Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

Memo

Aan	Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam
Van	[redacted], Ingenieursbureau, [redacted]
Kopie aan	[redacted]
Datum	7 april 2020
Ons kenmerk	20200407PSK001
Bijlage(n	1 Plattegrond_voetgangers Amsterdamsebrug_20200114.pdf 2 364951-T102-OVERZICHT_BRUGGEN_voetgangersbrug.pdf 3 Plattegrond_inventarisatie_analyse_interactief_10.pdf 4 Inventarisatie_analyse_fotos_20200106.pdf 5 Inpassingsstudie_Schetsen_20200106.pdf 6 Rapport O-180503 Onderzoek Vervoerswaarde Fietverbinding Oost v2.1.pdf 7 190815 - fietsstellingen juni 2019 Fietsverbinding Oost.pdf
Onderwerp	Aanvullende informatie vanuit project Fietsverbinding Oost

Geachte commissie,

Bijgevoegd ontvangt u aanvullende informatie over het opwaarderen van de Amsterdamsebrug, één van de varianten in het gemeentelijke onderzoek naar de Fietsverbinding Oost. Daarnaast hebben wij wat stukken toegevoegd van onze analyse en eerste schetsontwerpen van de verschillende tracés, de huidige fietsintensiteiten en de verwachte toekomstige fietsintensiteiten. De eerste twee bijlagen bevatten schetsen van de opwaardering van de Amsterdamsebrug. Deze bijlagen hebben wat toelichting nodig, die hieronder wordt gegeven.

Bij de studie naar het opwaarderen van de Amsterdamsebrug spelen aan aantal factoren een rol:

a) Momenteel maken ongeveer 5.500 fietsers per etmaal gebruik van de Amsterdamsebrug. Uit de VMA-studie blijkt dat in het scenario 'Verbeteren Amsterdamsebrug', waarbij dus geen extra route wordt gerealiseerd, de aantallen fietsers kunnen oplopen tot circa 14.000 per etmaal. De Amsterdamsebrug heeft zowel een fietspad, als een voetpad aan beide zijden, met een totale gezamenlijke breedte van maximaal 4 m op beide aanbruggen. De Amsterdamsebrug is rond 2015 gerenoveerd door RWS binnen het KARGO-project, en heeft nu een restlevensduur van circa 30 jaar. Indien de brug niet verbreed wordt, lijkt de breedte van het fietspad (circa 2 m) niet geschikt voor dergelijk grote aantallen fietsers. De gemeente heeft daarom een constructieve analyse gedaan naar het verbreden van de Amsterdamsebrug, door het fiets-/voetpad te verbreden. Dit is echter constructief niet mogelijk zonder ingrijpende aanpassingen aan de hoofddraagconstructie, omdat dit resulteert in te grote dwarskrachten op de hoofdliggers. De brug kan dus niet eenvoudig verbreed worden.

b) Daarnaast voert de gemeente, parallel aan het onderzoek voor de fietsverbinding, ook een studie uit naar het doortrekken van de tramlijn van de Indische buurt naar Zeeburgereiland, waarvoor er een nieuwe brug gemaakt zou moeten worden. Deze zou dan gecombineerd kunnen worden met een fiets-/voetpad. Deze studie is echter nog in de haalbaarheidsfase en het is nog lang niet zeker of deze tramverbinding er zal komen. Aangezien het project Fietsverbinding Oost een robuuste fietsverbinding moet opleveren, is deze gecombineerde variant nog niet verder beschouwd en wordt vooralsnog alleen bekeken hoe op de bestaande verbinding de kwaliteit van de fietsverbinding omhoog kan.
c) Aangezien het verbreden van de Amsterdamsebrug constructief een zeer ingrijpende actie is, en het compleet vernieuwen van de brug ook, heeft het projectteam gekeken naar de functie van de brug voor fietsers en voetgangers en hiervoor een andere oplossing bedacht. Het idee is om de Amsterdamsebrug af te sluiten voor voetgangers, en het gehele fiets- en voetpad in beide richtingen in te richten als fietspad. Dan is er genoeg breedte (totaal circa 2 x 2 m) om een robuuste fietsverbinding te realiseren voor de komende 30 jaar. De brug wordt ook gebruikt door voetgangers die naar Camping Zeeburg gaan en als recreatieve looproute. Deze route zou echter ook via de bestaande wegen op het maaiveld afgelegd kunnen worden. Wat dan overblijft is hoe voetgangers het Amsterdam Rijnkanaal oversteken. Om dit mogelijk te maken kan een voetgangersbrug ten noorden van de Amsterdamsebrug gebouwd worden. Deze brug kan met een grotere doorvaartbreedte (120 m) en doorvaarthoogte (minimaal NAP + 11,15 m) worden aangelegd, zodat wordt voldaan aan de nautische eisen ten aanzien van toekomstvastheid. Hierdoor ontstaat er geen toekomstige nautische barrière wanneer de Amsterdamsebrug zelf vervangen zou worden door een nieuwe auto- en fietsbrug, eventueel gecombineerd met OV.
d) Ook is de optie beschouwd om alleen de aanbruggen af te sluiten voor voetgangers. Dit kan eenvoudig gedaan worden met zeer weinig aanpassingen, echter blijft het dan fysiek altijd mogelijk om lopend de weg te vervolgen via het fietspad. Dit leidt dan weer tot onveilige situaties en minder comfort voor fietsers en wordt daarom gezien als minder wenselijke oplossing dan het realiseren van een aparte voetgangersbrug.

Wellicht heeft u op basis van deze extra informatie nog behoefte aan verduidelijking, of vragen. Het projectteam Fietsverbinding Oost hoort deze graag zodat we van meer passende informatie kunnen voorzien.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
Technisch manager Fietsverbinding Oost
Ingenieursbureau Amsterdam