Gemeente Amsterdam

# Verslag Gesprekstafel 2 Oostbrug Routes van en naar brug in Oost

## 1 Overzicht bijeenkomst

| | |
|---|---|
| Datum & tijd | **Dinsdag 25 februari, 19.00 -21.00 uur** |
| Locatie | BAC – Borneo Architectuur Centrum<br>R.J.H. Fortuynplein 4<br>1019 WL Amsterdam |
| Aanwezig | Circa 25 bewoners en ondernemers (Oostelijk Havengebied) |
| Aanwezig<br>stadsdeel Oost | Jan Huppen, gebiedsmakelaar Oostelijk Havengebied West |
| Aanwezig project | Micha Sijtsma, Joeri Polderman, Frank Ebbink, Martine Bulterman, Sietske Voorn |
| Programma | • Voortgang projecten Oostbrug en Routes van en naar de brug in Oost<br>• Update participatie en toelichting op vervolgproces (PBI werkwijze)<br>• Toelichting principes schetsverkenningen<br>• Plenair gesprek over de principes<br>• Afsluiting & vervolg |
| Documenten | • Verslag *20250225_GesprekstafelTRO_Verslag*<br>• Presentatie Gesprekstafel 25/02/2025 *20250225_GesprekstafelTRO2_PresentatieVerzending* |

### 1.1 Links naar documenten met meer informatie

- Op Open Amsterdam worden alle documenten over de besluitvorming en participatie ten behoeve van de Oostbrug gepubliceerd.
- In de Raadscommissie Mobiliteit, Openbare ruimte en Water op 13-02-2025 is door de commissieleden gesproken over het participatieplan Oostbrug. *Klik op Agendapunt 10, of spoel in de opname door naar 02:22:00.*
- Contactpersonen stadsdeel Oost; onder andere voor de contactgegevens van de gebiedsmakelaars van het Oostelijk Havengebied.

# 2 Samenvatting gesprekstafel 25/02/2025

## 2.1 Voorstellen gebiedsmakelaar Jan Huppen

Jan Huppen is de nieuwe gebiedsmakelaar voor het Oostelijk Havengebied West en was aanwezig bij deze gesprekstafel. Heeft u vragen over of ideeën voor uw buurt? Of wilt u meedenken over uw buurt? Neem dan contact op met de gebiedsmakelaar. Contactgegevens vindt u via Contactpersonen stadsdeel Oost.

## 2.2 Voortgang projecten Oostbrug en Routes van en naar de brug in Oost (15 min)

Sietske Voorn, werkzaam als omgevingsmanager voor zowel de Oostbrug als voor de routes van en naar de brug toe in Oost, vertelde over de voortgang in de projecten en de participatietrajecten van de Oostbrug & Routes van en naar de brug in Oost (TRO). Micha Sijtsma, projectmanager, gaf een korte toelichting op het vervolgproces en de werkwijze Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI) van de gemeente Amsterdam. Hierbij zijn de volgende onderwerpen aan de orde.

### 2.2.1 Oostbrug

- Het team Oostbrug werkt momenteel aan de voorbereiding van een zogenaamd 'definitiebesluit'. Het definitiebesluit wordt genomen door de gemeenteraad (2026).
  Dat is het moment waarop alle eisen en de (technische) haalbaarheid helder zijn en het stadsbestuur akkoord gaat met onder meer het referentieontwerp op schetsniveau en exacte locatie van de brug. Voor dat besluit worden er nog allerlei onderzoeken uitgevoerd. Met dit besluit wordt een start gemaakt met de benodigde juridisch planologische procedure(s) om het project mogelijk te maken.
- Korte toelichting op de onlangs georganiseerde bijeenkomsten en toekomstige bijeenkomsten en communicatiemomenten vanuit de Oostbrug.

### 2.2.2 Routes van en naar de brug in Oost

- Bijeenkomsten tot nu toe; wanneer zijn deze geweest en wat is hierin besproken en gedaan?
- Fasering van het project Routes van en naar de brug in Oost (TRO). Het project bevindt zich in de initiatief- of verkenningsfase. Hierin worden de zorgen, aandachtspunten en wensen van de omgeving in kaart gebracht. Er worden nog geen keuzes gemaakt over varianten. In de volgende fase wordt gewerkt aan een nadere uitwerking in een aantal hoofdlijnen en uitgangspunten.
  In deze nieuwe fase wordt voor het project Routes van en naar de brug in Oost (TRO) een eigen participatieplan opgesteld en wordt de participatie verbreed. De opgehaalde input en feedback van de initiatief- of verkenningsfase wordt meegenomen in dit vervolg.

### 2.2.3 Toelichting schetsverkenning routes (45 min)

Joeri Polderman lichtte in een presentatie vier gemaakte inrichtingsprincipes toe. In deze principes wordt er op verschillende manieren meer ruimte gecreëerd op de routes voor de verwachte toename van voetgangers en van fietsers. De aantallen fietsers en hun routekeuze, komen voort uit voorspellingen gemaakt door het Verkeersmodel Amsterdam (VMA). Met dit model kunnen toekomstprognoses worden gemaakt van het aantal verkeersbewegingen, voor diverse groeiscenario's. Het project richt zich met name op de route die het grootste aantal fietsers zal nemen; vanaf het Azartplein richting de Czaar Peterstraat. Maar ook naar de route van fietsers die vanaf de brug naar het oostelijk deel van de stad gaan (via de C. van Eesterenlaan) wordt gekeken.

In de schetsverkenningen is uitgegaan van aanpassingen van de bestaande routes en in de bestaande infrastructuur. Dit leidt tot de volgende inrichtingsprincipes:

- **Westelijke ligging**; met één fietspad in twee richtingen aan de westelijke zijde van de Verbindingsdam en ten noorden van de trambaan Fred Petterbaan.
- **Oostelijke ligging**; met één fietspad in twee richtingen aan de oostelijke zijde van de Verbindingsdam en ten zuiden van de trambaan Fred Petterbaan.
- **Tweezijdige ligging;** met aan beide kanten van de Verbindingsdam en de trambaan bij de Fred Petterbaan een ruimer fietspad in één richting.

- **Combinatievariant;** waarin bredere fietspaden aan beide kanten van de Verbindingsdam en het eerste deel van de Fred Petterbaan worden gecombineerd met een verbreed fietspad in twee richtingen aan de oostelijke zijde richting de Czaar Peterstraat.

Er is beperkte ruimte in het gebied en alle inrichtingsprincipes kennen voor- en nadelen. Deze voor- en nadelen per inrichtingsprincipe worden in de presentatie benoemd, maar mogelijk zijn er meer. Er moet verder en in detail worden onderzocht of de geschetste aanpassingen, onder andere technisch, financieel en gezien de verkeerssituatie en verkeersveiligheid, mogelijk en haalbaar zijn.

# 3 Plenair gesprek - in bredere/algemene zin en over de principes (60 min + uitloop)

Na de toelichting op de schetsverkenningen is met de aanwezigen gesproken over deze verkenning. Het gesprek ging niet alleen over de gepresenteerde inrichtingsprincipes, maar verbreedde zich naar algemenere onderwerpen. Hieronder volgt een opsomming van de algemene vragen, aandachtspunten, oproepen en ideeën die aan de orde zijn gekomen tijdens het plenaire gesprek.

Opmerkingen en aandachtspunten die specifiek per inrichtingsprincipe zijn genoemd, zijn daarna in het verslag opgenomen. De schriftelijke feedback van bewoners die na afloop van de bijeenkomst nog is gegeven, is ook hieraan toegevoegd. Wanneer het specifiek benoemde locaties in het gebied zijn, worden deze van noord (Azartplein) naar zuid (Czaar Peterstraat) benoemd.

Hieronder volgt een opsomming van de zorgen, aandachtspunten, vragen, oproepen en ideeën van aanwezige bewoners die in het plenaire gesprek aan de orde zijn gekomen.

## 3.1 Veranderende buurt, groen en leefbaarheid

- De komst van de brug, maar ook de komst van het Nationaal Slavernijmuseum en de toename van het aantal woningen in Noord, in het Cruquiusgebied, op Zeeburgereiland (i.c.m. de pont vanaf Sporenburg) en bij Oostenburg, hebben effect op de buurten van het Oostelijk Havengebied. Er zijn zorgen over de drukte, over het behoud van het karakter van het gebied, de kwaliteit van de (nieuwe) openbare ruimte, leefbaarheid en veiligheid. Specifiek benoemd zijn ook de toenemende vergrijzing en de mogelijkheid voor kinderen om veilig te kunnen spelen, lopen en fietsen. Ook zijn er zorgen over de samenwerking en afstemming van de diverse projecten die (gaan) spelen in de buurt.
- Het belang van het groen in de buurt. Het groen in de buurt is schaars en wordt erg belangrijk gevonden. De gevolgen van aanpassingen voor het groen op het Azartplein, bij een verbreding van de Verbindingsdam en bij de Fred Petterbaan zijn specifieke locaties die hierbij zijn genoemd. In 2024 is door bewoners van het Oostelijk Havengebied gestemd om te bepalen welke locaties groener worden. Het Azartplein is één van de 'winnende' locaties. Hoe verhoudt dit vergroeningsproject van het Azartplein zich tot de toekomstige plannen?
- Er is voor bewoners nu al sprake van (geluids)overlast van de trams. Bij het verleggen van de tramrails kan deze overlast groter worden, geven bewoners aan.

## 3.2 Verkeersveiligheid

- Zorgen om de verkeersveiligheid; er zijn nu al veel verkeersstromen in het gebied van zowel voetgangers, fietsers, bussen, trams en personenauto's. Hoe blijft de verkeersveiligheid behouden met een grote toename van (vooral) het aantal fietsers van en naar de toekomstige brug?
- Door aanwezigen werd gevraagd of de verkeersveiligheid kan worden verbeterd door het autoverkeer te verminderen, bijvoorbeeld door één doorgaande route richting KNSM- en Java-eiland af te sluiten. Er wordt gepleit voor het doen van onderzoek naar het instellen van éénrichtingverkeer op de Verbindingsdam en directe omgeving. Anderen schetsten met voorbeelden de kwetsbaarheid van slechts één toegangsroute.
- Er is aandacht gevraagd voor de voetgangers in de buurt. Doorgaande en veelgebruikte routes en oversteekplaatsen mogen er niet op achteruitgaan in de nieuwe situatie. Het beleidskader Ruimte voor de voetganger schrijft een vrije doorloopruimte op alle trottoirs bij nieuwe situaties van 200 cm voor. Ruimte voor

de voetganger zou afwijkend kunnen worden vormgegeven (bijvoorbeeld met een houten boardwalk). Ook moet goed rekening worden gehouden met de mensen die minder goed ter been zijn of een kinderwagen hebben. Specifiek genoemd is het voetpad Rietlandpark; dit is het voetpad dat van de trambaan afbuigt ter hoogte van Domino's Pizza, Oostelijke Handelskade 142.
Het is een rustige route, er lopen hier bijvoorbeeld veel kinderen van en naar school. En ondanks dat het niet is toegestaan, wordt hier ook veel gefietst door ouders met kinderen naar de achtergelegen scholen. De halte van de tram op de Fred Petterbaan wordt genoemd als niet berekend op veel gebruikers; deze is smal.

- De zorg over de verkeersveiligheid geldt in het bijzonder voor het Azartplein, de Verbindingsdam en het kruispunt bij de C. van Eesterenlaan (NB: afstelling van de verkeerslichten); hier zal de grootste stroom fietsers komend van de brug gaan fietsen. Hoe staat het met de verkeersveiligheid als fietsers met grote vaart van de brug het gebied in fietsen? En wat gebeurt er als de brug open is geweest, en er sprake is van een grote groep (of peloton) fietsers? In hoeverre zorgt dit voor conflicten bij één fietspad in twee richtingen?
- De situatie rond winkelcentrum Brazilië wordt druk en rommelig genoemd. Op het pleintje tussen de supermarkt en de rest van het winkelcentrum is het verboden om te fietsen, maar wordt door veel fietsers gebruikt om naar de Veemkade te fietsen. De stoep bij het winkelcentrum langs de Oostelijke Handelskade is krap en gedeeltelijk overdekt. In dit overdekte gedeelte zetten winkeliers hun waar op de stoep, waardoor voetgangers soms moeten uitwijken naar het fietspad. Met het instellen van éénrichtingsverkeer is er meer ruimte te creëren. De Oostelijke Handelskade is in 2013-2014 tijdelijk een eenrichtingsweg voor auto's geweest, dat werkte goed. Het doorgaand verkeer dat nu over de Oostelijke Handelskade rijdt komt, naar het idee van de aanwezigen, met name vanaf het Java- en KNSM-eiland en gaat richting centrum. Bestemmingsverkeer komend vanaf de A10 (Piet Heintunnel) slaat doorgaans linksaf naar de Borneolaan (en vervolgens linksaf naar de C. van Eesterenlaan).

## 3.3 Inpassing in bestaande infrastructuur

- In de schetsverkenningen is uitgegaan van aanpassingen van bestaande routes en in de bestaande infrastructuur. Op welke uitgangspunten of criteria worden de oplossingsrichtingen gebaseerd? En hoe komen deze uitgangspunten straks te staan in de Nota van Uitgangspunten (in de volgende projectfase)?
- Aanwezige bewoners geven aan niet overtuigd te zijn dat de knelpunten zijn op te lossen met aanpassingen in de huidige infrastructuur. De extra ruimte die wordt gecreëerd is onvoldoende voor de toekomstige aantallen fietsen. Men pleit voor meer aandacht voor alternatieve routes en spreiding van de fietsers.
- Er worden verschillende alternatieven genoemd; zoals een aanlanding van de brug verderop dan op het Azartplein, de aanlanding van de brug op de kade verdiepen of een ondertunneling van de aanlanding (onder het Azartplein door). Ook een nieuwe route die de IJhaven doorkruist, zoals genoemd in het advies d'Hooghe, komt hierbij aan de orde. NB: Mede naar aanleiding van de negatieve inspraakreacties op dit punt uit de Nota van Uitgangspunten (NvU) Sprong over het IJ uit 2022, wordt hier op dit moment door het bestuur vanaf gezien. Zie voor meer informatie Nota van antwoord publieke reacties en stadsdeeladviezen (pag. 4, 28, 75) en het verslag van de eerste gesprekstafel op 07-11-2024.
- Hoe is de staat van de Blauwehoofdbrug (de brug op de Verbindingsdam), zijn er constructieve aanpassingen nodig bij een verbreding of andere belasting? Let ook op de tram; er zijn meetpunten aangelegd vanwege klachten over de tram die er te hard rijdt.
- De huidige situatie op de Veemkade, die als onveilig wordt ervaren, wordt niet verbeterd en daarmee dus slechter.

## 3.4 Aandacht voor andere routes in het gebied

- Er is volgens aanwezigen te veel focus op het routedeel van het Azartplein naar de Czaar Peterstraat, en te weinig op andere wegen in het gebied. Er moet goed op worden gelet dat (andere) routes niet onmogelijk of onaantrekkelijk worden gemaakt. Men pleit voor meer aandacht voor alternatieve routes en spreiding van de fietsers.
- De Sumatrakade en Jan Schaeferbrug wordt genoemd als alternatieve route vanaf en naar de brug, die niet voldoende wordt benut. Wat kan er gedaan worden om deze route aantrekkelijker te maken voor fietsers, en een gedeelte van de bruggebruikers deze route te laten gebruiken richting het centrum?
- Ook het aansluiten op andere routes en het verspreiden van fietsers , zoals via de Veemkade, de Oostelijke Handelskade en verder richting oost via de C. Van Eesterenlaan zijn ter sprake gekomen.

## 3.5 Voorstelling van toekomstige situatie, onderzoeken en referentiebeelden

- Aanwezigen willen graag meer informatie over de verhouding tussen de ponten bij CS en de komst van de brug op deze plek in de stad. Welke mensen gaan welke routes kiezen? In hoeverre is het gedrag en de routekeuze van fietsers te sturen?
- Er is gesproken over het Verkeersmodel Amsterdam en de daaruit komende (voorspelde) aantallen fietsers en de routes die zij zullen kiezen bij de komst van de Oostbrug. Hoeveel voetgangers worden er over de brug verwacht? Aanwezige buurtbewoners willen graag meer informatie over de werking van het model.
- Om zich een betere voorstelling te kunnen maken van de aantallen fietsers en hoe zich die door de dag heen verdelen, wordt gevraagd naar referentieplekken, simulaties en visualisaties. Is het mogelijk om de drukte en verkeersstromen (waar mogelijk in 3D) te visualiseren? Verschillende opties voor locaties in de stad die daarbij zijn genoemd om mee te kunnen vergelijken zijn de route achter het Centraal Station, de aantallen fietsers en beschikbare ruimte voor hen op de Berlagebrug en de grootte van de groep en het gedrag van fietsers als een brug open is geweest (bijvoorbeeld de Tasmanstraat/Westerkeersluis (brug nummer 346) of de Wiegbrug (brug nummer 173).

# *4 Feedback op eerste schetsverkenningen*

Er is beperkte ruimte in het gebied en alle inrichtingsprincipes kennen voor- en nadelen. Enkele voor- en nadelen per variant zijn benoemd in de bijeenkomst. Hieronder volgt een weergave van in het plenaire gesprek gemaakte opmerkingen en schriftelijke feedback van aanwezige bewoners. Wanneer het specifiek benoemde locaties in het gebied zijn, worden deze van noord (Azartplein) naar zuid (Czaar Peterstraat) benoemd.

## 4.1 Inrichtingsprincipe: Westelijke ligging

*met één fietspad in twee richtingen aan de westelijke zijde van de Verbindingsdam en de trambaan bij de Fred Petterbaan.*

- Met één fietspad in twee richtingen wordt het verkeer op het fietspad gescheiden van het zwaardere, gemotoriseerde verkeer. Dit biedt in de spits meer ruimte voor de fietsers (voordeel).
- Er moeten oversteekplaatsen komen voor voetgangers en fietsers met een verkeersheuvels om te wachten op verkeer (aandachtspunt).
- De inrichting/doorstroming voor het Azartplein is goed, slechts één kruising met autoverkeer (voordeel).
- Makkelijk afslaan richting Sumatrakade (voordeel).
- Minder fijne aansluiting vanuit KNSM-eiland en Sporenburg (nadeel).
- Let op de erfpachtsituatie van een gedeelte van de openbare ruimte bij gebouw Hoogkade (VVE Bogortuin 3-255); deze loopt verder dan het gebouw zelf (tot en met de damwand met houten trap naar beneden) (aandachtspunt).
- Verlies van groen aan de westkant van de Verbindingsdam (nadeel).
- Makkelijke doorsteek naar winkelcentrum Brazilië en Veemkade (voordeel).
- Het hierboven genoemde voordeel van een makkelijke doorsteek naar winkelcentrum Brazilië en de Veemkade wordt echter ook genoemd als een nadeel; omdat deze plek is ingericht als verblijfsruimte voor recreatief gebruik en niet voor (veel) doorgaande fietsverkeer (nadeel).
- Zorgt het verleggen van de trambaan voor meer of minder geluid? Er is nu al sprake van veel herrie van de tram in de bocht (mede door te hard rijden van de trams) (zorg).
- De verplaatsing van de trambaan en rijbaan richting woningen aan de J.F. van Hengelstraat zorgt voor geluidsoverlast. Bij de aanleg van de tram is al een extra vergunning aangevraagd voor de (huidige) overlast. Hier moeten geluidsberekeningen worden gemaakt! (zorg).
- Hinder van wind en een extra oversteek voor verkeer naar de pont op de Ertskade (aandachtspunt).
- Bij de Fred Petterbaan is in deze variant sprake van kruisend verkeer bij de halte, en een oversteek bij de tramhalte. Is dit veilig? Let ook op de toegankelijkheid van het Rietlandpad (zorg).

## 4.2 Inrichtingsprincipe: Oostelijke ligging

*met één fietspad in twee richtingen aan de oostelijke zijde van de Verbindingsdam en de trambaan bij de Fred Petterbaan.*

- Met één fietspad in twee richtingen wordt het verkeer op het fietspad gescheiden van het zwaardere, gemotoriseerde verkeer. Dit biedt in de spits meer ruimte voor de fietsers (voordeel).
- Alle verkeersstromen lopen parallel en de afslagen van het fietspad zitten aan de natuurlijke kant (voordeel).
- Doordat de trambaan en -lus bij de aanlanding van de brug niet wordt gekruist door het fietsverkeer, zorgt dit voor een veiligere fietsroute bij de aanlanding van de brug (voordeel).
- Het Azartplein blijft grotendeels intact en kan groener en aantrekkelijker worden als overzichtelijke inleiding naar de brug (voordeel).
- Mogelijk voelt deze variant voor fietsers alsof zij te dicht langs een muur (moeten) fietsen en dat kan als vervelend worden ervaren (aandachtspunt).
- Fietsers moeten veel ander verkeer kruisen (twee keer autoweg, trambaan en invoegen op druk fietspad (aandachtspunt). Er moeten daarmee veel oversteekplaatsen komen voor voetgangers en fietsers met een verkeersheuvels om te wachten op verkeer (aandachtspunt).
- Onoverzichtelijke aanlanding, door Loods 6 en bocht en café De Zuid (nadeel).
- Voorkom dat vrachtverkeer op het fietspad gaat staan om te laden en lossen (aandachtspunt).
- Rechte kruising met de twee rijstroken van de KNSM-laan (voordeel).

- De KNSM-laan is de enige ontsluiting voor het KNSM-eiland. Krijg je geen conflict met het (auto)verkeer met een tweezijdig fietspad aan deze zijde? Hoe blijft het aankomend verkeer vanuit de KNSM-laan goed zichtbaar? (zorgen).
- Hoe dicht komt het fietspad op de Kapiteinswoningen (op de scheiding van de Verbindingsdam en het eiland, onmiddellijk rechts van de brug) te liggen? (aandachtspunt).
- Het fietspad komt niet langs de ingang van de parkeergarage van het pand Hoogkade te liggen (voordeel).
- Let op de voetgangersoversteek vanaf de Ertskade naar de Veemkade; die wordt veel gebruikt en nu al als onveilig ervaren (aandachtspunt).
- De ruime bocht om de toren bij winkelcentrum Brazilië zorgt voor minder windhinder voor fietsers (voordeel).
- Fietspad aan oostelijke kant gelegen zorgt voor een belemmering om met de fiets vanaf KNSM- en Java-eiland naar winkelcentrum Brazilië te gaan vanwege lastige oversteek; men wordt zo ontmoedigd om op de fiets boodschappen te doen (nadeel).
- Fietspad aan oostelijke kant heeft dan wel weer een goede aansluiting op de pont van Sporenburg naar Zeeburgereiland (voordeel).
- Variant leidt fietsers en voetgangers vanuit IJburg op natuurlijke wijze richting Czaar Peterstraat, met minder druk op voetgangersgebied Oostelijk Handelskade (voordeel).
- Verkeer dat dichter op de woningen komt (Levantkade/Azartplein en Van Hengelstraat/Petterbaan) is lichter (t.o.v. tram/auto verkeer) (voordeel).
- Makkelijke afslag bij C. van Eesterenlaan (voordeel).
- Er komt in deze variant een druk fietspad dicht langs de woningen (J.F. van Hengelstraat en Fred Petterbaan) te liggen (zorg).
- In deze variant maken fietsers (die richting de stad fietsen) direct na de Czaar Peterviaduct een oversteek om weer aan te sluiten op het fietspad in de Czaar Peterstraat. Uit de Van Reedestraat/Frans de Wollantstraat komen veel vuilniswagens vanaf de gemeentewerf aan de Jacob Bontiusplaats; dit levert nu al gevaarlijke situaties op (zorg).

## 4.3 Inrichtingsprincipe: Tweezijdige ligging

*met aan beide kanten van de Verbindingsdam en de trambaan bij de Fred Petterbaan een ruimer fietspad in één richting*

- Geen (volledige) scheiding tussen gemotoriseerd verkeer op de rijbaan en fietsers/voetgangers (nadeel).
- Makkelijk afslaan richting Sumatrakade (voordeel).
- Overzichtelijke aanlanding van de brug (voordeel).
- Beide zijden (Java- en KNSM-eiland) krijgen een deel van toegenomen verkeer te verwerken (voordeel).
- Dit wordt echter ook genoemd als een nadeel van tweezijdige overlast en moeilijke punten op de route bij het winkelcentrum (nadeel).
- Het verleggen van de autorijbaan gaat ten koste van groen bij het Azartplein, de rijbaan komt dichter op de woningen te liggen. Bovendien wordt het door de vele verkeersbewegingen vol en rommelig op het Azartplein (nadelen).
- Zorg voor een vloeiende (en geen haakse) bocht richting fietspad KNSM-laan (idee/aandachtspunt).
- De kans op conflicten tussen fietsers op het fietspad en voetgangers bij de tramhalte Rietlandpark is in deze variant groter (nadeel).
- De trambaan wordt versmald, let op kosten, de betrouwbaarheid van de dienstregeling en geluidsoverlast (nadeel).
- De situatie direct na de Czaar Peterviaduct is overzichtelijker dus veiliger (voordeel t.o.v. variant oostelijke ligging).

## 4.4 Combinatie twee inrichtingsprincipes

*waarin bredere fietspaden aan beide kanten van de Verbindingsdam en het eerste deel van de Fred Petterbaan worden gecombineerd met een verbreed fietspad in twee richtingen aan de oostelijke zijde richting de Czaar Peterstraat.*

- Minder scheiding tussen gemotoriseerd verkeer op de rijbaan en fietsers/voetgangers (nadeel).
- Meest natuurlijke inrichting, minder vaak oversteken voor fietsers, minder vluchtheuvels nodig (voordelen).
- Makkelijk afslaan richting Sumatrakade (voordeel).
- Kruisen van autoweg net na aanlanding (aandachtspunt).

- Meermaals kruisen van fietsverkeer en trambaan op het Azartplein, verdwijnen van pleinfunctie (nadeel).
- Overzichtelijker ter hoogte van kruising (autoverkeer) met KNSM-laan (voordeel).
- Zorg voor een vloeiende (en geen haakse) bocht richting fietspad KNSM-laan (aandachtspunt).
- Behoud van huidige loop van de trambaan (voordeel).