Amsterdam, 10 februari 2020.

Aan: de heer Alexander d'Hooghe, voorzitter Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam.
Van: [redacted].

Betreft: fietsverbindingen over en naar Rijkswateren in het oosten van Amsterdam

We zijn onder de indruk van uw *1e Nota Advies Commissie Oeververbindingen: Amsterdam Genereus Verbonden*. Vooral het aspect van "plannen op de toekomstige stad" in plaats van "het oplossen van bestaande knelpunten zonder zicht op het (toekomstige) geheel" en ook de concepten van de ring- en ladderstructuur spreken ons aan.
In de informatiebijeenkomst van 30 januari bleek dat die mening door velen gedeeld wordt. Helaas was er niet voldoende tijd om onze opmerkingen en ervaringen in te brengen. Daarom dit schrijven aan u.

Wij hebben zitting in de *Klankbordgroep Fietsverbinding Oost*. De klankbordgroep formuleert een advies voor het bestuur van Amsterdam mbt een fietsverbinding van het Zeeburgereiland naar het Oostelijk Havengebied (OHG). We hebben volop ruimte voor inbreng op het gebied van vormgeving van de verbindingen, het aangeven en eventueel mitigeren van knelpunten en voor de keuze tussen de gepresenteerde verbindingen. Maar die keuze is beperkt tot de verbindingen (brug of tunnel) die door het bestuur zijn aangedragen. Andersoortige verbindingen of verbindingen buiten het gebied Zeeburgereiland-OHG zijn niet aan de orde.
Naarmate de informatie toeneemt en de beoordelingen en discussies over deze verbindingen voortschrijden bekruipt ons een ongemakkelijk gevoel. Enerzijds krijgt het vermoeden vastere vorm dat een fietsverbinding (brug of tunnel) van het Zeeburgereiland naar het OHG door het bestuur als een voldongen feit wordt gezien en anderzijds groeit de overtuiging dat *geen* van deze verbindingen door het OHG wenselijk of acceptabel is; ook in het licht van andere mogelijkheden.

Onze overwegingen zijn:

1. Het huidige zoekgebied voor de verbindingen loopt van het knelpunt "midden Zeeburgereiland" naar knelpunten in het OHG-gebied, of dit nu knelpunten op KNSM Eiland, Sporenburg, Borneo of Cruquius zijn, of en vooral de knelpunten waar de wegen van de verschillende (schier)eilanden bij elkaar komen. Het OHG is niet ontworpen op doorgaand verkeer en kan nu al de eigen verkeersstromen van de (schier)eilanden naar de rest van de stad op spitstijden moeilijk aan.
2. De grootste verkeersstroom van IJburg en Zeeburgereiland gaat -zoals uit eerder onderzoek is gebleken- niet richting centrum of CS, maar richtingen zuidelijker: het zuiden van het Centrum (uitgaan en werk) of naar de Zuidas (werk).
3. In Noord is begonnen met de ontwikkeling van het Hamerkwartier. Dat zal leiden tot extra fietsverkeer via het pontveer Zamenhofstraat-Azartplein naar de reeds bestaande knelpunten in het OHG. In een latere fase zal de woningbouw op het terrein van Albermarle die verkeersstroom versterken.

4. Fietsverbindingen worden drukke verkeersaders: (a) door overgang van auto naar fiets als gevolg van (terecht) Amsterdams verkeersbeleid, (b) door elektrificatie van het fietsverkeer, (c) door toename van besteldiensten met elektrische bakfietsen, mandfietsen of rugzakfietsen, (d) door meer-personentransport (kinderen) met bakfietsen en (e) door gesloten een- of tweepersoons “light electric vehicles” (smalle overkapte driewielertjes in goed Nederlands). Dus een toename in aantallen “fietsvoertuigen”, een toename in snelheid en de variatie daarin en een toename in verscheidenheid van breedte en wendbaarheid. Niet voor niets wordt bij de bruggen uitgegaan van tenminste tien meter brede bruggen (2 maal 2-meter voetpad en 2 maal 3-meter fietspad).
5. De bruggen en tunnels zijn duur en ook het oplossen van knelpunten in het OHG-gebied gaat veel geld kosten.

En waar gaat nu het eigenlijk om? Dat de inwoners van zowel het Zeeburgereiland als IJburg goede fietsverbindingen hebben met de rest van de stad. Om dit te kunnen beoordelen zou het zoekgebied voor fietsverbindingen moeten worden verruimd naar (oostelijk) het midden van het hoofdeiland van IJburg, naar (zuidelijk) Diemen en Amsterdam Oost, naar (westelijk), het zuidelijk deel van het centrum en tenslotte naar (noordelijk) het oostelijk deel van Amsterdam Noord. En zou ook in samenhang met nieuwbouwplannen en andere verkeersstromen verder in de toekomst (2030-2040) gekeken moet worden.

Wij constateren dat er in dat grotere gebied mogelijkheden zijn om de fietsstromen van IJburg en Zeeburgereiland te spreiden over meerdere fietsverbindingen en dat er ook een goede mogelijkheid bestaat om een hoofd-fietsverbinding in combinatie met een tramverbinding via een tweede Amsterdamse brug te realiseren.

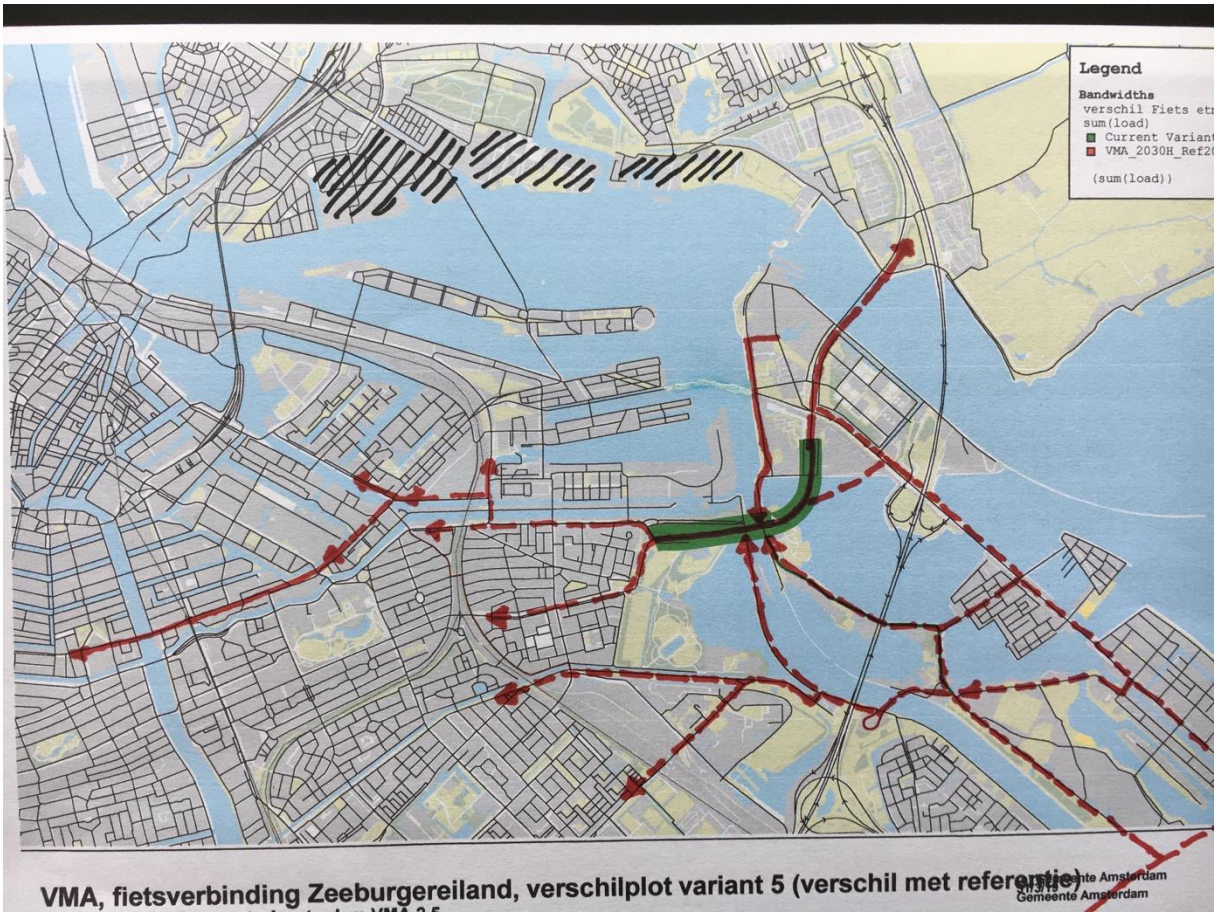
Wij missen bij de gemeente een samenhangend toekomstvisie op het gebied van OV- en fietsverbindingen. Er bestaan grootse bouwplannen voor Amsterdam Noord. Ook voor het oostelijk deel van Noord. Een extra brug/tunnel naast de Amsterdamse brug en de Schellingwouder brug voor tram en fiets is naar onze mening noodzakelijk. Ongelijkvloerse kruispunten voor auto’s, OV en fietsers zijn ook wenselijk op het Zeeburgereiland. Zeker moet vermeden worden dat fietsverkeer van het Zeeburgereiland en van IJburg naar de stad ook via dat ene knooppunt op het Zeeburgereiland gaat lopen.

In bijgevoegde kaart hebben we een aantal mogelijkheden voor fietsroutes aangegeven. We realiseren ons dat ook die routes investeringen vergen. Bijvoorbeeld in verlichting en (sociale) veiligheid van de routes, in het verbreden (of aanwijzen/inrichten) van fietspaden. In kruispunten en bruggen. De Amsterdamse brug blijft een hoofdader voor fietsverkeer. Maar druk fietsverkeer over het midden van het Zeeburgereiland, waar al zeer drukke en complexe hoofdaders voor auto’s en openbaar vervoer liggen en komen te liggen, kan vanuit IJburg grotendeels worden vermeden.
We hebben de mogelijke verbindingen niet in detail uitgewerkt daar ontbreken ons de middelen voor. Wel viel ons in het “Mobliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg” op dat daar ruimer wordt ingegaan op fietsverbindingen die nodig zullen worden bij de uitbreiding van IJburg. Onder andere die van het midden van IJburg over het Diemerpark en het Amsterdam-Rijnkanaal naar Diemen. Vanuit Sluisbuurt zou een fietspad over de Zuiderijdijk naar de Amsterdamse brug kunnen worden aangelegd.

Tenslotte, in uw eerste nota is sprake van het doortrekken van de fietsring rond het centrum naar noord. Naar onze mening is dat de (zeer noodzakelijke) kleine- of binnenring. Nog niet wordt gesproken over een grotere ring die volgens ons ook noodzakelijk is. In het oosten zou die ring over het Zeeburgereiland gaan. Noordelijk aansluitend op de door u voorgestane maar nog niet vastgelegde noordelijk “sport” van de ladderstructuur en op een fietspad richting Buikslotermeerplein. In zuidelijk richting zou deze ring kunnen aansluiten op de zuidelijke “sport” van de ladder via de Zeeburgerdijk en op de OV knooppunten Muiderpoortstation, Amstelstation, Station Rai en Station Zuid.
In onderstaande kaart zijn grofweg en incompleet mogelijkheden aan de oostelijke kant van de stad aangegeven. Wij hopen dat onze opmerkingen bij u gehoor zullen vinden.

Met vriendelijke groet

[redacted]
[redacted]



.