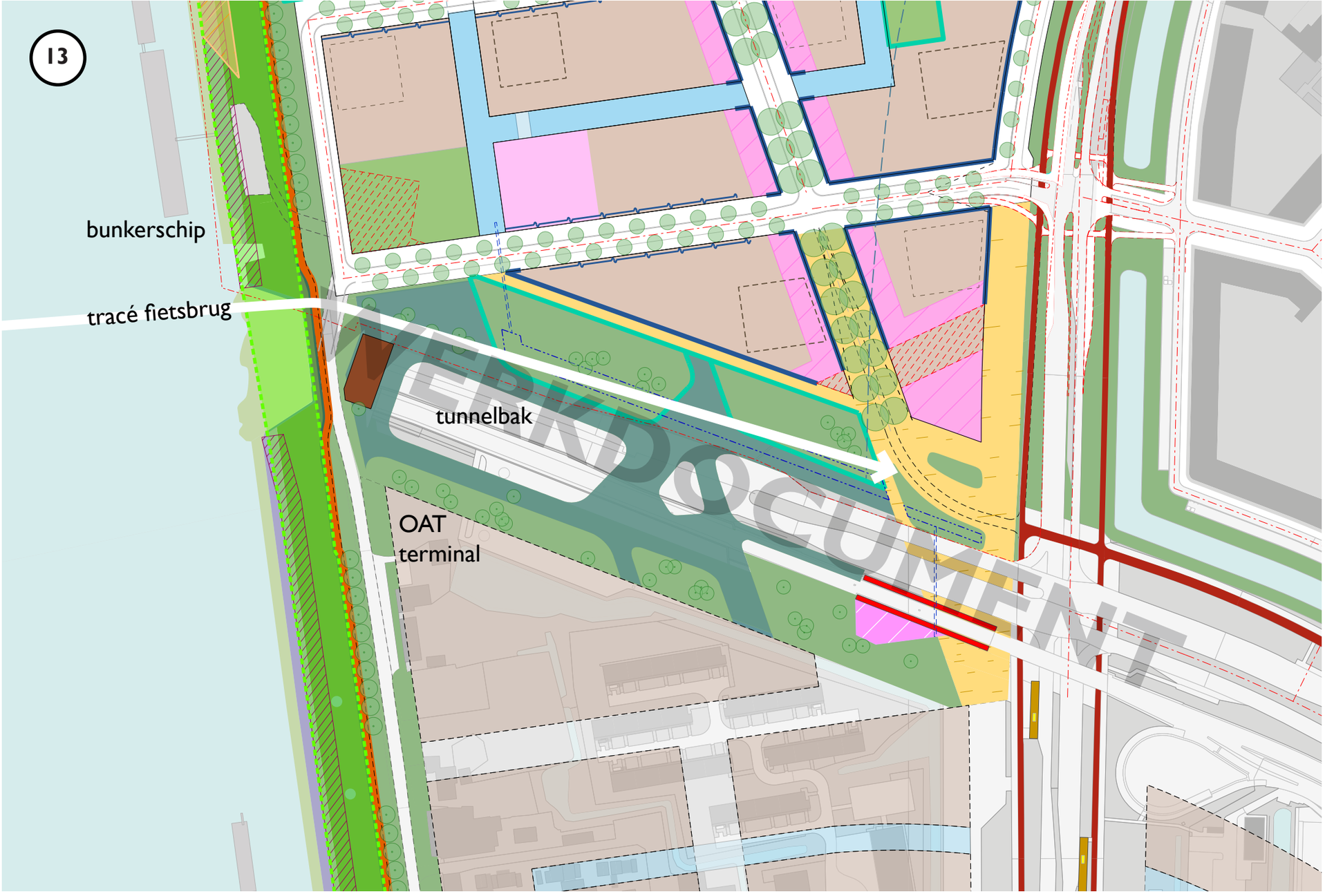


WERK

Analyse

- Dit kruispunt bestaat uit een geregelde oversteek. De Zeeburgerdijk heeft smalle vrijliggende fietspaden.
- Het fietspad richting het centrum ligt in een bocht en er zijn geen opstelstroken aanwezig. Er is weinig ruimte om opstelstroken te maken.
- Het is een drukke kruising in de spits, waar de corridor auto samenkomt met het plusnet fiets.
- Het grootste knelpunt op deze kruising is de opstelruimte voor fietsverkeer.

Zeeburgerdijk - Panamalaan



Analyse

- Het Bunkerschip ligt te dichtbij de fietsroute en moet in deze variant worden verplaatst.
- Het tracé ligt hier vlak naast de Piet Heintunnel. Er dient rekening gehouden te worden met de (ondergrondse) constructie van de tunnel: deze mag niet worden beïnvloed.
- Aan de zuidzijde van de tunnelbak (rechts op tekening) is een Ondergrondse Afval Terminal gepland. Dit afvalcentrum verzamelt en transporteert afval uit de Sluisbuurt en mogelijk ook de Baaibuurt.
- Vlak naast het tracé (noordzijde, links op foto) is een brede strook in gebruik voor kabels en leidingen (waaronder Nuon warmtenet). Deze kan niet worden gebruikt en het vernauwt de mogelijkheden voor de fietsroute.
- De oude, bestaande Zuiderzeedijk is afgewaardeerd naar een secundaire dijk.
- Langs de oevers van de Zuiderzeedijk is een route van Nationaal Natuur Netwerk. Er liggen slangenkuilen langs de dijk.
- Er zijn plannen om een verbinding voor fietsers en voetgangers te maken boven de Piet Hein tunnel. Er is nog geen concreet voorstel.
- Vanwege de ligging van de oude geul, het Oer-IJ, is de ondergrond een aandachtspunt voor constructie van bouwwerken.

Aanlanding Piet Heintunnel



WERKDOCUMENT

bron: www.cruquius.nl
datum: 06-01-2020

Analyse

- Cruquius wordt voor het grootste deel herontwikkeld.

Herontwikkeling Cruquius

- Op de kop van Cruquius vindt net als het overige deel van het schiereiland veel ontwikkeling plaats. Het huidige bedrijventerrein transformeert naar een woongebied met aanvullende voorzieningen.
- Naast de prestigieuze woontoren Cruquius 3.1 C wordt een park aangelegd. In het verlangde van dit park zijn plannen voor het aanleggen van een steiger waar kleine recreatievaartuigen aan kunnen afmeren.
- De Cruquiusweg wordt afgewaardeerd van gebiedsstraat met 50 km/u naar een woonstraat 30 km/u. Dit heeft een positieve invloed op fietsverkeer, omdat de gemiddelde snelheid van autoverkeer lager ligt en er dus een minder groot snelheidsverschil is.

Cruquius zoekgebied aanlanding



Analyse

- De Cruquiusweg is een 50km/u ontsluitingsweg heeft aan twee zijden een fietsstrook. In de planvorming wordt de weg afgewaardeerd naar 30 km/u met bijbehorende inrichting.
- Omdat de straat doodlopend is wordt deze voornamelijk gebruikt door bestemmingsverkeer. Door de afwaardering van de weg zal deze lauter worden gebruikt door fiets- en autoverkeer.

Cruquiusweg

16



Analyse

- deze kruising vormt de verbinding tussen Cruquius en de Architectenbuurt
- Momenteel maakt deze kruising onderdeel uit van het hoofdnet fiets.
- Cruquius wordt voor het grootste deel herontwikkeld. Dit kruispunt met suggestie fietsstroken op een rotonde wordt heringericht.
- In de huidige plannen is nog geen rekening gehouden met een extra fietsroute. Mogelijk moet het plan opnieuw worden aangepast.

Th. L. van Lohuizenlaan - Cruquiusweg

17



Analyse

- De Cruquiusweg bestaat hier uit een vrijliggend fietspad in twee richtingen, met snorfietsers.
- Het is een prettige, mooie route met veel groen.
- Dit fietspad heeft gebouwen aan weerszijden. Hoge bomen nemen een deel van het zicht op de gebouwen weg.
- Er zijn minimale aanpassingen nodig om de route geschikt te maken.

Cruquiusweg fietspad

18



Analyse

- Het kruispunt Cruquiusweg-van Eesterenlaan heeft een betere fietsoversteek nodig. (aparte fietsstroken)
- De kruising maakt onderdeel uit van het hoofdnet bus.
- De oversteek voelt door onduidelijke wegbewijzering onveilig aan. De doorgaande fietsroute wordt aangegeven middel van een blokmarkering. Daarnaast is er ter hoogte van de fietsoversteek geen afscheiding (in de vorm van een schampstrook) tussen het fietspad en de rijbaan.

Cruquiusweg - C. van Eesterenlaan



Analyse

- Dit is een geregeld kruispunt met verkeerslichten. Op deze kruising komt de autocorridor tezamen met het plusnet bus.
- Vanuit de Cruquiusweg, moet hier worden afgebogen voor verder fietsen richting Amsterdam Oost. Deze route is vrijwel complementair aan de route via de Amsterdamsebrug en de Zeeburgerdijk/ Zeeburgerpad. Richting centrum/IJ zijde moet naar rechts (noord) worden afgebogen.
- De monumentale brug is niet voldoende breed voor twee rijbanen, een plusnetfietspad met trottoir.

Cruquiusweg - Panamalaan



Analyse

- De Stuurmankade bestaat uit een woonstraat van klinkers met 30km/uur.
- Een nieuwe brug kan op meerdere manieren aansluiten op het schiereiland. De plek van aanlanding is afhankelijk van het ontwerp van de brug: om een hellingspercentage van 3% te behouden (uitgangspunt ontwerpstudie brug) is een meer lengte nodig dan de beschikbare overbruggingsafstand. Dit kan op meerdere manieren worden opgelost. Deze variant wordt verder altijd beschouwd in combinatie met een aftakking naar Cruquius. Dit is mede bepalend voor de plek van aanlanding thv de Stuurmankade.
- Bewoners vragen aandacht voor de landschappelijke inpassing. In het Oostelijk Havengebied is veel water het groen. Er is aandacht voor de weidsheid en openheid van het IJ / Amsterdam Rijnkanaal. Een fietsbrug op deze locatie verstoort dit beeld.

Borneo zoekgebied aanlanding

21a



WERKDOCUMENT

Analyse

- De Stuurmankade is een eenrichtingsverkeer straat met auto's in oostelijke richting. Er is langsparkeren langs kade langs gehele Stuurmankade.
- Het is een smalle straat voor de verkeersvraag. De bomenrij / parkeerplaatsen zouden wellicht moeten wijken indien hier een tweerichtingen fietspad komt.
- Uitrijdende auto's uit inpandige parkeerplaatsen blokkeren de weg, en kunnen niet veilig uitrijden indien er grote aantallen fietsers door heen rijden.

Stuurmankade



Analyse

- De Pythonbrug ligt direct tegen de kade. Ter plaatse van de Pythonbrug is een uitrit van de Pompmanstraat.
- Een eventuele verbreding van de kade ter plaatse van de Pythonbrug is zeer complex.

Stuurmankade - Pythonbrug



Analyse

- Het schiereiland Borneo wordt ontsloten door deze verbinding.
- Een onoverzichtelijk en met name in de spits druk kruispunt. Met verkeer wat het Schiereiland Borneo verlaat, de nabijheid van een school en een kinderdagverblijf en verkeer uit alle richtingen. Ook busverkeer.
- Deze aansluiting komt onder druk te staan. Mogelijk wordt het hier zo druk dat verkeerslichten of andere maatregelen nodig zijn.
- Bewoners maken zich zorgen over de dode hoek. Aan de van Eesterenlaan zitten veel scholen gevestigd.
- De van Eesterenlaan maakt onderdeel uit van het hoofdnet Bus .
- De voorrang op deze kruising is geregeld door middel van haaientanden.

Borneolaan - C. van Eesterenlaan

23



WERKDOCUMENT

Analyse

- Druk kruispunt met veel verkeer, met name op de Panamalaan.
- Twee richtingen fietspad aan de oostzijde van de Panamalaan stopt ter plaatse van kruising Borneolaan.
- Er zullen aanpassingen nodig zijn om de capaciteit voor fietsverkeer te vergroten.
- Op deze kruising kruist het plusnet fiets de autocorridor van de centrumring s100.
- De voorrang van deze kruising is geregeld door middel van verkeerslichten. Om een comfortabele oversteek mogelijk te maken voor fietsers kunnen kleine infrastructurele maatregelen worden toegepast .
- De parkeergarage die uitkomt op de Borneolaan, vlak voor het kruispunt, zorgt voor een wat rommelige situatie.

Borneolaan - Panamalaan



WERKDOCUMENT

Analyse

- De fietspaden zijn vrij smal.
- Het fietspad aan de noordkant in de tunnel is smal en ligt langs de rijbaan in de tunnel. Dit is een onveilige verkeerssituatie.
- De bocht vlak na de onderdoorgang is meer dan haaks en daardoor onoverzichtelijk. Auto's nemen de bocht erg krap. Dit zorgt voor onveilige situatie voor fietsers.
- Het verkeer zal in de toekomst toenemen door ontwikkeling Oostenburg.
- De Keerwal is een éénrichtingstraat die aansluit op de Frans de Wollandstraat. Dit wil zeggen dat je vanaf de Frans de Wollantstraat niet de Keerwal op kan rijden. Fietsers zijn uitgezonderd van deze éénrichtingsstraat.
- De voorrang is geregeld door middel van een inritconstructie op de Keerwal.

Frans de Wollantstraat - Keerwal



CONCEPT DOCUMENT

Analyse

- De bestaande dijk wordt afgewaardeerd naar secundaire dijk
- De oude, bestaande Zuiderzeedijk is afgewaardeerd naar een secundaire dijk.
- Langs de oevers van de Zuiderzeedijk is een route van Nationaal Natuur Netwerk. Er liggen slangenkuilen langs de dijk.
- Sluisbuurt is in ontwikkeling, volgens de plannen komt er een plein op de locatie van de mogelijke aanlanding of tunnelhuis.
- Op dit plein staat een waterbassin gepland met uitzicht op het IJ en Amsterdam Noord.
- De bouw van een paviljoen op dit plein en de toekomstige inrichting van de Sluisbuurt zijn aandachtspunten.

Zuider IJdijk en Sluisbuurtplein zoekgebied aanlandig



Analyse

- De plek van aanlanden is ruim en overzichtelijk.
- Ter plaatse van de aanlandplek in het verlengde van de J.F. Hengelstraat ligt een gemaal en er ligt een hoofdtransportleiding van Waternet die naar Zeeburgereiland gaat. Hier moet minimaal 3 meter uit gebleven worden met de constructie van de brug.

CONCEPT DOCUMENT

Aanlanding Sporenburg



Analyse

- De straat heeft een profiel van ca. 19m. Aan de zuidkant van de weg is een langsparkeerstrook en ondergrondse containers, daarachter is een margestrook. De straat heeft een dubbele laanstructuur van bomen.
- Aan de noordzijde zijn inpandige parkeervoorzieningen, met opstelstroken op het trottoir. De ruimte tussen rijbaan en gevel is relatief groot (4,5 meter). In- en uitrijbewegingen zorgen mogelijk voor hinder.
- Bewoners merken op dat het straatprofiel erg smal is en de fietsverbinding in combinatie met de inpandige garages onhandig is.
- Bewoners geven aan dat dit een straat is waar veel kinderen spelen. Het is de vraag of met de stromen fietsers dit nog een prettige straat is voor kinderen om te spelen. Ook geven bewoners aan dat gezien de bouwkundige structuur van de woningen (kont tegen kont, daardoor geen tuinen) de straat fungeert als plek om te verblijven. Dit zorgt momenteel voor een prettig verblijfsklimaat.
- Bewoners maken zich zorgen over geluidsoverlast, met name door de architectonische vorm van een aantal woningen (klankkast) een aandachtspunt.

J.F. van Hengelstraat



Analyse

- De straat heeft een profiel van 19m en een laanstructuur van bomen. Hier kruist de van Hengelstraat een groene zone met speelplekken. De straat heeft tweerichtingenverkeer.
- De straat wordt voonamelijk gebruikt door bestemmingsverkeer.
- Bewoners en basisschool de Achthoek geven aan dat stromen kinderen (twee klassen per uur) van en naar de gymzaal (op de hoek van de Ertskade en de J.F. Hengelstraat) gaan. Zij maken zorgen over de veiligheid als er door de straat een grote stroom fietsers gaat. Ook is er aan de noordzijde een parkeergarage voor 'De Steltloper'.

J.F. van Hengelstraat - Ertskade



Analyse

- De straten zijn ingericht als erftoegangswegen met een daarbij behorend gelijkwaardig kruispunt. De inrichting van dit kruispunt in combinatie met een doorgaand fietspad zal nader onderzocht moeten worden.
- In de ochtend zorgt het verkeer vanuit Sporenburg en het toestroom (fiets en auto) naar basisschool de Achthoek voor veel drukte op het Baron G.A.Tindalplein.
- Door de aanwezigheid van de basisschool de achterhoek zijn er in de spitsuren veelvuldig kinderen aan het fietsen, die voor onveilige situaties kunnen zorgen.

J.F. van Hengelstraat - Ertskade



Analyse

- De voorrang op deze kruising is geregeld door middel van een inritconstructie op de Ertskade. Daarnaast is de Verbindingsdam één van de twee onsluitingsroutes van het KNSM-eiland. In de spits is dit een druk kruispunt.
- Bussen en trams komen hard aan vanaf de Verbindingsdam.
- Fietsers steken over en staan op auto's te wachten in het midden van de tram/ busbaan.
- Bewoners geven aan dat de groter wordende druk op het kruispunt Verbindingsdam en Van Eesterenlaan een aandachtspunt is.
- Herinrichting is noodzakelijk.

Ertskade - Verbindingsdam



WERKDOCUMENT

Analyse

- De Veemkade heeft een ruim profiel en bestaat uit betonplaten met stalen randen.
- De Veemkade is nu een wandelboulevard. Het is een aantrekkelijke kade om langs te fietsen. Hij heeft vanuit beleving en solitaire ligging de voorkeur om een fietsroute aan te realiseren boven de Oostelijke Handelskade/Piet Heinkade. De Veemkade gaat helemaal tot aan het Muziektheater.
- Aan deze kade is het winkelcentrum Brazilië gelegen met diverse detailhandel.
- De stalen randen van de betonplaten dienen te worden aangepast voor een fietsroute (slipgevaar).
- Bewoners geven aan dat ze de Oostelijke Handelskade graag afgewaardeerd zien worden naar een eenrichtingsweg en dubbele fietspaden. De Oostelijke Handelskade heeft echter al een fietspad aan beide kanten en de Veemkade biedt voldoende ruimte voor de fietser.

Veemkade



Analyse

- Op deze kruising komen tram, bus, auto, fiets en voetgangers bij elkaar.
- De voorrang op deze kruising is geregeld door middel van verkeerslichten.
- Daarnaast vormen de uitritten van de parkeergarages van de woontoren en de Albert Heijn aandachtspunten op de kruising.
- Fietsers komend vanuit de C. van Eesterenlaan die rechts willen afslaan richting J.F. van Hengelstraat hebben zeer slecht zicht de hoek om.
- In de huidige situatie is de fietsinfrastructuur krap en onoverzichtelijk. Voor fietsers zal een tweerichtingenfietspad aan de zuidkant van de kruising aangelegd moeten worden. Over een lengte van 300m is 3,5m het maximaal haalbare breedte. Bovendien zal de situatie voor fietsers komend vanaf de C. van Eesterenlaan hier nog onoverzichtelijker van worden.
- Bewoners geven aan dat dit kruispunt zeer onoverzichtelijk is.

J.F. van Hengelstraat - C. van Eesterenlaan



Analyse

- De Fred Petterbaan is een vrijliggend fietspad (twee richtingen) naast de trambaan. Aangezien het fietspad hier dicht op de huizen ligt is er weinig mogelijkheid tot eventuele verbreding. Het fietspad is hier nu relatief smal (3 m).
- Bij een toename van het aantal fietsers op deze locatie is verbreding van het fietspad noodzakelijk.
- Bewoners geven aan dat de Fred Petterbaan te smal is.
- De tram rijdt op een groene trambaan met hagen aan weerszijden.
- Aan het trottoir zijn voordeuren gelegen in kleine nisjes.

Fred Petterbaan



WERKDOCUMENT

Analyse

- Op deze kruising kruist het plusnet tram met de autocorridor s100. Het verkeer richting het centrum moet de trambaan oversteken en vervolgens linksafslaan om de Piet Heinkade over te steken.
- Onder deze kruising ligt een ongelijksvloerse tramkruising met de IJtram.
- Voorrang op deze kruising is geregeld door middel van verkeerslichten.
- Fietsers steken de trambaan over voordat ze zich kunnen opstellen richting de Czaar Peterstraat.
- De oversteekvoorziening en de hoeveelheid opstelruimte moet worden verbeterd.
- Bewoners geven dezelfde aandachtspunten mee.

Fred Petterbaan - Piet Heinkade



Analyse

- De voorrang wordt geregeld door middel van haaientanden. Op deze kruising komen tram, fiets en autoverkeer bij elkaar.
- Voor fietsers komend uit de Frans de Wollantstraat is de verkeerssituatie onoverzichtelijk.
- Een groot deel van het fietsverkeer zal op deze plek linksaf slaan naar de binnenring. De Czaar Peterstraat heeft stad-in vrijliggende fietspaden, echter wel smal.
- De route sluit goed aan op zowel de binnenring als de toekomstige fietsroute over de Dijksgracht.
- Door de ontwikkeling van oostenburg wordt de verkeersdruk op deze kruising vergroot
- Bewoners merken op dat de ruimte voor fietsers wordt beperkt door de tram in de Czaar Peterstraat.

Frans de Wollandstraat - Czaar Peterstraat



Analyse

- het zoekgebied bestaat uit een woongebied (gesloten bouwblok met uitzicht over water) pal naast zoekgebed aanlanding.
- Een tunnelgebouw heeft een ruimte nodig van ca. 30x50m. Er is weinig ruimte voor de entreegebied van de tunnel.
- Er is ruimte om de verkeerssituatie aan te passen.
- De Surinamekade is nu een wandel- jog en hondenuitlaatgebied. De kade is nu niet geschikt als fietsroute: geen beveiliging langs water en geen apart fietspad.
- De KNSM laan is nu niet geschikt als fietsroute, maar er is wel ruimte voor aanpassingen in het wegprofiel.
- Bewoners geven aan dat Surinamekade nu een wandelstraat is. Veel slaapkamers zijn gelegen aan deze zijde, overlast door toenemend fietsverkeer is niet gewenst.
- Bewoners geven aan dat op de Surinamekade bij de Figee kraan een knelpunt ontstaat als er een fietsverbinding wordt aangelegd omdat de ruimte hier smaller wordt.

KNSM-eiland zoekgebied opgang tunnel



Analyse

- De openbare ruimte tussen wooncomplexen is nu ingericht voor voetgangers; er is een te overbruggen hoogteverschil van ca 1,5 m. en er staan grote bomen langs de Surinamekade.
- Om een verbinding te maken van een tunnelmond naar de KNSM laan, moet er een hoogteverschil van ca 1,5 m worden overbrugd en mogelijk één of meer bomen worden verwijderd. Voetgangers moeten de openbare ruimte delen met fietsers.
- De Surinamekade wordt momenteel voornamelijk gebruikt door voetgangers. De kade is nu niet geschikt als fietsroute: de betonplaten zijn voorzien van ijzeren randen (slipgevaar) en er is geen beveiliging langs het water.

Surinamekade - Venetiëlaan

38a



Analyse

- De KNSM-laan bestaat uit een tweerichtingen weg (30km/uur) met langsparkeerplaatsen aan weerszijden en een middenberm van hardsteen.
- Deze route is een mogelijke secundaire route, profiel is breed maar door hoofdnet bus zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk.
- DE KNSM-laan eindigt als het ware in het ronde bouwblok. De route voor de fietsverbindingen richting Zeeburg moet duidelijker aanwezig zijn.
- Er is een mogelijkheid om een tweede doorsteek te maken tussen de KNSM-laan en de Surinamekade. Dit helpt fietser om een gemiste afslag makkelijker in te halen. Hiervoor moet wel een hoogteverschil van ca 1,5 m worden overbrugd en dient de Surinamekade plaatselijk te worden aangepast.
- Bewoners vinden de KNSM laan te smal, maar er lijkt ruimte door de middenberm of parkeerstroken aan te passen.

KNSM-laan - Surinamekade



Analyse

- De KNSM-laan bestaat uit een tweerichtingen weg (30km/uur) met langsparkeerplaatsen aan weerszijden en een middenberm met begroeiing.
- Door de aanwezigheid van een hoofdnet bus zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk.
- Er is een mogelijkheid om een tweede doorsteek te maken tussen de KNSM-laan en de Surinamekade. Dit helpt fietser om een gemiste afslag makkelijker in te halen. Hiervoor moet wel een hoogteverschil van ca 1,5 m worden overbrugd en dient de Surinamekade plaatselijk te worden aangepast.
- Bewoners vinden de KNSM-laan te smal, er lijkt ruimte door de middenberm of parkeerstroken aan te passen.

KNSM-laan - Surinamekade



Analyse

- Op deze kruising komen de bus, tram, auto en fietsverkeer bij elkaar.
- De trambaan betreft een eindhalte met keerlus. Daarnaast wordt de straat gebruikt voor de ontsluiting van het KNSM eiland.

KNSM-laan - Azartplein



WERKDOCUMENT

Analyse

- In de Verbindingsdam is een brug gelegen, die bestaat uit drie delen. Eén middendeel met een rijbaan voor auto-, bus- en tramverkeer. Daarnaast zijn er aan weerszijde uitkragingen voor fietsers en voergangers. De toegestane snelheid voor autoverkeer is 50 km/u.
- De fietspaden zijn erg smal.

Verbindingsdam

41



Analyse

- De weg is vrij smal en heeft extra hoge trottoirbanden (gevaarlijk voor fietsers).
- Er zijn geen fietsstroken langs de weg.
- De route maakt onderdeel uit van het hoofdnet bus. Er is een bushalte, dit is extra krap in het smalle profiel.
- De weg is 50 km/u, de combinatie van fietsers en auto's is onwenselijk vanwege het grote snelheidsverschil.
- De Sumatrakade is nu niet geschikt als fietsroute. Hij moet volledig opnieuw worden ingericht om een fietsroute mogelijk te maken.

Sumatrakade

42



WERKDOCUMENT

Analyse

- De voorrang op deze kruising wordt geregeld door middel van haaientanden en zebrapaden. De gemiddelde snelheid van verkeer is 50 km/u. Aan weerszijde van de brug liggen vrijliggende fietspaden De fietsstroken op de brug zijn plaatselijk erg smal.
- De aansluiting vanaf de Jan Schaeferbrug op de Piet Heinkade is erg haaks.
- Horeca ligt vrij direct aan het fietspad in pand rechts op foto en een hotel in het pand links op de foto.
- De oversteek tussen de Sumatrakade en de Jan Schaeferbrug is niet ideaal: de fietser zou hier voorrang moeten krijgen.

Sumatrakade - Jan Schaeferbrug



WERKDOCUMENT

Analyse

- De kade is momenteel ingericht als voetgangersgebied, waar fietsers zijn toegestaan. Daarnaast rijdt er ook vrachtverkeer voor de leveranties van de horecagelegenheden/detailhandelaren.
- Daarnaast liggen er diverse schepen aan de kade
- De verharding op de Veemkade bestaat uit betonplaten met stalen randen.
- De Veemkade is een aantrekkelijke kade om langs te fietsen. Hij heeft vanuit beleving en solitaire ligging de voorkeur om een fietsroute aan te realiseren boven de Oostelijke Handelskade/Piet Heinkade. De Veemkade gaat helemaal tot aan het Muziektheater. Er zou een extra doorsteek kunnen worden gemaakt via de Withoedenveen om een extra route aan te bieden, naast de Piet-Heinkade.

Veemkade - Withoedenveem