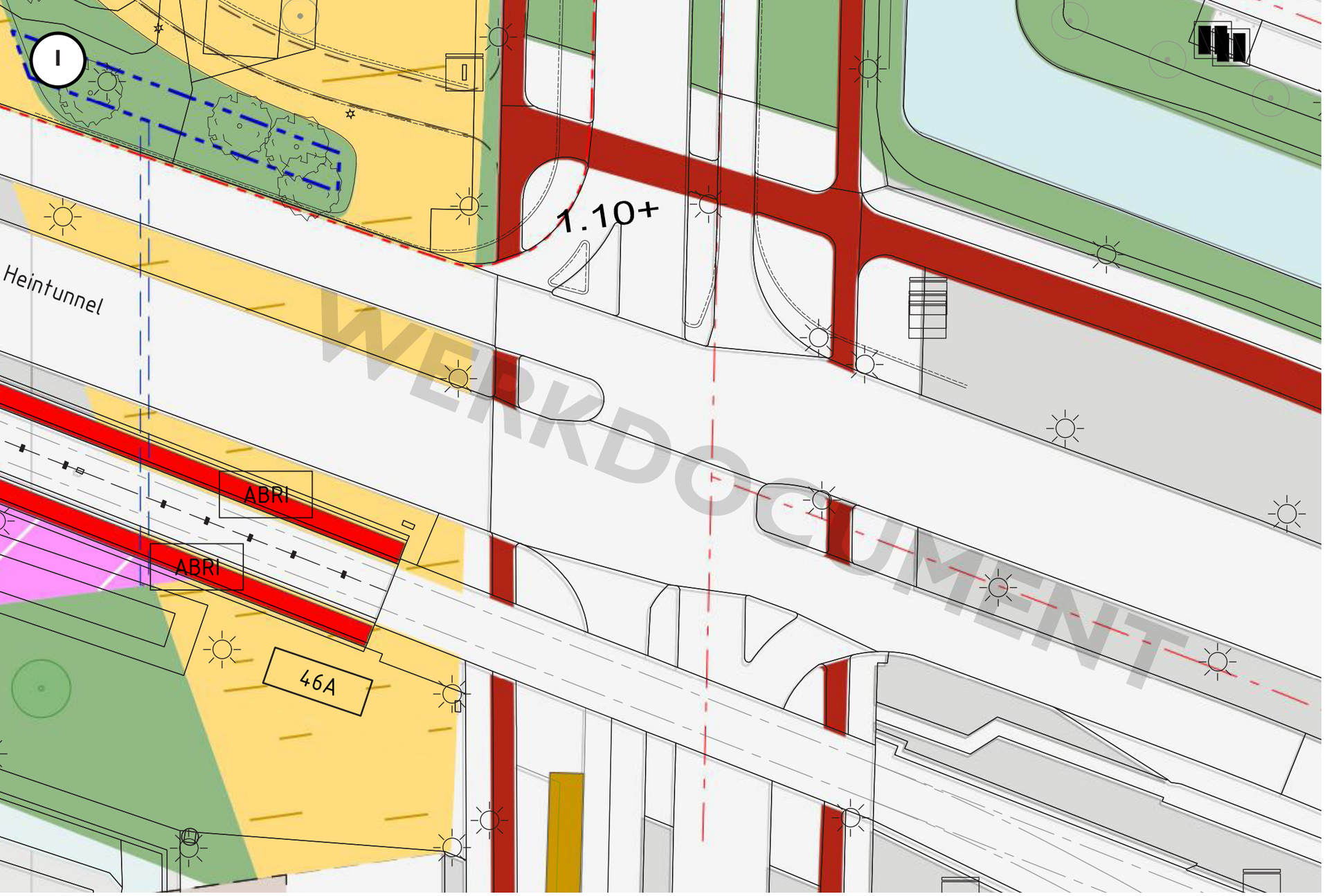


WERKDOCUMENT

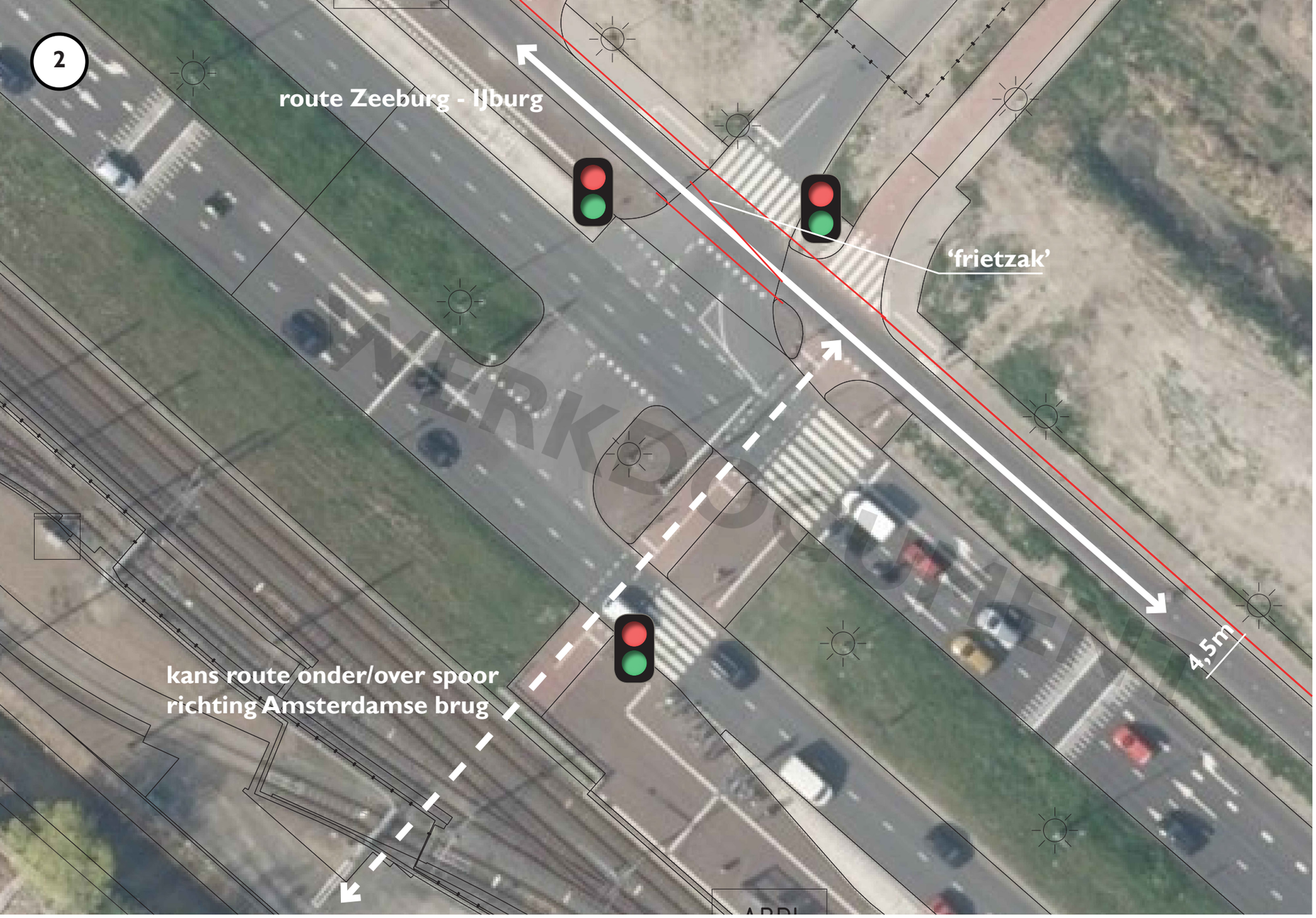
Inrichting voor fietsverbinding

- Het verkorten van wachttijden verbetert de verkeersveiligheid en het fietscomfort. Door deze maatregel door te voeren is een ongelijkvloerse kruising overbodig. Mocht dit niet mogelijk zijn dan is nader onderzoek nodig.

Kans

- Een betere verbinding tussen Baaibuurt-Oost en tramhalte Zeeburg is niet noodzakelijk (tweerichtingenfietspad).Mocht dit noodzakelijk zijn is er ruimte door het verdwijnen van de P+R ter hoogte van deze halte.

Zuiderzeeweg - IJburglaan



Inrichting voor fietsverbinding

- Conform richtlijnen het fietspad verbreden naar 4,5m.

Kansen

- De fietsoversteek op de Bob Haarmslaan kan conform de KiM's (Kleine Infrastructurele Maatregelen) zo comfortabel mogelijk worden gemaakt. Fietsers hebben door het toepassen van de 'Frietzak' meer opstelruimte.
- Het verkorten van wachttijden verbetert de verkeersveiligheid en het fietscomfort.
- Door een oversteek mogelijk te maken tussen de Zuider IJdijk en de Bob Haarmslaan wordt de route aantrekkelijker voor fietsverkeer vanaf IJburg. Bij deze oversteek zal echter de trambaan in beide richtingen worden overgestoken.

IJburglaan - Bob Haarmslaan

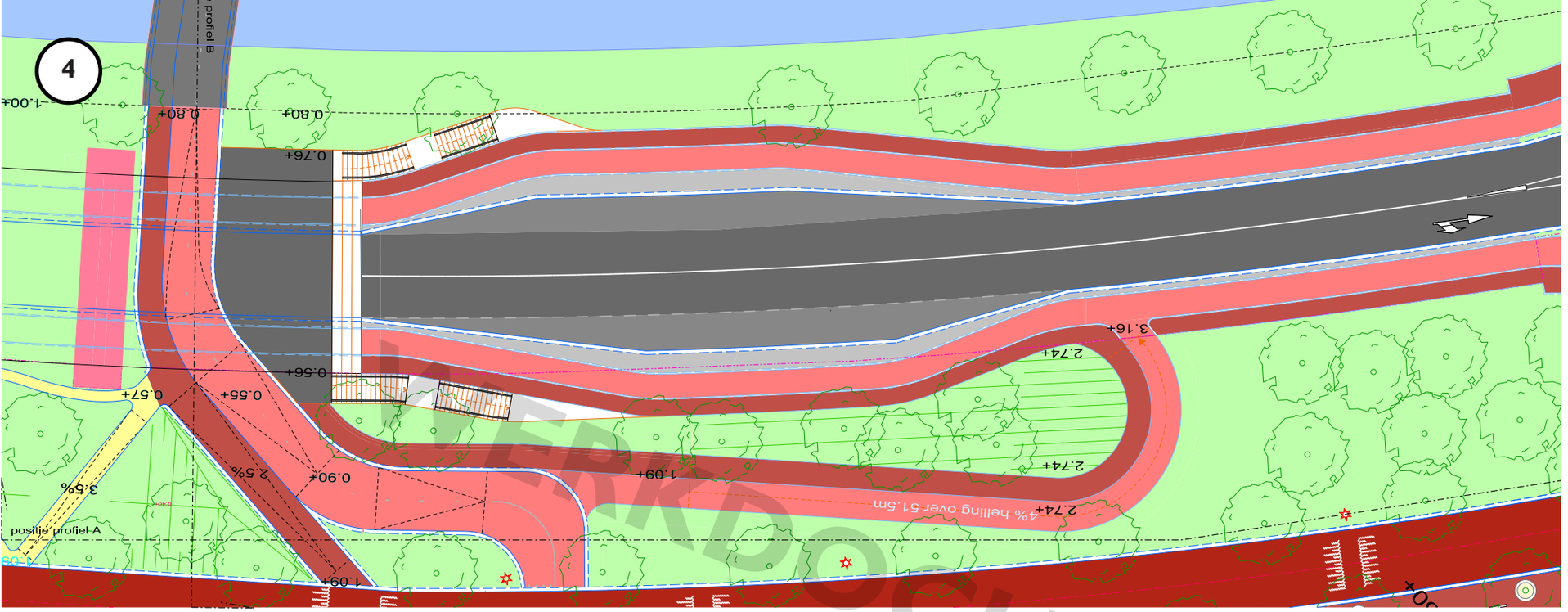


WERKDOCUMENT

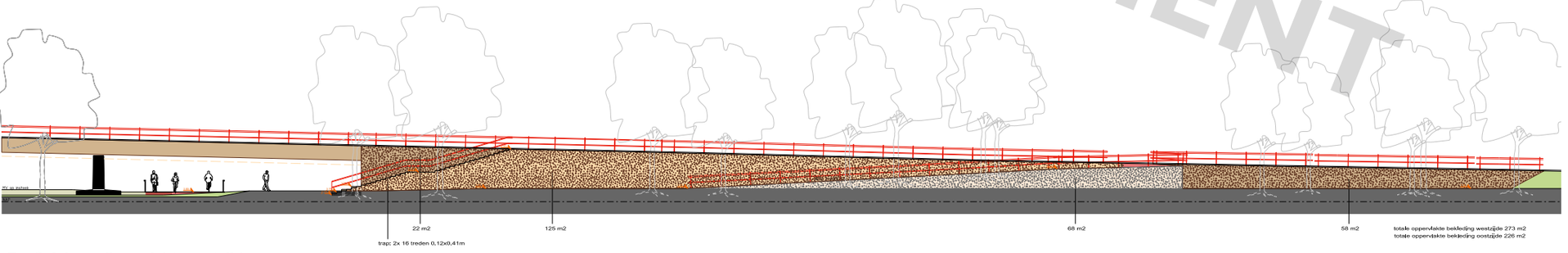
Inrichting voor fietsverbinding

- Conform richtlijnen het fietspad verbreden naar 4,5m.
- Het aanbrengen van frietzakken en wachttijdverkorting bevordert het fietscomfort.

IJburglaan - Oprit A10



Plankaart uitsnede



Profiel A zijaanzicht westzijde

WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

- In het project Sluisbuurt is een onderdoorgang ter hoogte van de John Blankensteinstraat opgenomen.
- Onder de brug loopt een bestaande verbinding voor fietsers over de Zuider IJdijk. Omdat deze route niet optimaal aansluit op het toekomstig stratenpatroon van de Sluisbuurt en op de Schellingwouderbrug, wordt er gewerkt aan een nieuwe verbinding onder de brug door, welke aansluit op de John Blankensteinstraat.
- De route via de Zuider IJdijk is voor de fietsverbinding een haalbaar alternatief. Deze route biedt geen hinder voor de woonwijk.
- Voor een optimale fietsroute van en naar de Schellingwouderbrug zijn aan weerszijden luie trappen met fietsgoten gewenst. In het meest recente ontwerp van de gemeente Amsterdam krijgt de Schellingwouderbrug een hellingbaan. De fietsroute vanuit Noord naar de Sluisbuurt en Sportheldenbuurt wordt daarmee aantrekkelijker gemaakt.

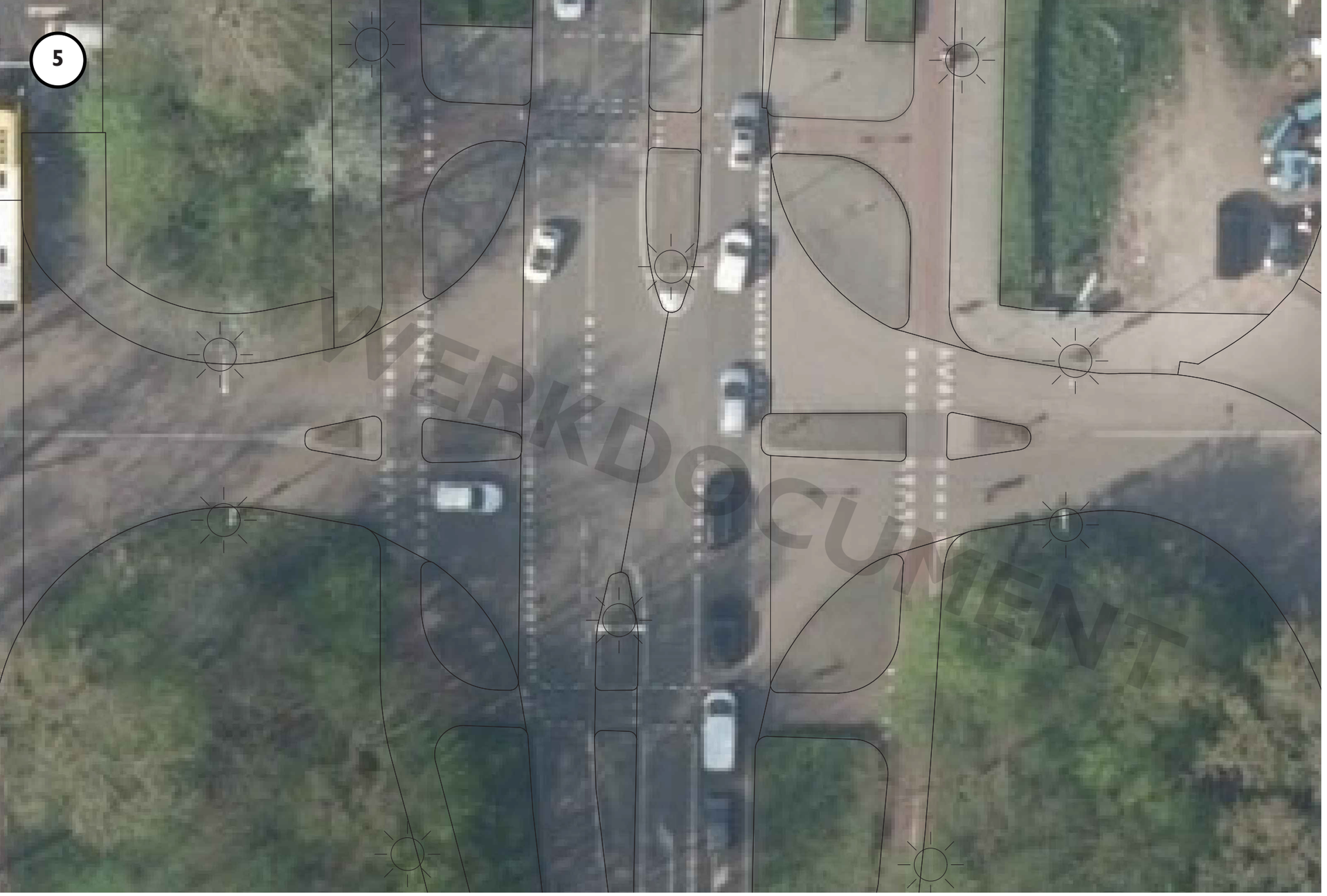
Kansen

- Door het opwaarderen van de bestaande onderdoorgang wordt het ‘Rondje Zeeburgereiland’ aantrekkelijker gemaakt.
- De nieuwe onderdoorgang biedt een mogelijkheid om de kruispunten op de IJburglaan te vermijden.

IJburglaan - Mary van der Sluisstraat

GEMEENTE AMSTERDAM - SWECO BV

CONCEPT
06-01-2020



WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

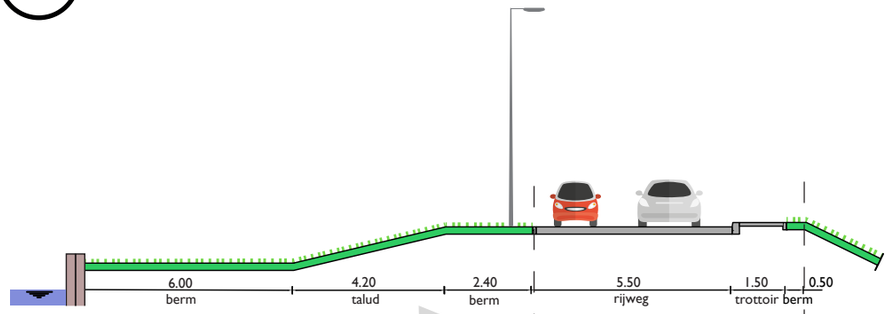
- Bij een toename van fietsers (en voetgangers) zijn aanpassingen nodig.
- Door de fietspaden te verbreden en aan te sluiten op de Amsterdamsebrug wordt voldaan aan de eisen omtrent verkeersveiligheid en comfort.
- Echter is deze kruising ‘om’ fietsen voor bezoekers aan de Zuider IJdijk.

Kansen

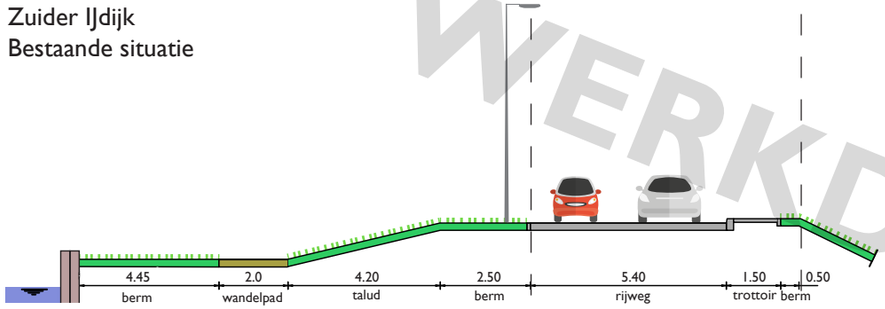
- Integreren van aanbruggen op Amsterdamsebrug in ontwikkeling Baaibuurt.
- Opwaarderen van fietsroute over Zuider IJdijk.

Kruising Zuiderzeeweg

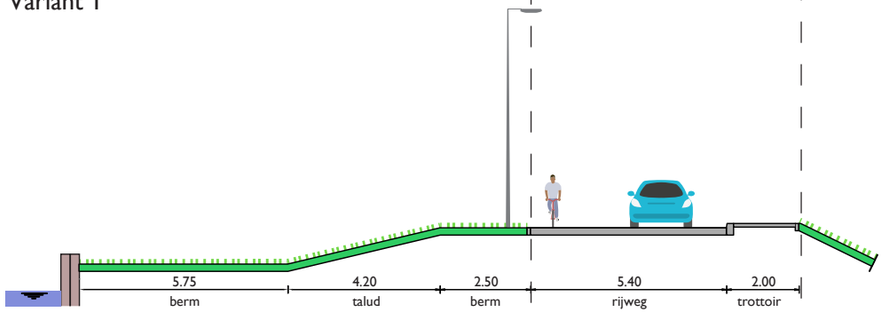
6



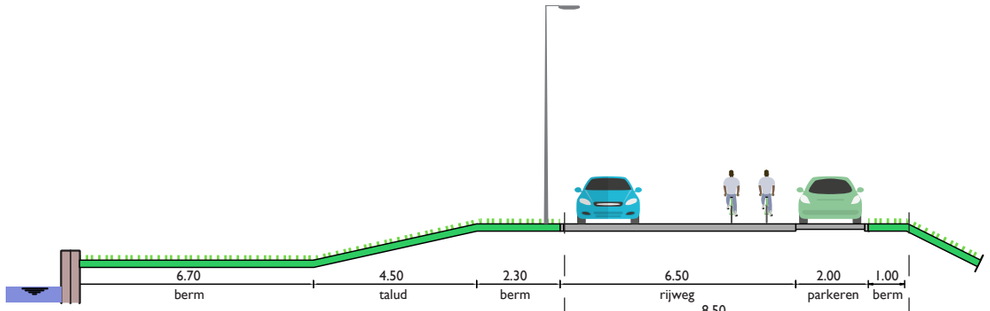
Zuider IJdijk
Bestaande situatie



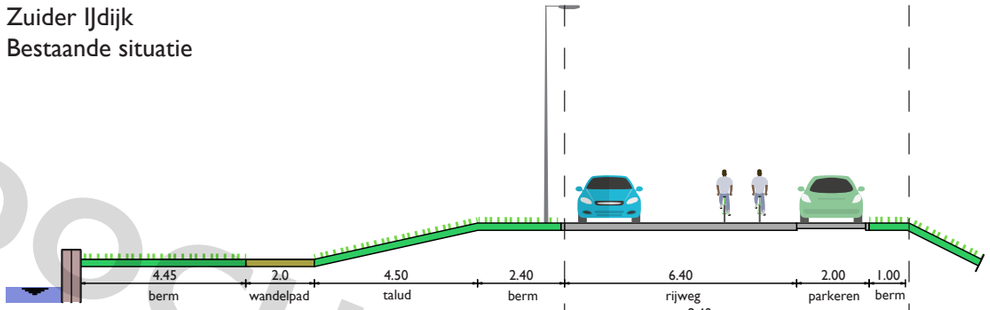
Zuider IJdijk
Variant 1



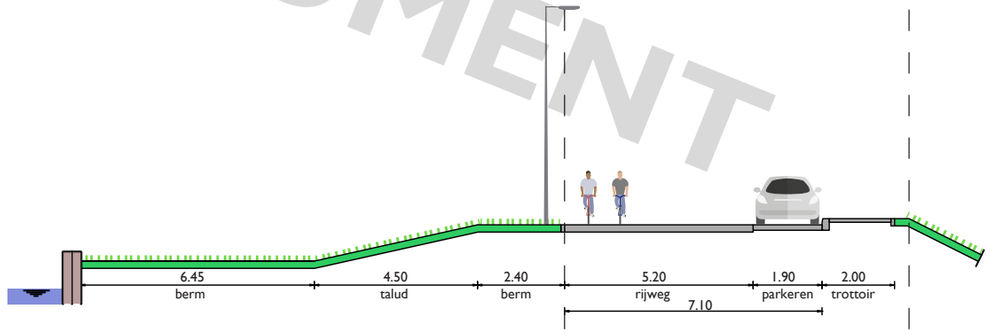
Zuider IJdijk
Variant 2



Zuider IJdijk
Bestaande situatie



Zuider IJdijk
Variant 1



Zuider IJdijk
Variant 2

Inrichting voor fietsverbinding

- Door aanpassingen aan het wegprofiel op de Amsterdamsebrug maken voetgangers geen gebruik meer van de bestaande brug. Om een verbinding voor voetgangers mogelijk te maken wordt een nieuwe voetgangersbrug aangelegd. Door de ontwikkelingen in Sluisbuurt en Baaibuurt worden grotere voetgangersstromen over de Zuider IJdijk verwacht. De Zuider IJdijk moet daarom worden voorzien van trottoir. (zie profielen voor mogelijkheden).

Kansen

- Landschappelijk inpassen van voetgangersverbinding in berm talud.

WERKDOCUMENT

Amsterdamse brug - Zuider IJdijk

7









Inrichting voor fietsverbinding

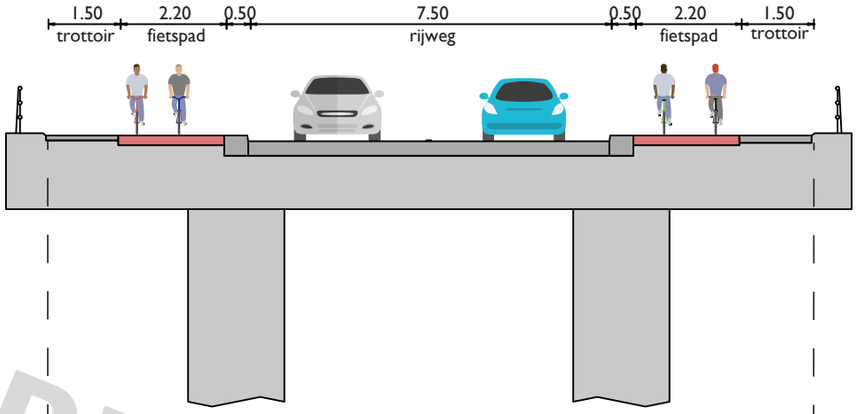
- De fietspaden op de brug zijn niet breed genoeg voor het toekomstig gebruik. Het plan is om het voetpad te gebruiken voor de verbreding van het fietspad en een nieuwe voetgangersbrug aan te leggen.
- Bij een nieuwe voetgangersverbinding verticale stijgpunten (liften) meenemen in het ontwerp voor mindervaliden.

Kans

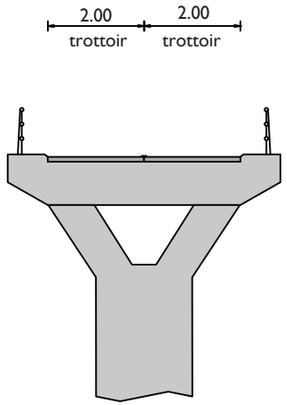
- Het maken van aanbruggen aan de oostkant van de brug (aansluiting op Zuider IJdijk). Voor de route van de fietsverbinding is het niet noodzakelijk omdat de fietsroute naar het kruispunt Zuiderzeeweg - IJburglaan gaat.

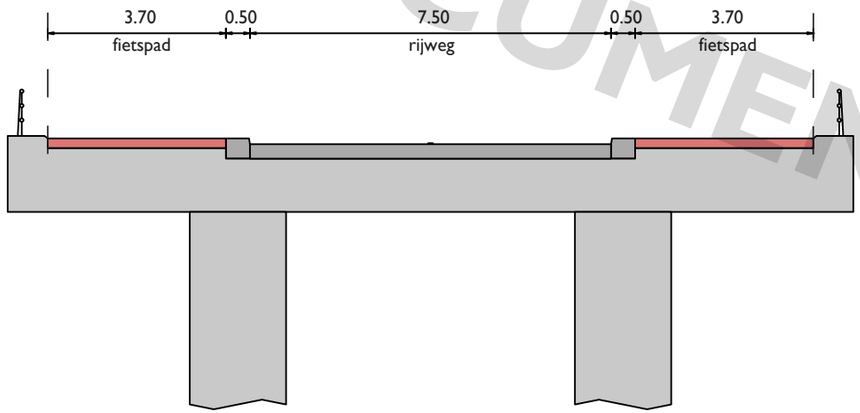
Amsterdamse brug - trappen

8



Amsterdamsebrug
Bestaande situatie





Amsterdamsebrug
Variant 1

WERKDOCUMENT

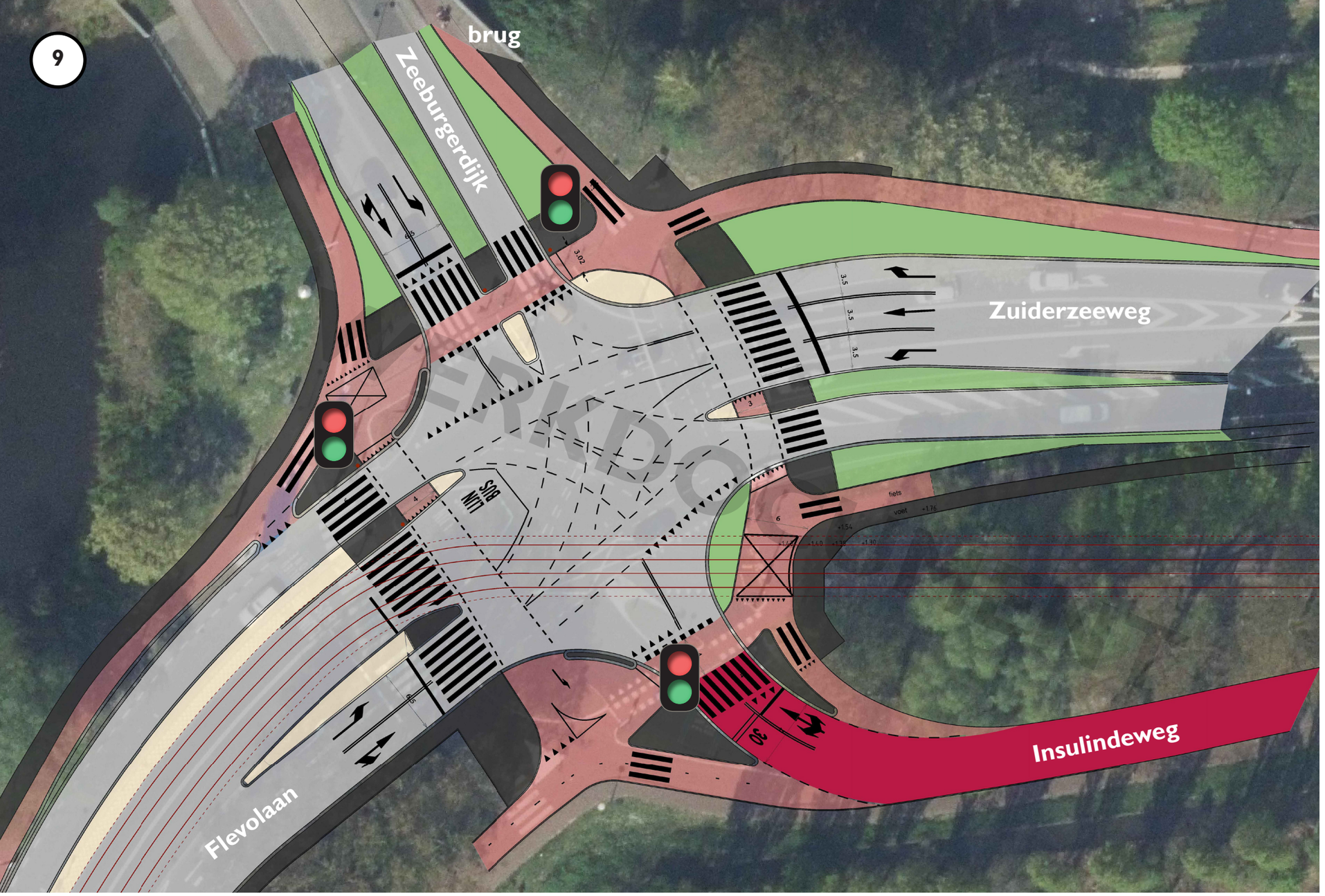
Inrichting voor fietsverbinding

- Het fietspad is te smal voor de fietsverbinding. Het fietspad verbreden en het verplaatsen van het voetpad neemt ongeveer ca. 2m in beslag aan twee kanten. Uit onderzoek is gebleken dat de bestaande constructie van de brug een verbreding niet toelaat. Daarom is ervoor gekozen om het fietspad te verbreden op het bestaande voetpad. Voetgangers zullen een mogelijkheid moeten hebben om het Amsterdam-Rijnkanaal over te steken. Hiervoor wordt een nieuwe voetgangersverbinding aangebracht.

Kansen

- Ten noorden van de Amsterdamsebrug (aan de zijde van de Indische Buurt) liggen mogelijkheden voor het maken van fietsopgangen, waarmee een interessante fietsroute kan ontstaan richting Cruquius. Dit in verband met de aanleg van een fietsbruggetje tussen de Flevoparkweg en Cruquius.
- Rijkswaterstaat gaat onderzoek doen naar de levensduur van de bestaande constructie. Afhankelijk van de uitkomsten zou de Amsterdamse brug kunnen worden gerenoveerd met voldoende ruimte voor fietsers.

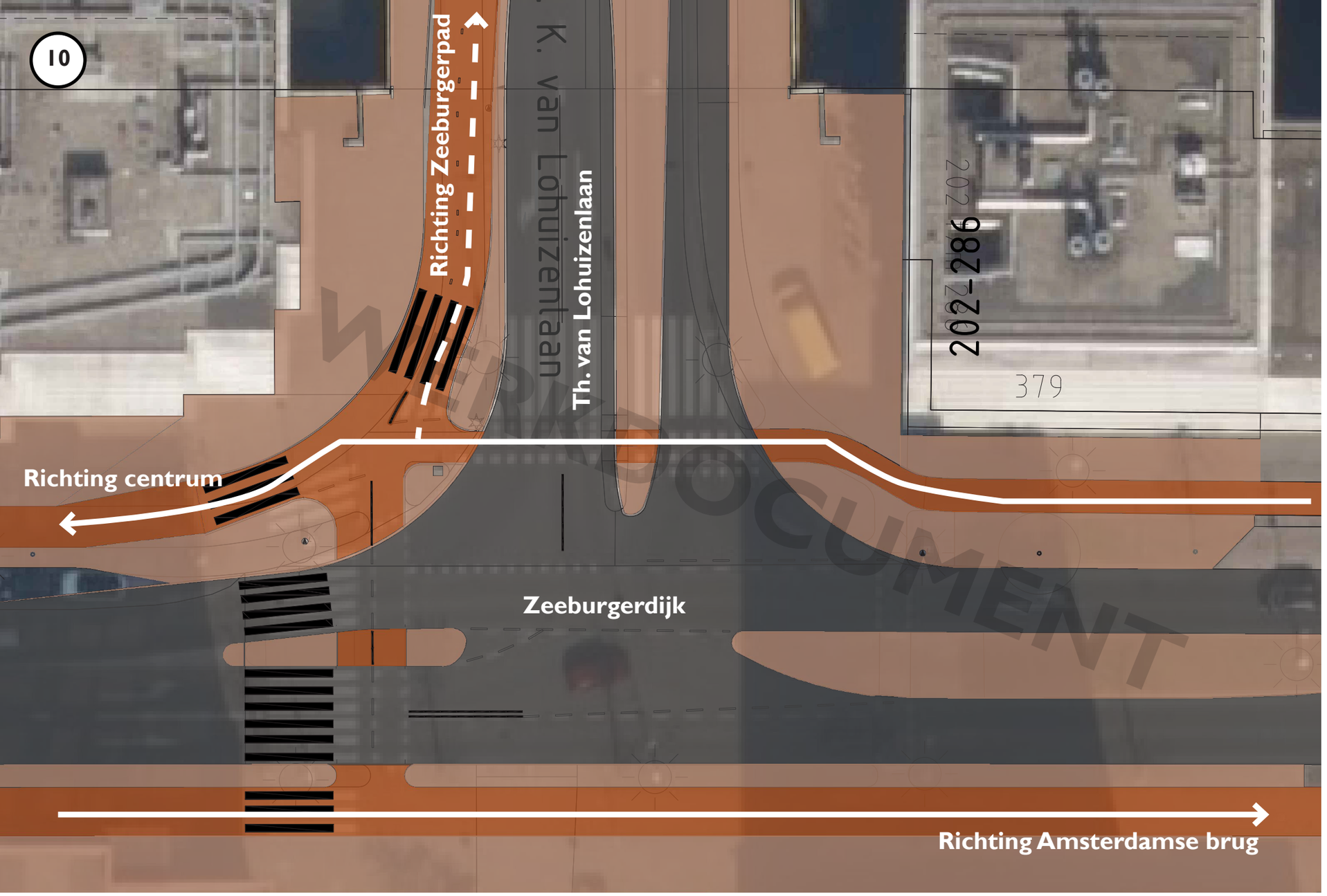
Amsterdamse brug



Inrichting voor fietsverbinding

- Er ligt een nieuw ontwerp voor de de kruising Zuiderzeeweg-Zeeburgerdijk. In het nieuwe ontwerp worden deelconflicten tussen auto- en fietsverkeer voorkomen door een aangepaste verkeersregeling. In de nieuwe regeling wordt het extra afslagvak opgenomen vanaf de Zeeburgerdijk. Daarnaast kunnen fietsers vanaf de Zeeburgerdijk naar de Amsterdamsebrug in één groenfase de oversteek maken.
- Een verbreding van het fietspad richting de Zeeburgerdijk lijkt ingewikkeld in verband met de bestaande brug.

Zuiderzeeweg - Zeeburgerdijk



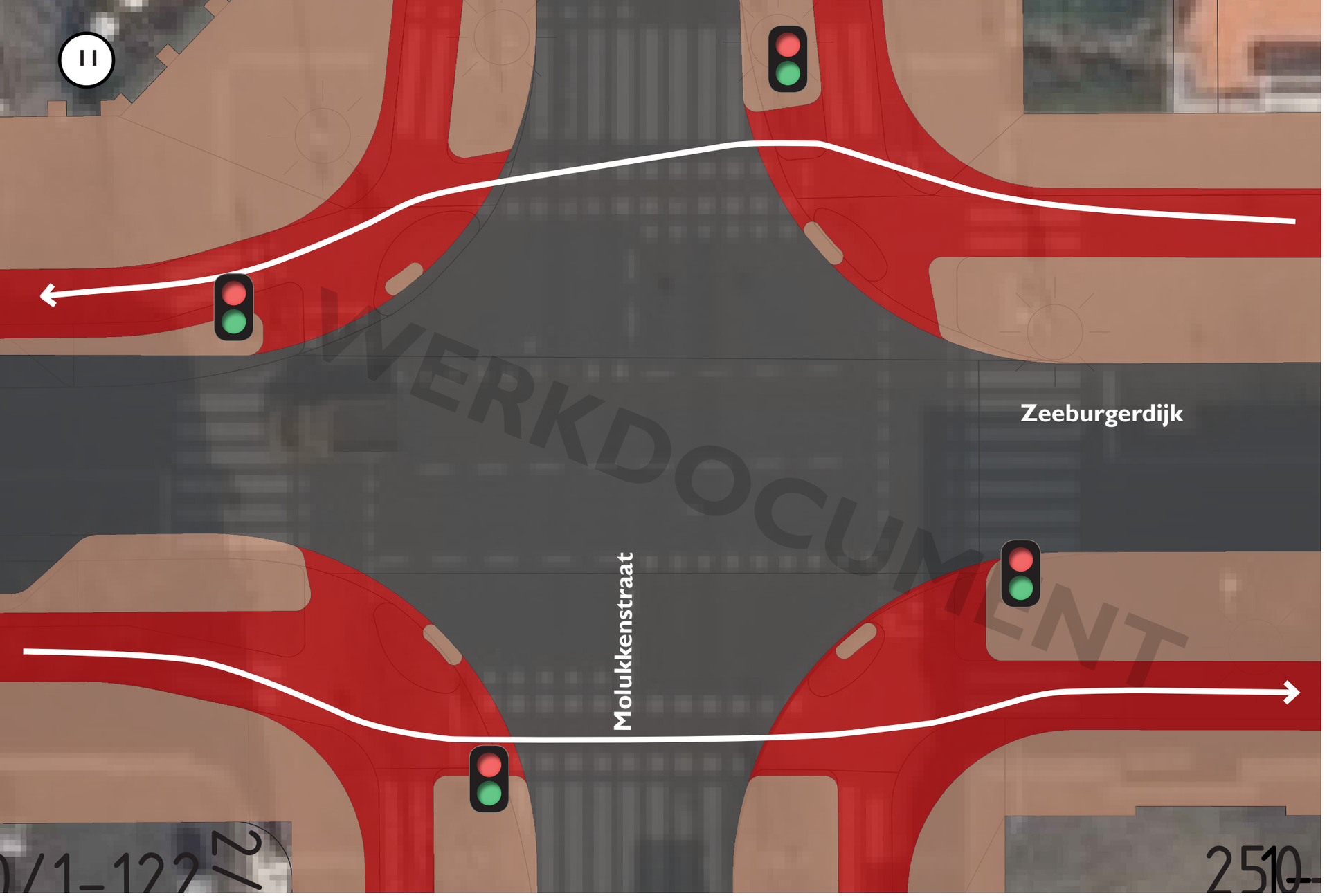
Inrichting voor fietsverbinding

- Dit kruispunt wordt aangepast naar aanleiding van de ontwikkelingen van Cruquius. Het éénrichtingsfietspad aan de oostkant verdwijnt, aan de westkant komt een tweerichtingenfietspad. Om dit mogelijk te maken worden de fiets- en voetgangersoversteken tevens aangepast.

Kans

- Deze kruising wordt gezien als plek waar veel fietsers een routekeuze maken. De Zeeburgerdijk wordt in de bestaande situatie als erg krap ervaren. Daarom is een tweede fietsroute langs het Zeeburgerpad een goed alternatief. Deze straat is ingericht als 30 km/u en heeft een lage verkeersdruk. Hierdoor wordt dit pad als 'leuk fietsen' ervaren. Daarnaast zijn er plannen voor woningontwikkeling langs het Zeeburgerpad. Een fietsroute opnemen in het toekomstige straatbeeld is daarom een kans.

Th. L. van Lohuizenlaan - Zeeburgerdijk



WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

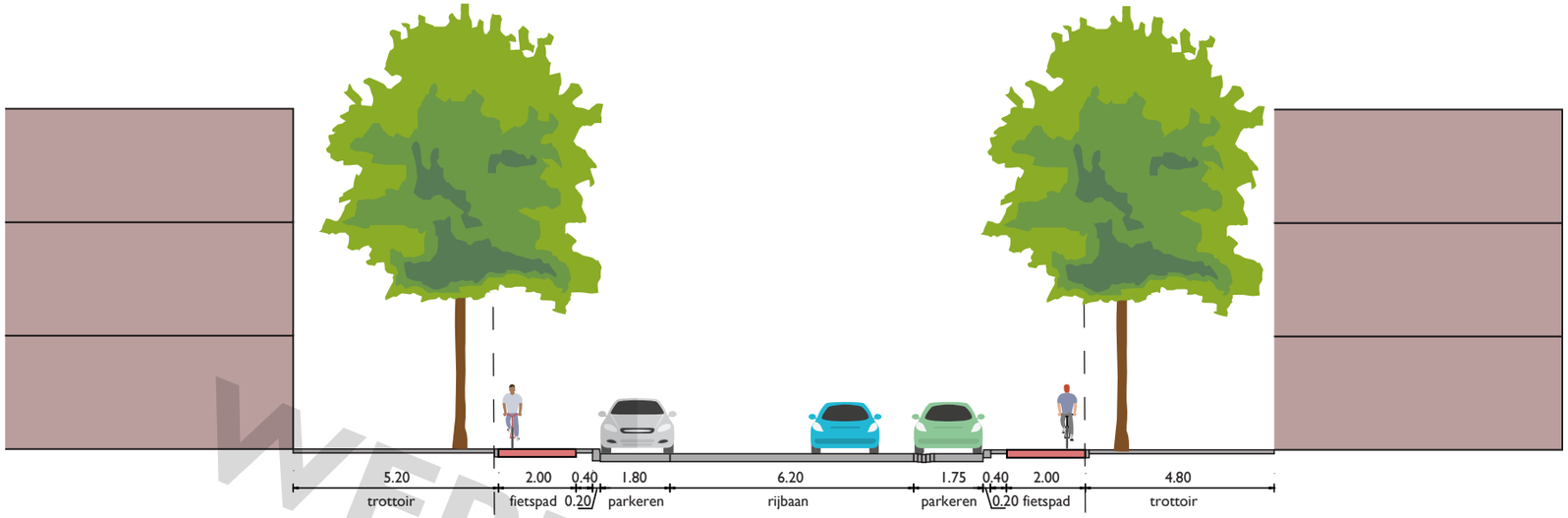
- De toenemende druk van fietsers zorgt er voor dat er meer opstelruimte voor de verkeerslichten benodigd is. Door middel van de KiM's en verruiming van groentijden voor fietsers kan deze opstelruimte geboden worden. Hier is echter nader onderzoek voor benodigd.

Kans

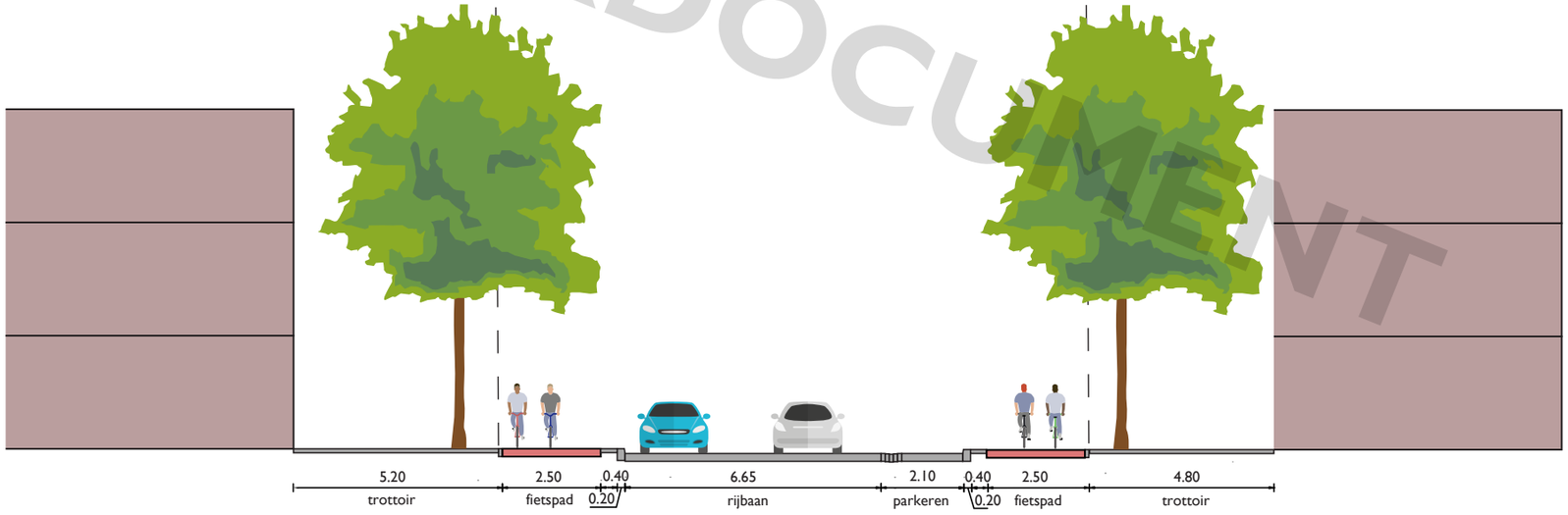
- Om dit knelpunt op de route te vermijden is de kruising Molukkenstraat - Zeeburgerpad een goed alternatief. Hier zijn geen verkeerslichten aanwezig en is de oversteek overzichtelijk.

Zeeburgerdijk - Molukkenstraat

IIa



Zeeburgerdijk
Bestaande situatie



Zeeburgerdijk
Variant 1

WERKDOCUMENT

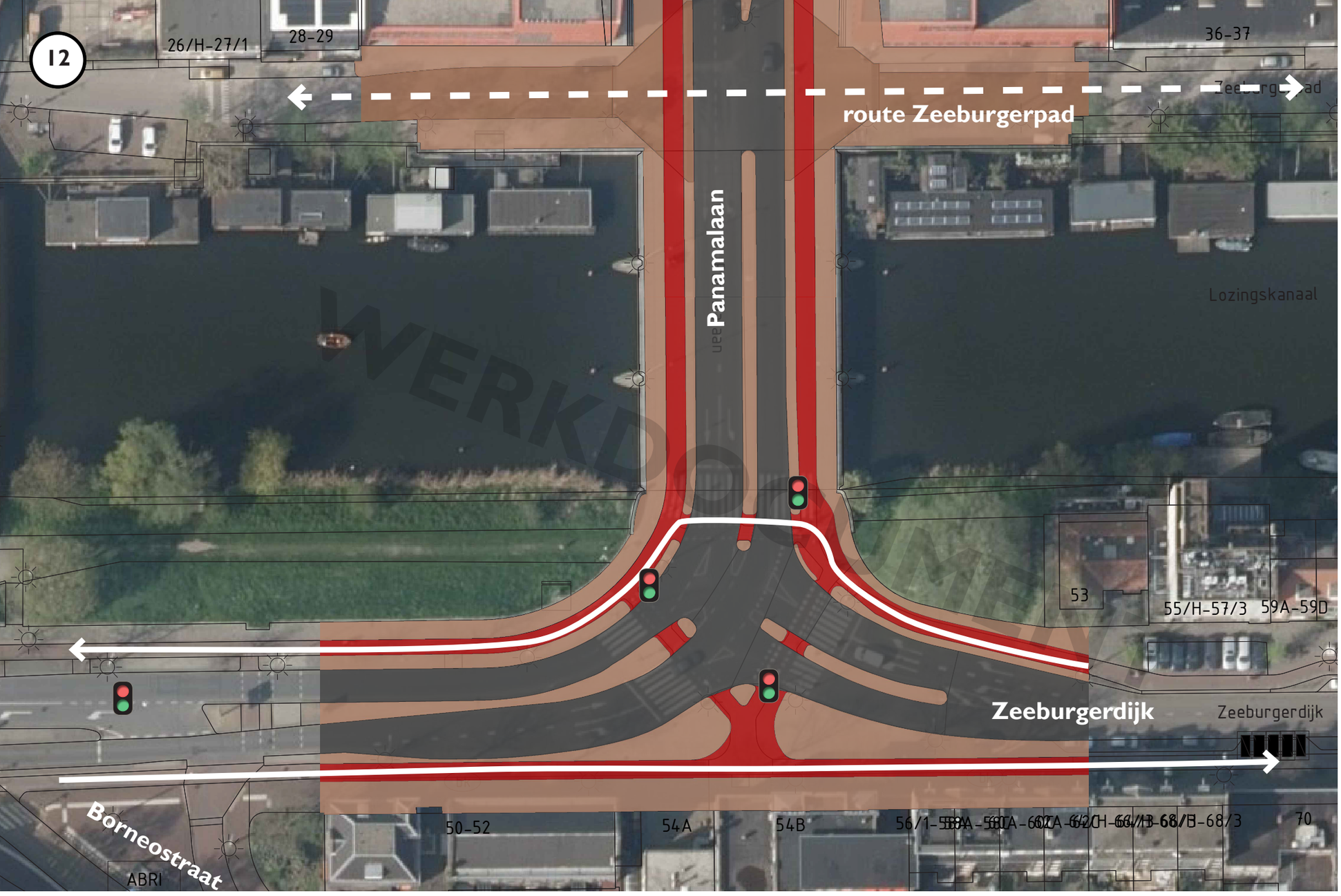
Inrichting voor fietsverbinding

- Het fietspad is nu al onderdeel van het plusnet fiets.
- Om de druk op de Zeeburgerdijk te verlichten worden fietsers gestimuleerd om over het Zeeburgerpad te gaan.

Kans

- Door het fietspad te verbreden naar 2,5m voldoet het fietpad aan plusnetfiets. Dit gaat ten koste van parkeerplaatsen of bomen. (zie profiel).

Zeeburgerdijk



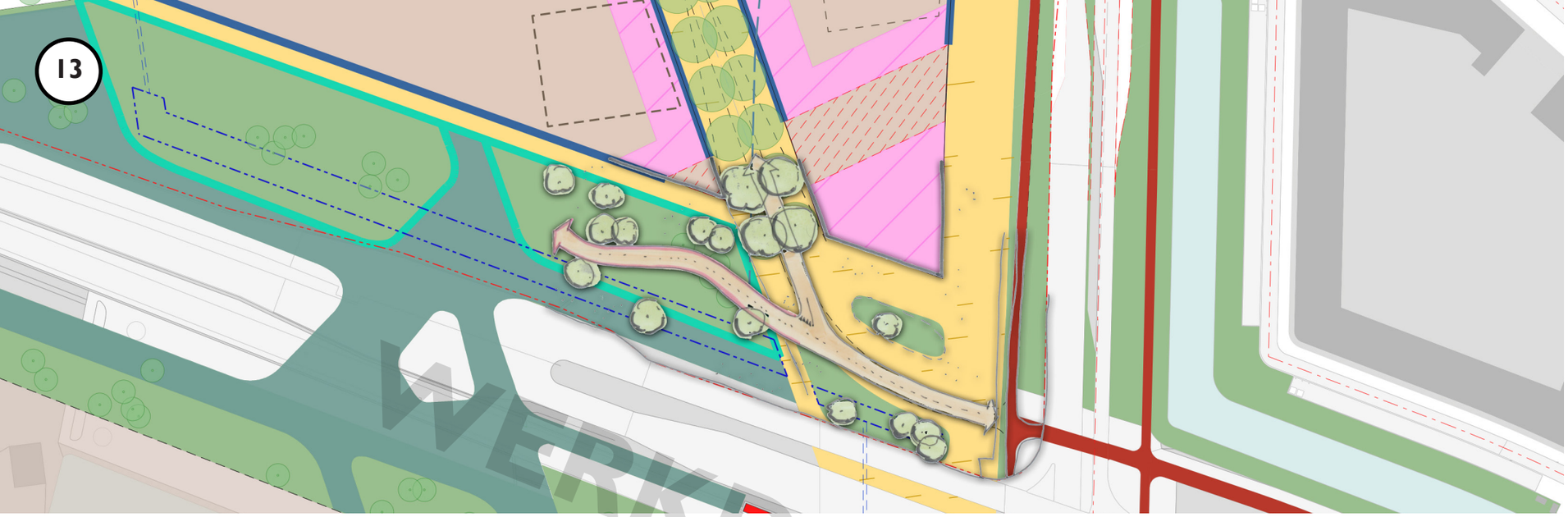
Inrichting voor fietsverbinding

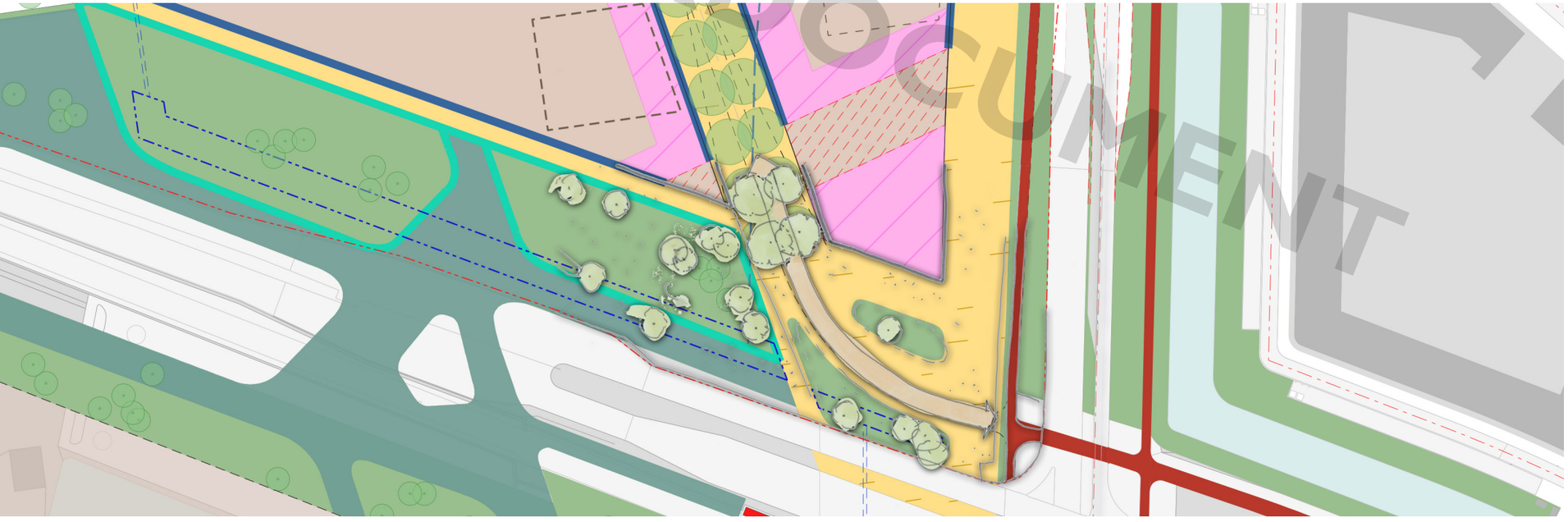
- De opstelplekken voor fietsers worden verruimd. We onderzoeken of er een optimalisatie voor de wachttijden kan worden behaald.

Kans

- Door de drukte en de smalle fietspaden langs de Zeeburgerdijk is het Zeeburgerpad een goed alternatief. De kruising Panamalaan-Zeeburgerpad is een overzichtelijke kruising zonder verkeerslichten. Op deze kruising is een middeneiland tussen de rijbanen waardoor fietsers veilig kunnen oversteken.

Zeeburgerdijk - Panamalaan





WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

- Bij een fietsverbinding tussen het Zeeburgereiland en Borneo/Cruquius vormt het fietspad in het verlengde van de IJburglaan de hoofdroute. Dit houdt in dat fietsers vanaf de hoofdstraat van Sluisbuurt voorrang moet verlenen aan fietsers van en naar de brug.
- Bij een verbinding tussen Sluisbuurt en Sporenburg/KNSM is geen aftakking noodzakelijk.

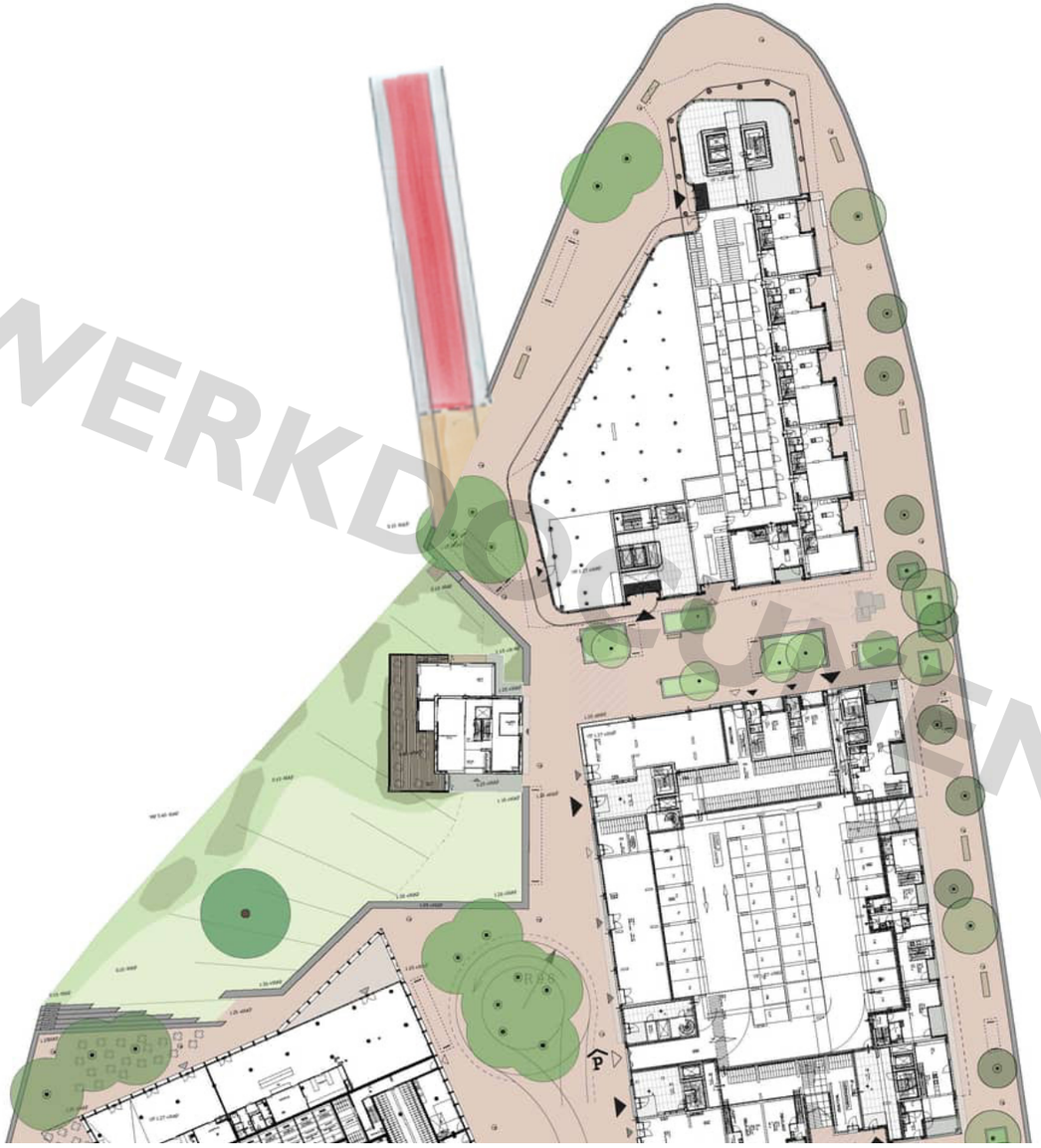
Aandachtspunt:

- De bestaande kabels zijn onderdeel van de hoofdvoeding van het Zeeburgereiland en IJburg.

Kans

- Inpassen van fietsverbinding in combinatie met overkluizing Piet Heintunnel.

Aanlanding Piet Heintunnel



WERKDOCUMENT

datum plankaart: 25-10-2019

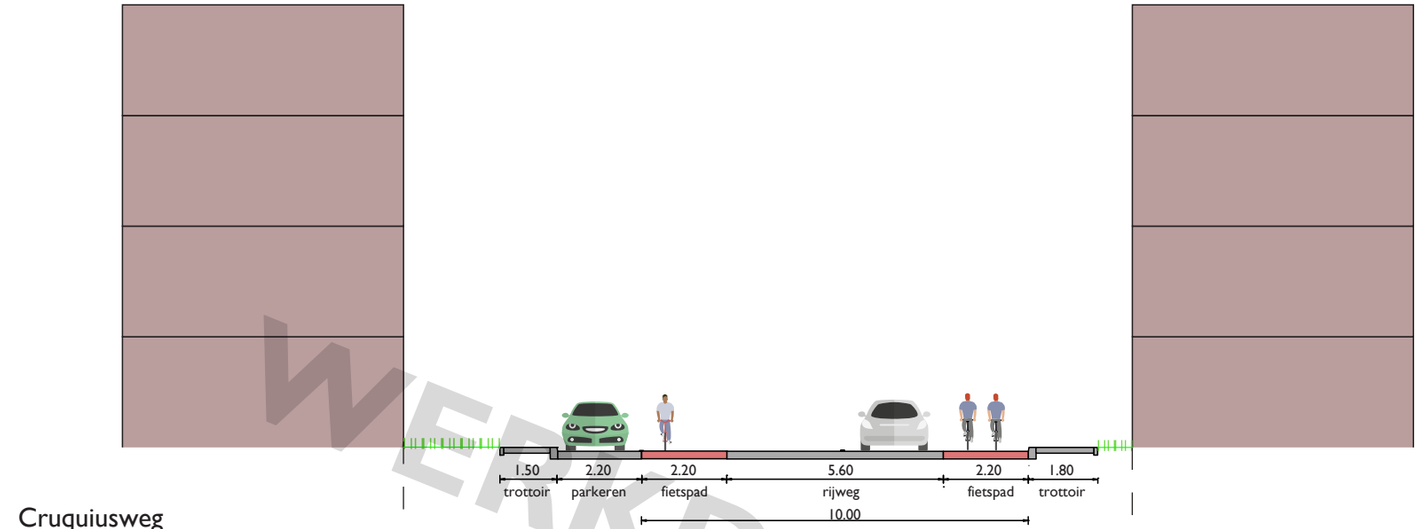
Inrichting voor fietsverbinding

- De Cruquiusweg verandert met een aanlanding van een fietsbrug naar een woonstraat met een plusnetfietspad.
- Nabij de mogelijke aanlandlocatie van de fietsbrug wordt een park aangelegd. In het verlengde van dit park zijn plannen voor het aanleggen van een steiger waar kleine recreatievaartuigen aan kunnen afmeren.
- Er is een ontwerpaanpassing nodig van de kade om de aanlanding van de fietsbrug mogelijk te maken. Er is ruimte voor een aanlanding. De ruimtelijke inpassing is minder wenselijk. De eenheid van het kade wordt onderbroken door de fietsbrug. Het zicht vanaf het schiereiland en de prestieuze woontoren wordt door de brug geblokkeerd. En de beoogde steigers zullen aangepast moeten worden.

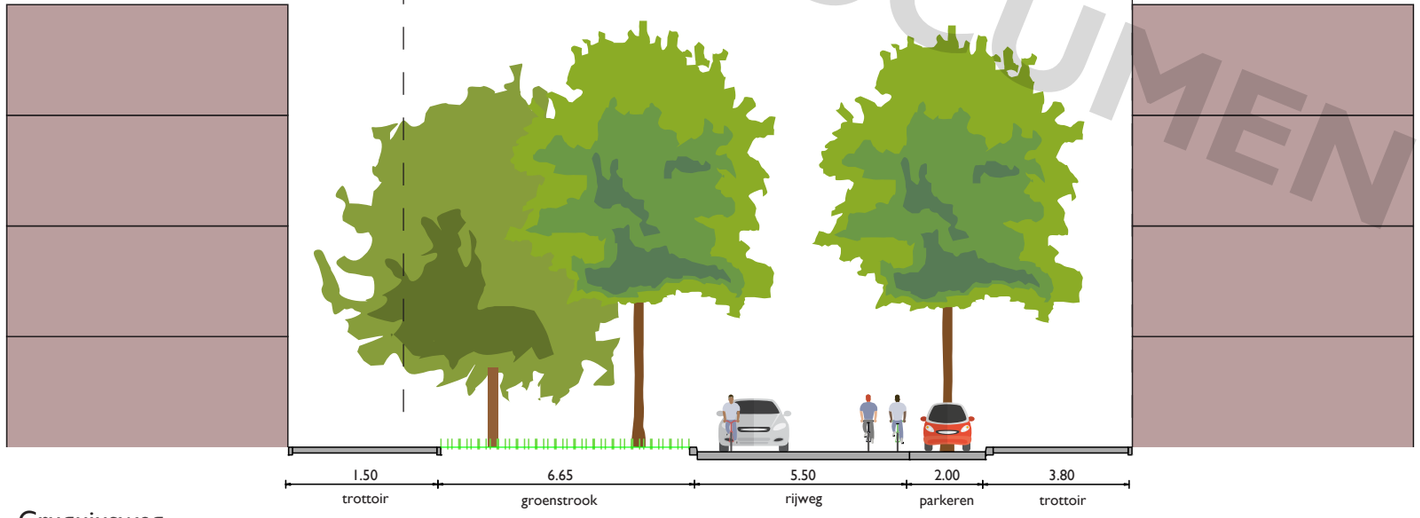
Aandachtspunten

- Woningen met parkeren op eigen terrein moeten bereikbaar blijven. Hiervoor is een breed trottoir nodig van minimaal 5 meter.
- Er is eerder onderzocht of de fietsbrug op de zuidwestkant kan aansluiten. De fietsbrug passeert dan de westkant van het schiereiland. Dat blijkt naast een dure, ook een ruimtelijk onwenselijke oplossing. Het is een groot object in het water, dat het zicht blokkeert en de kade wordt minder aantrekkelijk. Daarnaast voldoet de Cruquiusweg in de toekomstige situatie aan de eisen van een plusnetfietspad, dus is dit de meest logische route.

Aanlanding Cruquius



Cruquiusweg
Bestaande situatie

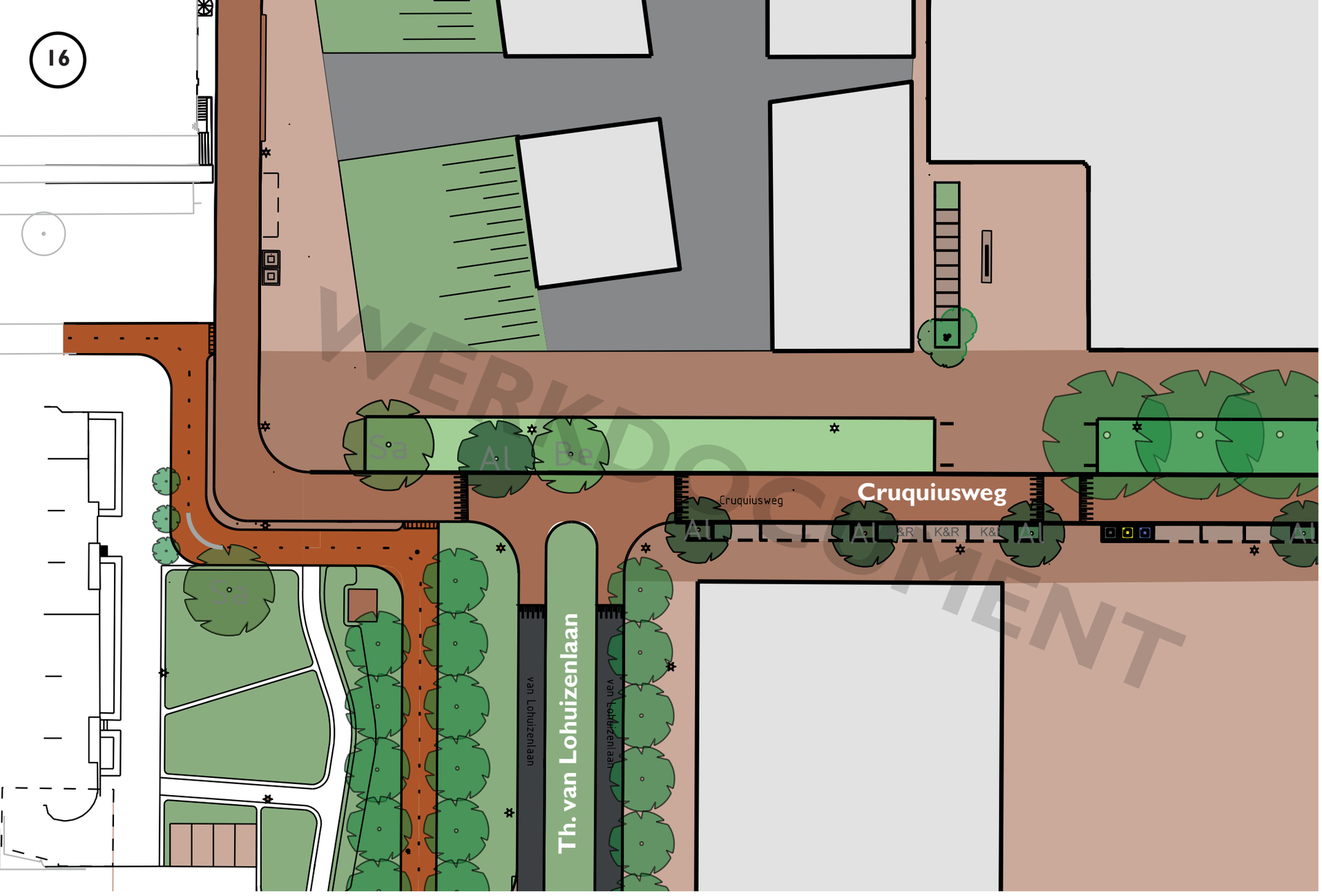


Cruquiusweg
Toekomstige situatie

WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

- Bij de nieuwe inrichting van de Cruquiusweg wordt een woonstraat inrichting toegepast met een elementenverharding en een toegestane snelheid van 30 km/u. Dit houdt in dat fietsers op de rijbaan fietsen. Dit is opgenomen in het project van de herontwikkeling en vereist voor deze studie geen ingreep.



WERKDOCUMENT

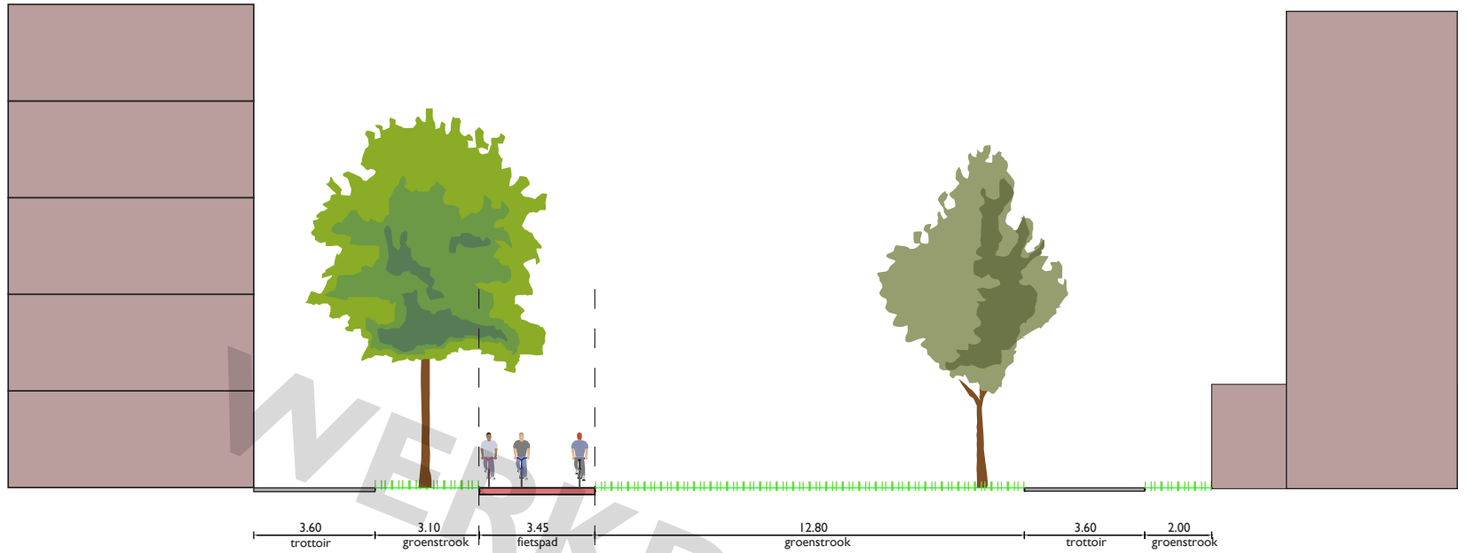
Inrichting voor fietsverbinding

- De bestaande rotonde die de kruising van de Cruquiusweg met de Th.L. van Lohuizenlaan kenmerkt komt in de toekomstige situatie te vervallen.
- In combinatie met de afwaardering van de Cruquiusweg wordt ook deze kruising afgewaardeerd. Volgens de inrichting van een woonstraat wordt deze kruising een gelijkwaardige kruising op een plateau.
- Daarnaast gaan fietsers vanaf de Zeeburgerdijk door middel van een tweerichtingen fietspad van en naar Cruquius.

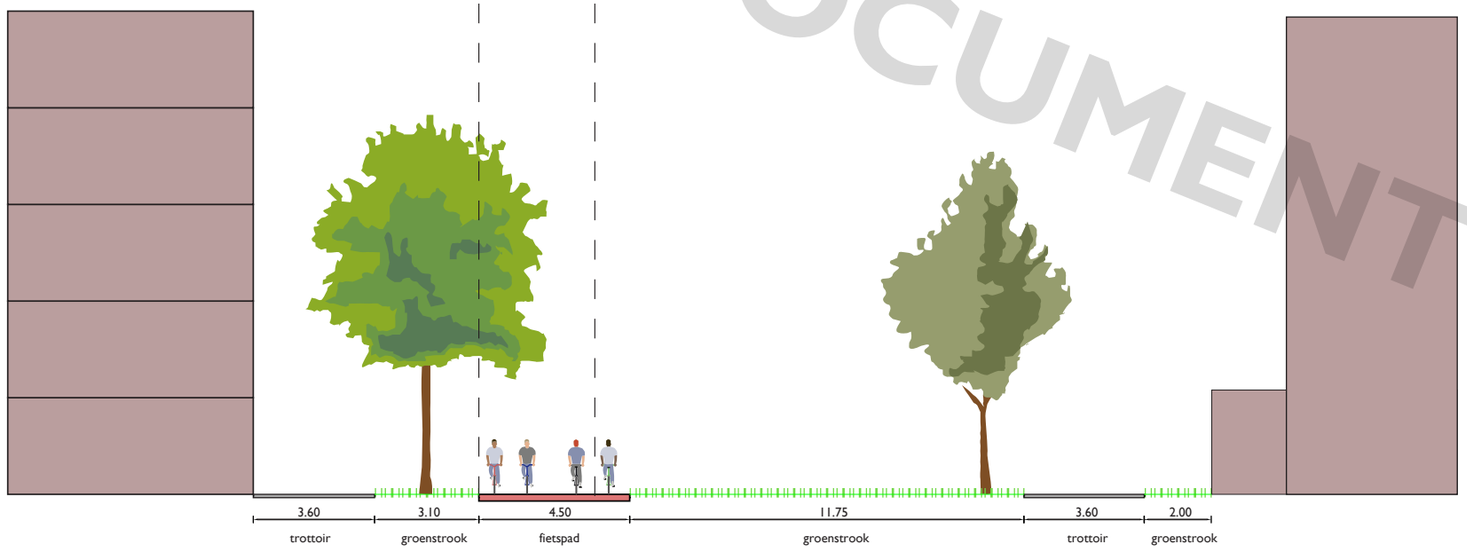
Aandachtspunt:

- In- en uitrijdende bewegingen vanuit parkeergarage van het Amsterdam City Harbor Hotel.

Zeeburgerdijk - Th. van Lohuizenlaan - Cruquiusweg



Fietspad Criquiusweg
Bestaande situatie



Fietspad Cruquiusweg
Variant I

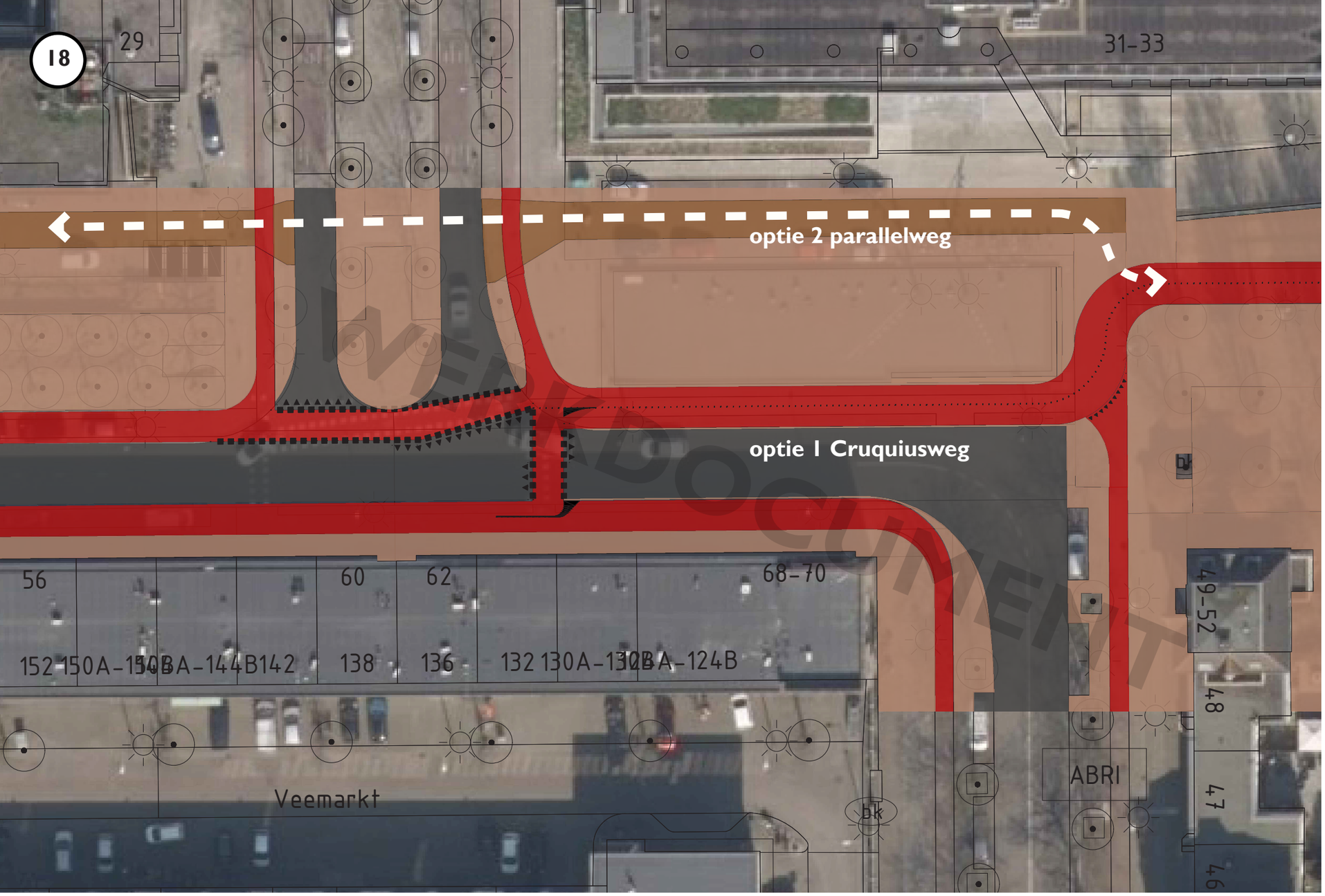
WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

- Conform nieuwe wetgeving in Amsterdam zijn snorfietsen op diverse plaatsen uitgesloten van fietspaden en rijbanen. In deze situatie zijn snorfietsen echter wel toegestaan op het fietspad.
- Dit houdt in dat het fietspad een breedte van minimaal 4,5 meter moet hebben. Wegens voldoende ruimte ten noorden van het bestaande fietspad is de nieuwe breedte goed inpasbaar.

Aandachtspunt:

- Verandering van inrichting openbare ruimte vanuit project Cruquiusgebied.



Inrichting voor fietsverbinding

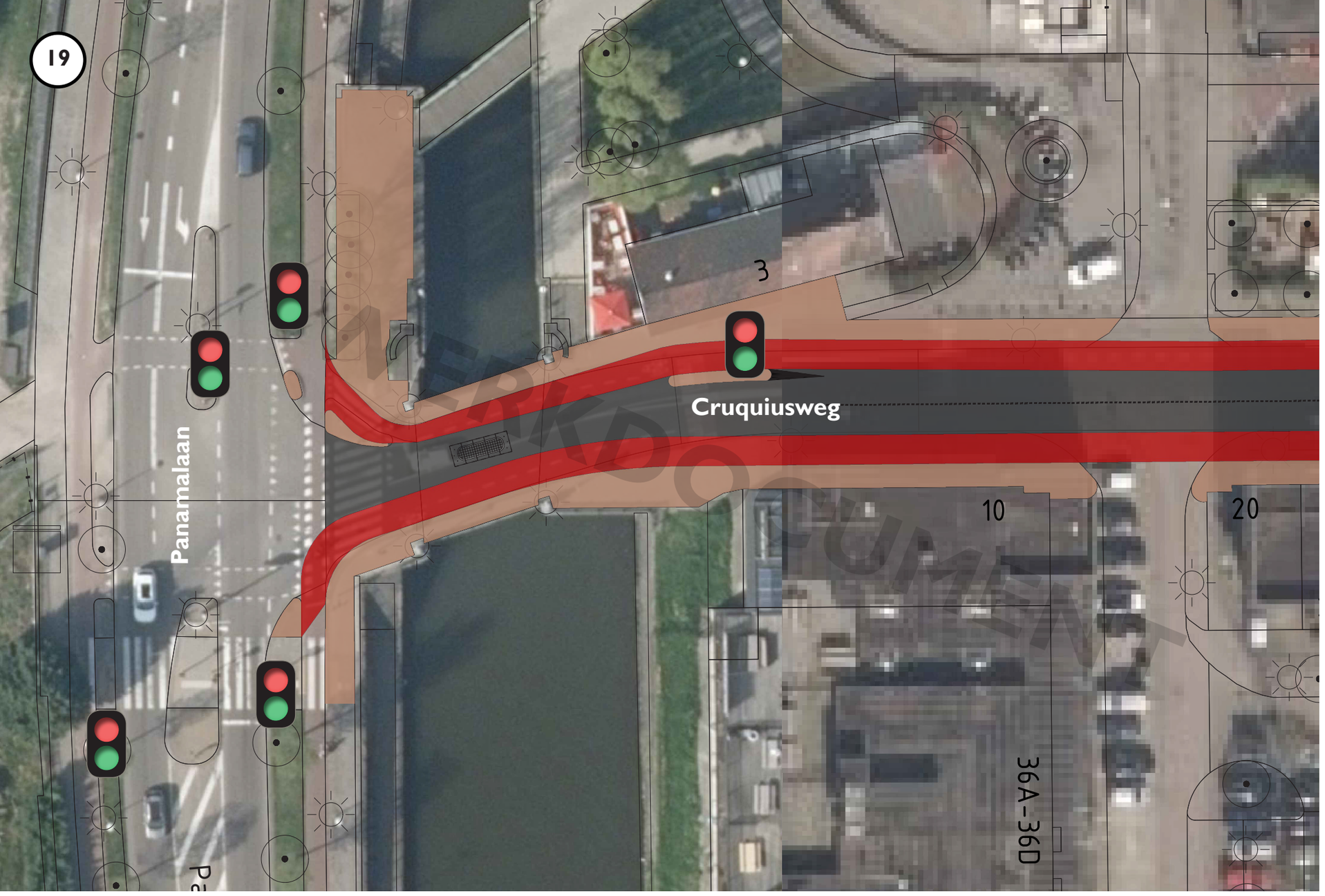
- Fietsers maken in de huidige situatie een haakse hoek richting het vrijliggende fietspad langs de Cruquiusweg. Door deze hoek aan te passen naar een geleidelijke slinger wordt de oversteek comfortabeler.
- Er zijn twee mogelijke alternatieven voor het oplossen van dit 'knelpunt' op de route.

1. Optie 1 is het herinrichten van de Cruquiusweg. Door parkeren op te heffen aan de zijde van de oude verhoogde trambaan komt ruimte vrij voor het toepassen van een vrijliggend fietspad (zie ontwerp).
1. Optie 2 is het fietsverkeer over de parallelweg leiden. Dit houdt echter wel in dat het parkeren langs deze weg komt te vervallen. Of dat de oude monumentale trambaan verwijderd moet worden. Aandachtpunt hierbij is de aansluiting van het fietsverkeer op de Cruquiusweg richting analysepunt 19.

Aandachtspunt:

- Bij herontwikkeling van het bedrijventerrein is herprofilering mogelijk.

Cruquiusweg C. van Eesterenlaan



Inrichting voor fietsverbinding

- Om de momumentale status van de brug te handhaven en deze toch veilig in te richten heeft het autovrij maken van de brug de voorkeur. Hierdoor zou voldoende ruimte vrijkomen voor het inpassen van deze brug.
- De kruising van de Cruquiusweg met de Panamalaan wordt op dezelfde wijze als de kruising Zeeburgerpad-Panamalaan ingericht in een ander project. Door een voldoende brede middengeleider tussen beide rijbanen in is er voor fietsers voldoende opstelruimte tussen de rijbanen.

Aandachtspunten

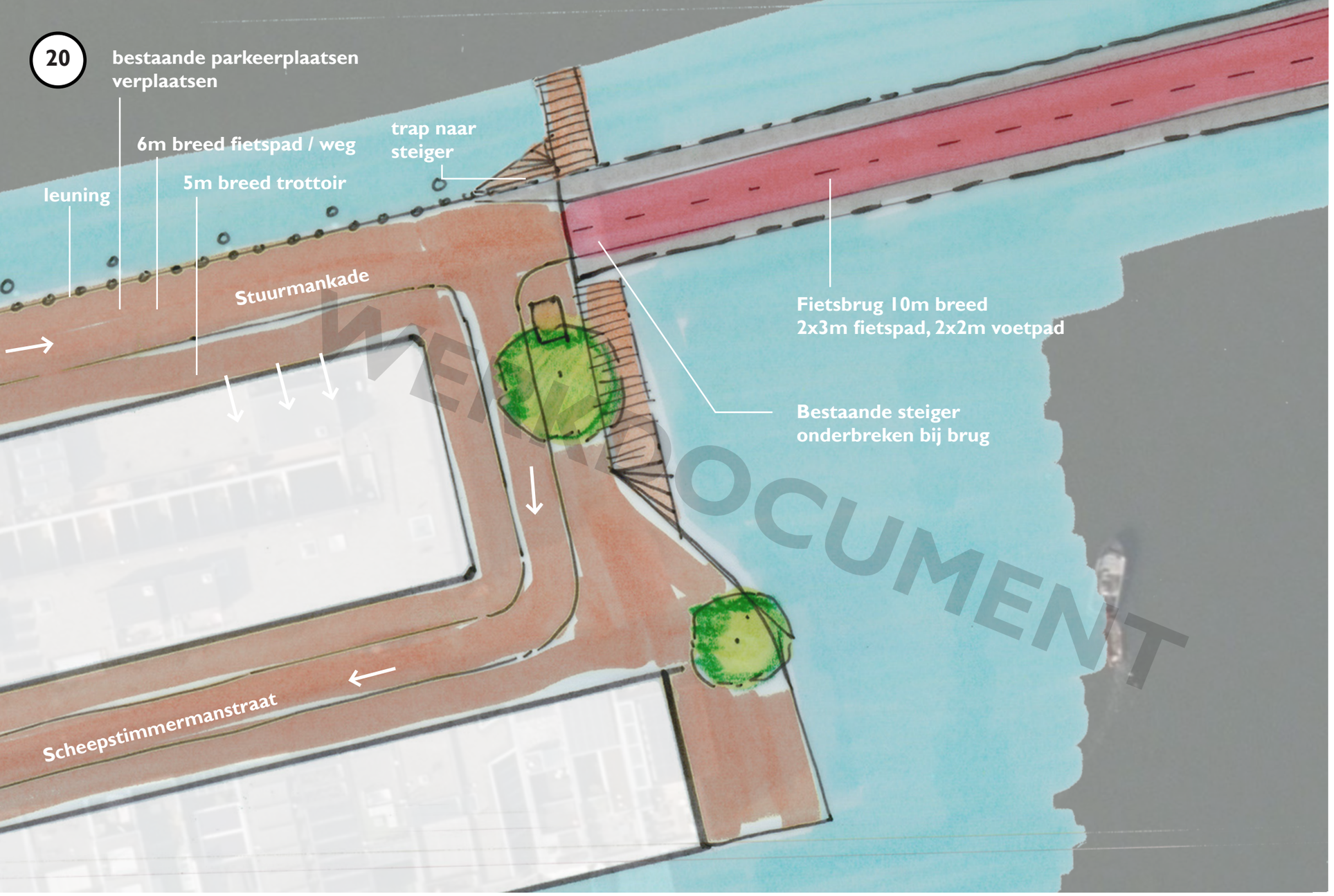
- Door het autovrij maken van de brug komt extra verkeersdruk op de Vee- en Borneolaan.

Kansen

- Inpassen van brug bij toekomstige ontwikkelingen op Cruquius.
- Door het autovrij maken van de brug kunnen de verkeerslichten op de kruising komen te vervallen.

WERKDOCUMENT

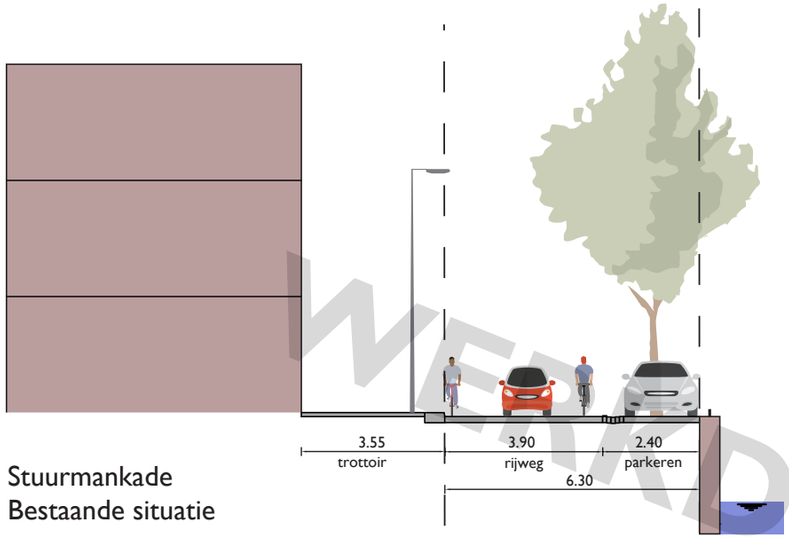
Zeeburgerpad - Panamalaan



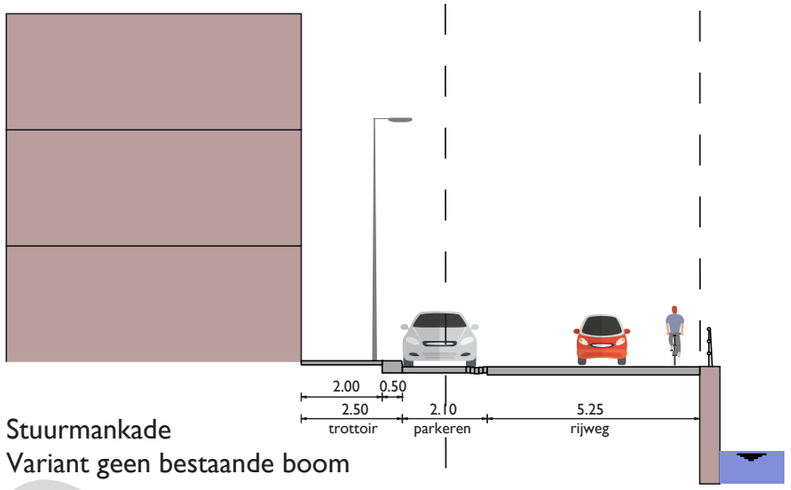
INTERN DOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

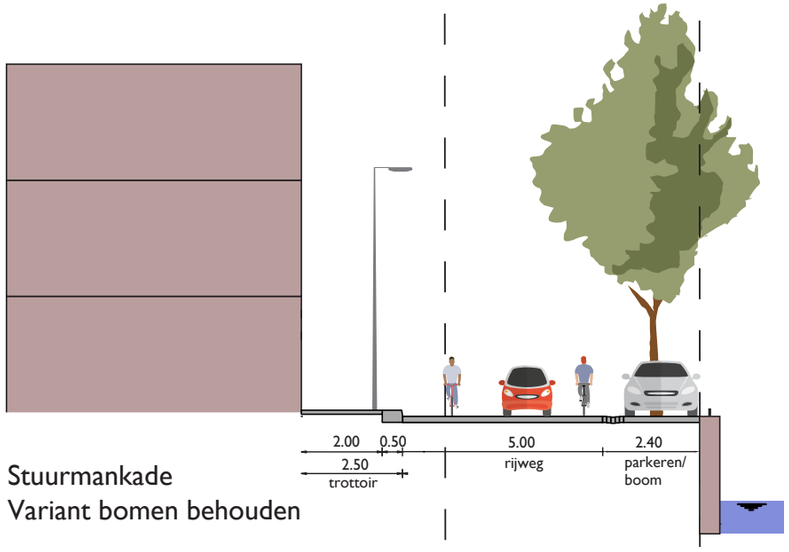
- De Stuurmankade verandert met een aanlanding van een fietsbrug naar een woonstraat met een plusnetfietspad.
- De straat heeft al éénrichtingsverkeer. Dit is ook wenselijk voor de veiligheid op de fietsroute.
- Om de aanlanding te kunnen maken is het nodig om de bestaande steiger aan de kade aan te passen.
- Het profiel moet worden aangepast:
- Parkeren op de Stuurmankade wordt verplaatst om ruimte te maken voor de fietser;
- Woningen met parkeren op eigen terrein moeten bereikbaar blijven. Hiervoor is een breed trottoir nodig van minimaal 5 meter.
- Langs de kade moet een afscherming komen, omdat het fietspad er direct naast ligt.
- Steiger op de kop van het eiland ligt op de plek van aanlanding en moet worden aangepast.



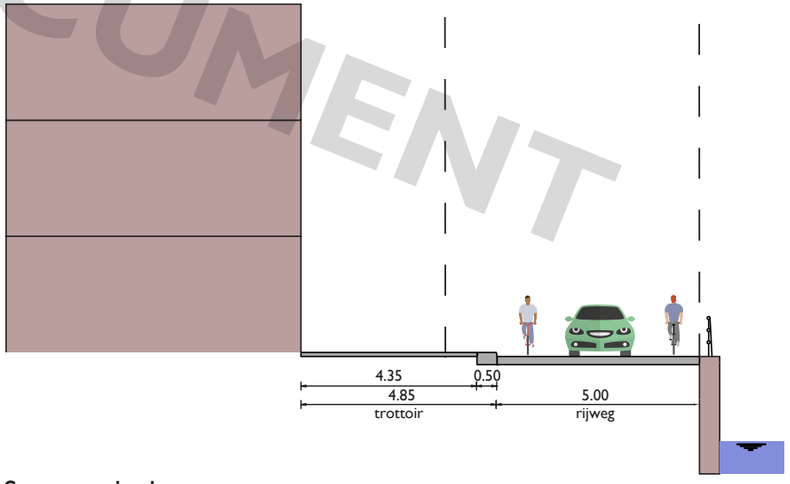
Stuurmankade
Bestaande situatie



Stuurmankade
Variant geen bestaande boom



Stuurmankade
Variant bomen behouden



Stuurmankade
Variant t.p.v. inpandig parkeren

Inrichting voor fietsverbinding

- De Stuurmankade verandert met een aanlanding van een fietsbrug naar een woonstraat met een plusnetfietspad.
- De straat heeft al éénrichtingsverkeer. Dit is ook wenselijk voor de veiligheid op de fietsroute.
- Er zijn verschillende mogelijkheden per deel van de straat. De voorkeur is om het wegprofiel zo eenduidig mogelijk te houden. Zie profielen hiernaast. Parkeren gaat in de toekomstige situatie ten kosten van het trottoir.
- Parkeren op de Stuurmankade wordt bij voorkeur verplaatst naar de woningzijde om ruimte te maken voor de fietser. Dit is veiliger om in te parkeren omdat de verkeersrichting naar het oosten is.
- Woningen met inpandigparkeren moeten bereikbaar blijven. Hiervoor is een voldoende breed trottoir nodig. (zie profiel rechtsonder). Dit houdt in dat hiervoor geen parkeervakken komen, maar het trottoir wordt verbreedt.
- Langs de kade moet een afscherming komen, omdat de route dicht langs water gaat.

WERKDOCUMENT



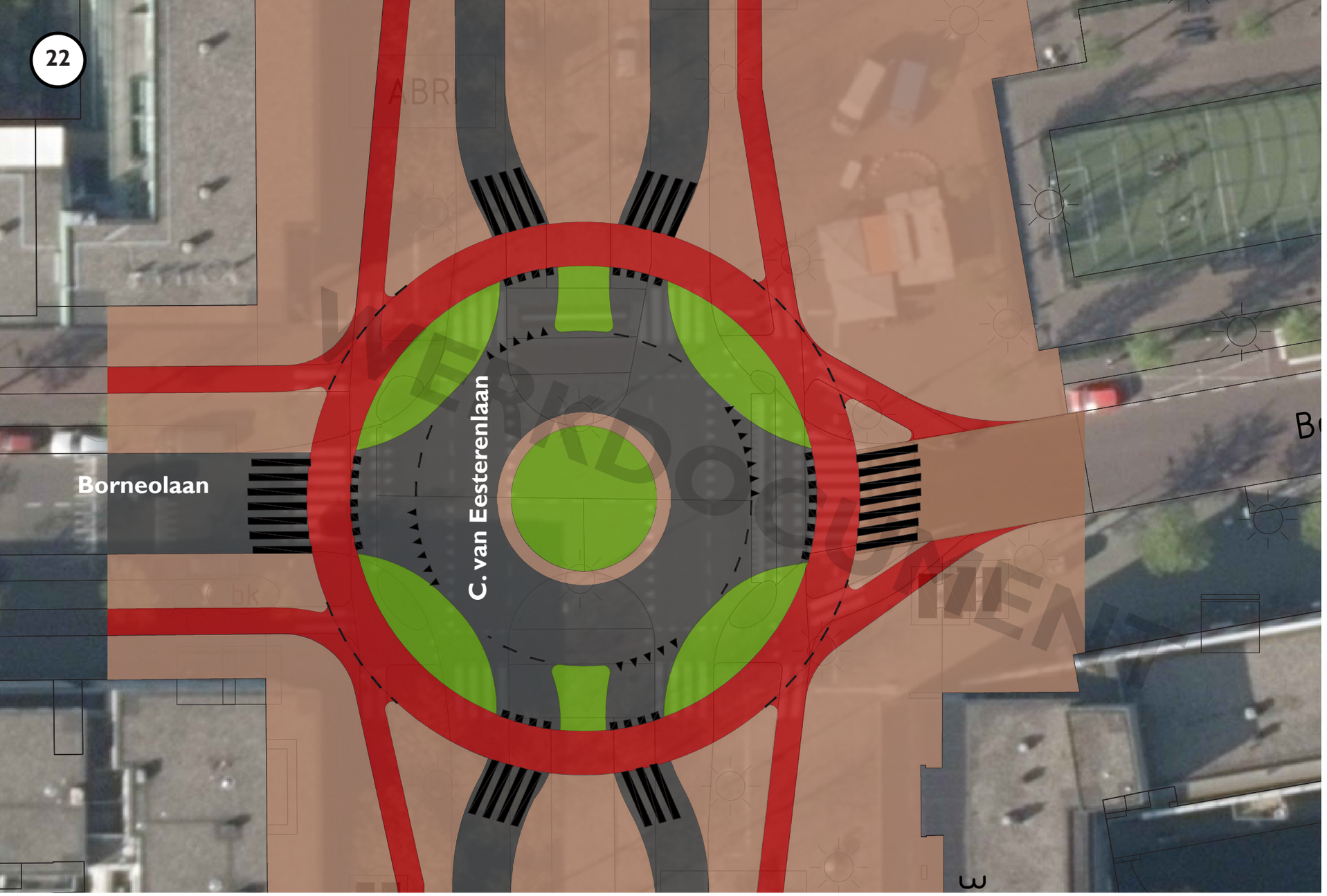
Inrichting voor fietsverbinding

- Ter plaatse van de Pythonbrug blijft het bestaande profiel van de Stuurmankade gehandhaafd. Hierdoor blijft een trottoir aan weerszijde van de straat aanwezig. Ook wordt langs de waterlijn geparkeerd.
- Om weer het inpandig parkeren in het verlengde van de Stuurmankade weer toegankelijk te maken wordt de eerdere situatie conform analysepunt 21a toegepast. Hiervoor wordt een geleidelijke verschuiving van het parkeren mogelijk gemaakt.

Aandachtspunt:

- Smalle aanlanding tussen Pythonbrug en Stuurmankade voor voetgangers.

Zeeburgerdijk - Pythonbrug



WERKDOCUMENT

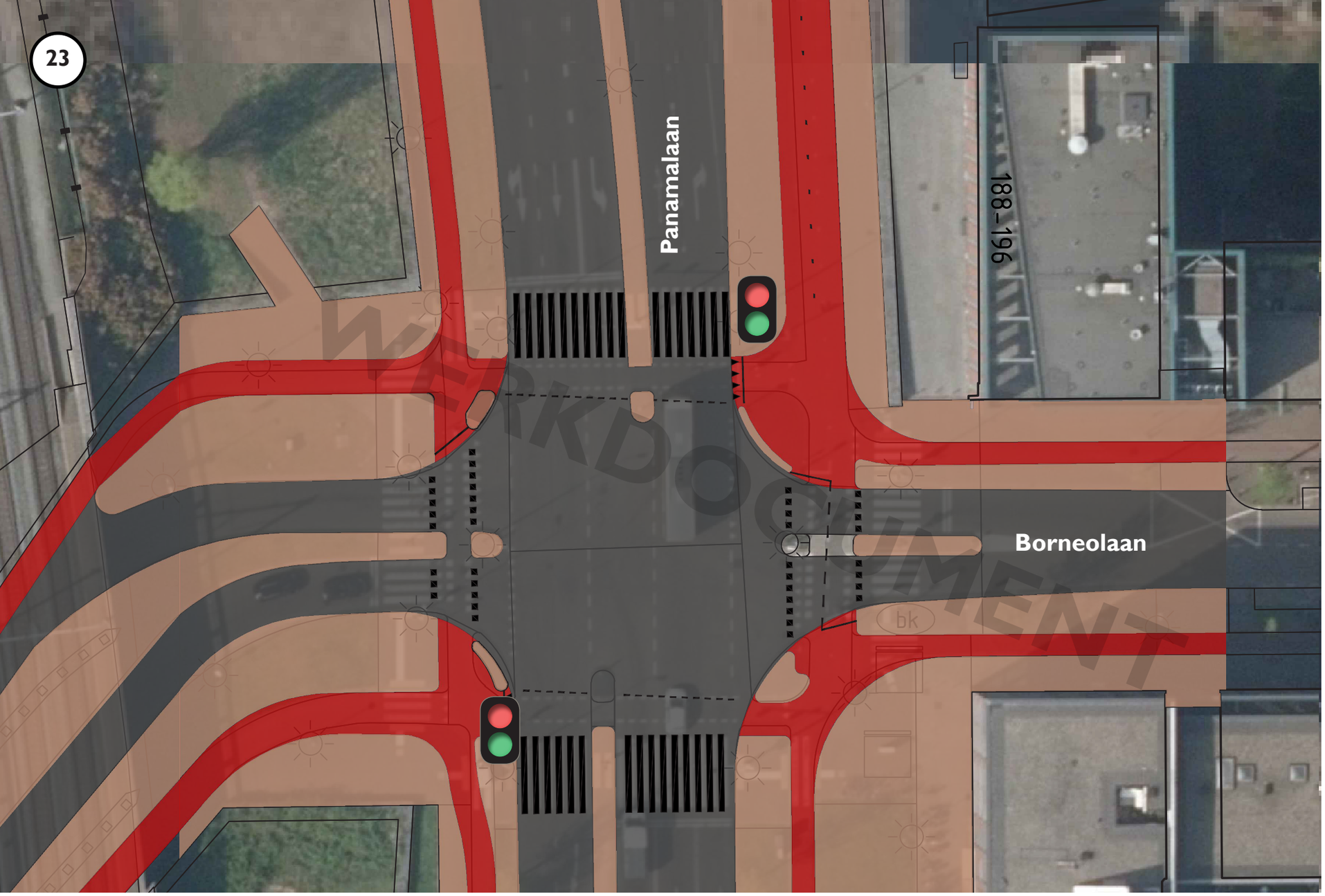
Inrichting voor fietsverbinding

- Er ligt een ontwerp om de huidige voorrangskruising met vrijliggende fietsoversteken aan te passen naar een rotonde met vrijliggend fietspad. Door het aanpassen van de kruising naar een rotonde wordt de capaciteit van één van de belangrijkste schakels op het oostelijk Havengebied vergroot.
- De Borneolaan ten oosten van de rotonde blijft gehandhaafd als een wijkstraat met 30 km/u. Op de overige takken van de rotonde blijft 50 km/u gehandhaafd.

Aandachtspunten:

- Door het ruimtegebruik van een rotonde komen een aantal parkeervakken te vervallen;
- Daarnaast worden enkele bomen gerooid.

Borneolaan/C. van Eesterenlaan



WERKDOCUMENT

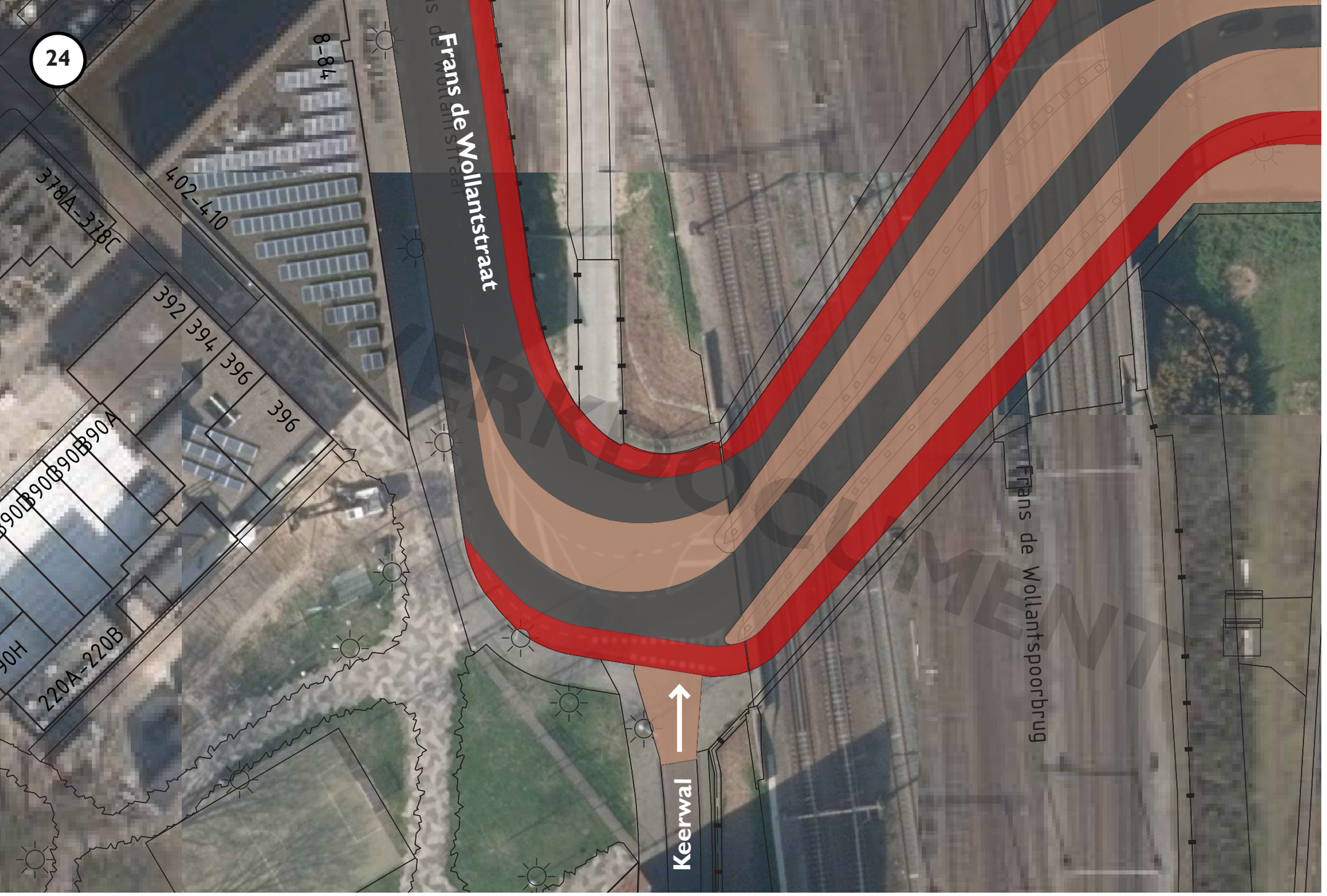
Inrichting voor fietsverbinding

- Er ligt een ontwerp om op de kruising Borneolaan - Panamalaan extra ruimte voor fietsverkeer te maken. Door het toepassen van de KiM's wordt het fietscomfort vergroot.
- Daarnaast kan mogelijk de verkeersregeling worden geoptimaliseerd, waardoor meer groentijd voor fietsverkeer terug kan komen. Dit moet nader worden onderzocht.

Aandachtspunt:

- Door de ontwikkeling van Oosterdokseiland wordt deze kruising meer belast met autoverkeer. Om de extra verkeersdruk op te vangen zijn er plannen voor een extra opstelvakken van de Panamalaan naar de Keerwal toe.

Borneolaandijk - Panamalaan



Inrichting voor fietsverbinding

- De bestaande bocht is vanwege de krappe hoek onoverzichtelijk. Door het plaatsen van een fysieke afscheiding in de binnenbocht worden fietsers beschermt. Zo kan autoverkeer het fietspad niet afsnijden.
- Om voor vrachtverkeer een mogelijkheid te behouden om de Keerwal op te draaien wordt de bestaande markering aangepast naar een overrijdbare drempel. Dit houdt in dat deze enigzins bol worden gestraat met afwijkende materialen.
- Daarnaast kunnen de fietsvoorzieningen worden verbreed en worden uitgevoerd in rood asfalt om het onderscheid beter aan te duiden.

Aandachtspunt:

- Elektriciteitshuis NS;
- Eénrichtingsverkeer op Keerwal van zuid naar noord;
- Het Funenpark is niet in het bezit van de Gemeente Amsterdam.

Fietsbrug Wollantstraat - Keerwal

GEMEENTE AMSTERDAM - SWECO BV

CONCEPT
06-01-2020



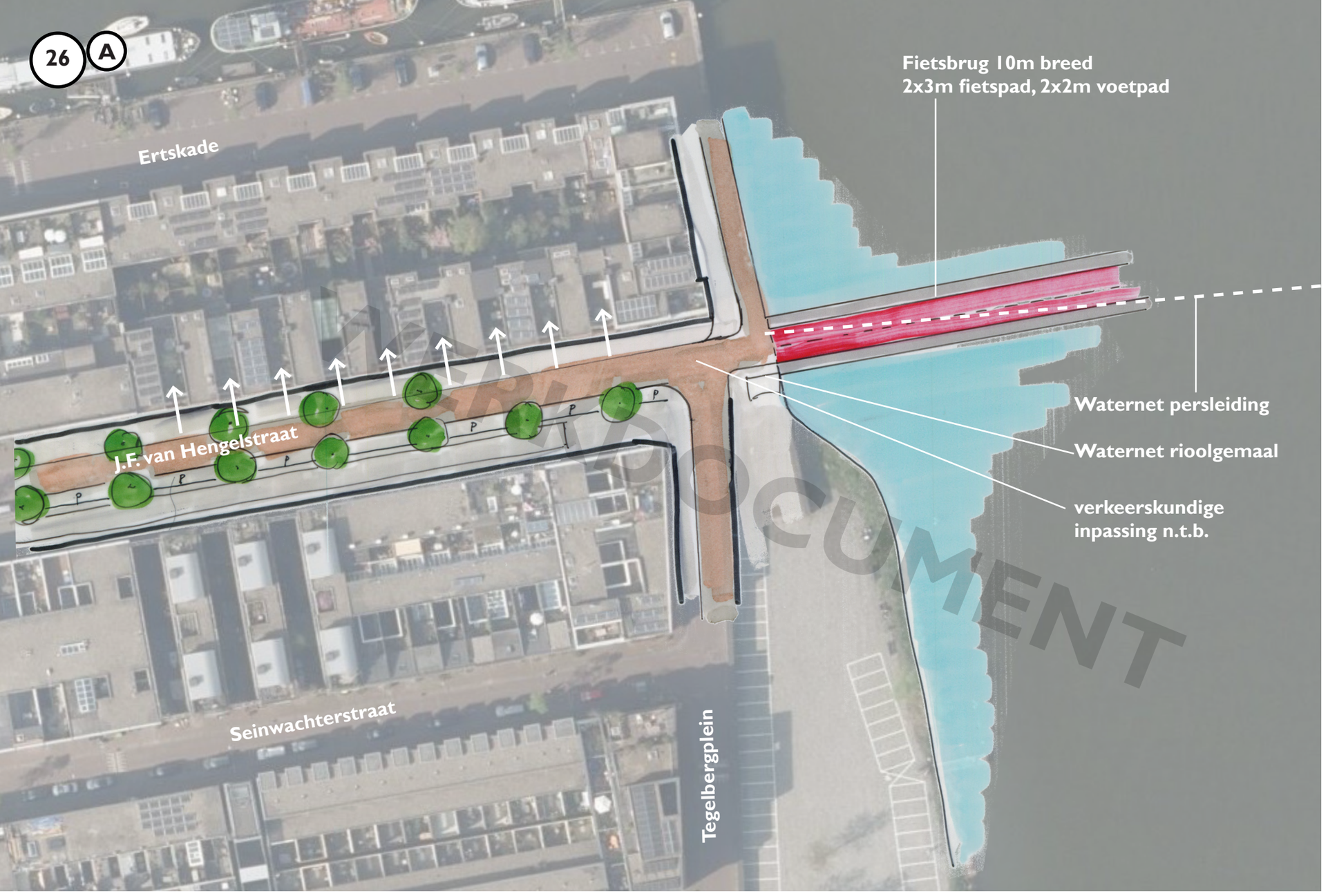
WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

- Om fietsers vanaf Sporenburg op een veilige wijze Sluisbuurt te laten betreden is een directe aansluiting van de brug op de hoofdstraat ongewenst.

Aandachtspunt

- Op de aansluiting moeten snelheidsremmende maatregelen worden genomen.
- Onderdoorgang ter hoogte van de dijk moet minimaal 4,20 meter zijn. De langzaamverkeerverbinding op Sluisbuurt moet een hoogte van 2,50 meter hebben.
- De bouw van een paviljoen op dit plein en de toekomstige inrichting van de Sluisbuurt zijn aandachtspunten.



CONCEPT

Inrichting voor fietsverbinding

- Bewoners vragen aandacht voor de landschappelijke inpassing. In het Oostelijk Havengebied is veel water het groen. Daarom extra aandacht voor de weidsheid en openheid van het IJ / Amsterdam Rijnkanaal. Een fietsbrug op deze locatie verstoort dit beeld. (Inrichting J.F. Hengelstraat zie punt 27)

Kans

- De kwaliteit van het zuidelijke brede trottoir verbeteren in samenspraak met de bewoners.

Aandachtspunten

- Waternet persleiding vlak naast de aanlanding: ca 3m uit de leiding blijven;
- Waternet Rioolgemaal op de route: goed inpassen;
- Woningen met parkeren op eigen terrein moeten bereikbaar blijven. Hiervoor is het huidige trottoir geschikt met een breedte van 5 meter.

Aanlanding Sporenburg (brug)



Inrichting voor fietsverbinding

- Verkeerskundig moet het kruispunt J.F. van Hengelstraat, P.E Tegelbergplein en fietsroute worden bestudeerd.
- Het tunnelgebouw mag het zicht vanuit de woningen op de eerste verdieping niet belemmeren.

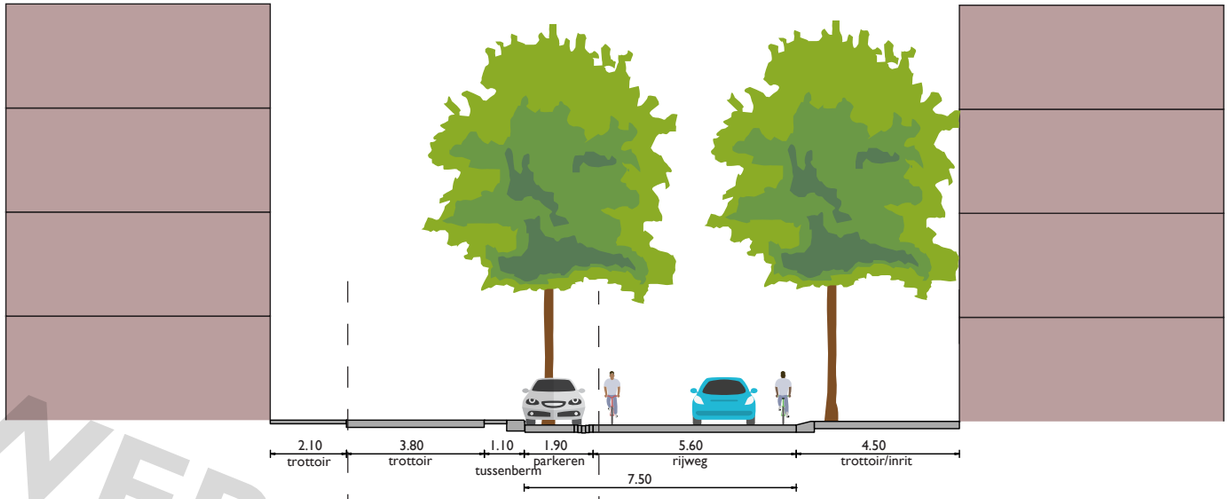
Kans

- De kwaliteit van het zuidelijke brede trottoir verbeteren in samenspraak met de bewoners.
- kwaliteit tunnelgebouw, zoals groen dak, plintinvulling, in samenspraak met de buurt.

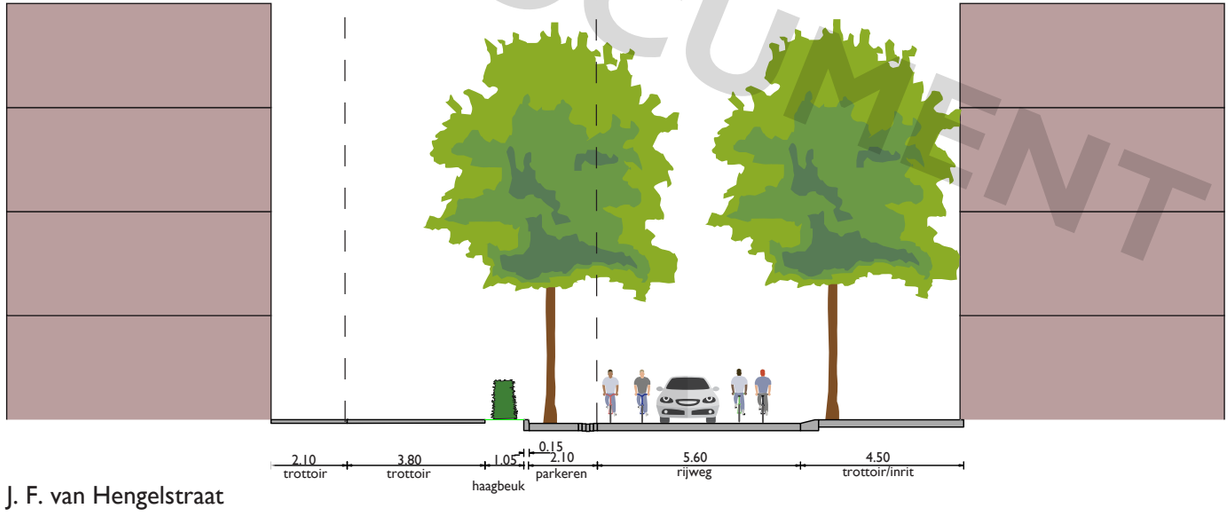
Aandachtspunten

- Waternet persleiding vlak naast de aanlanding: ca 3m uit de leiding blijven;
- Waternet Rioolgemaal op de route: goed inpassen.

Aanlanding Sporenburg (tunnel)



J. F. van Hengelstraat
Bestaande situatie



J. F. van Hengelstraat

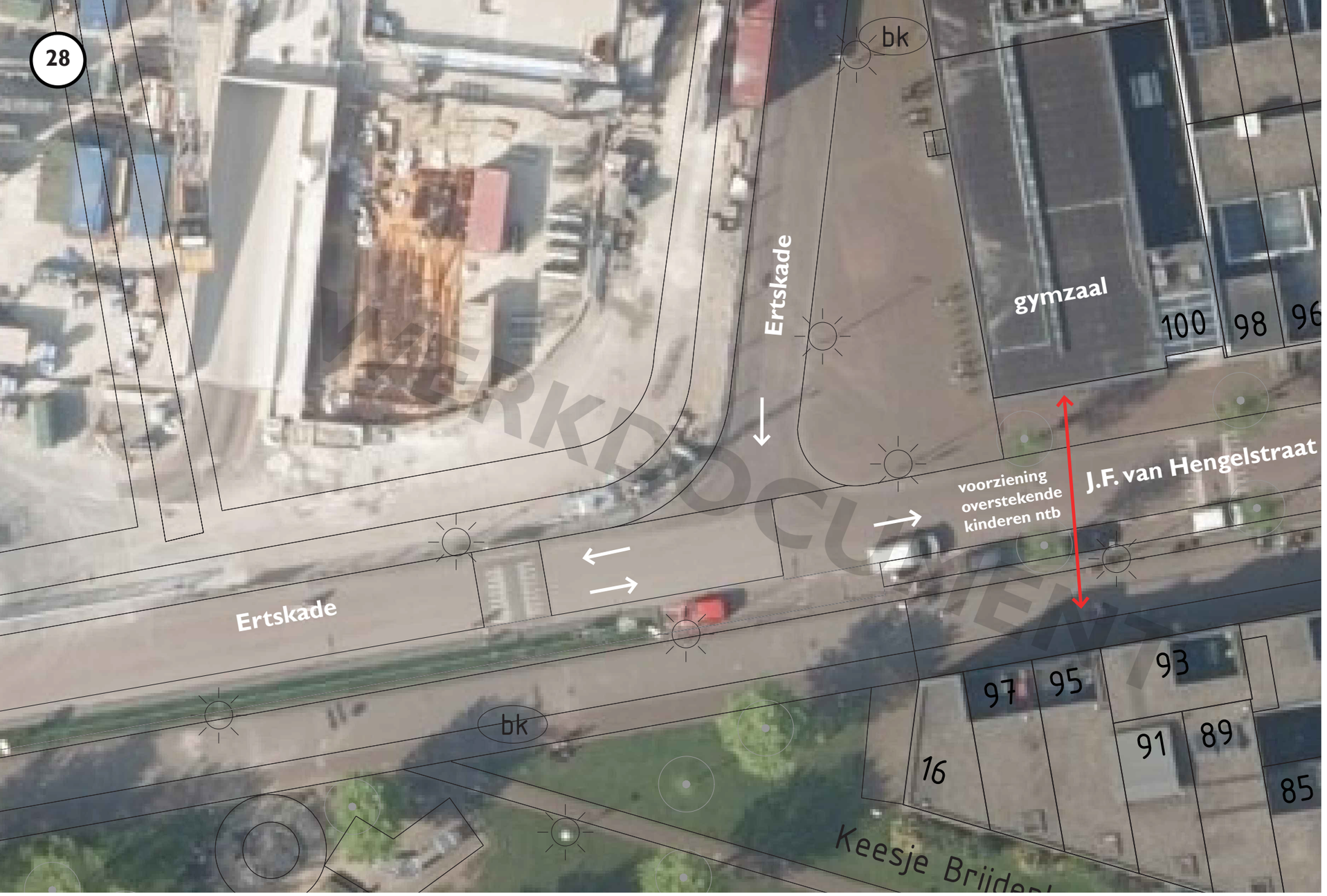
WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

- De J.F. van Hengelstraat verandert van een woonstraat naar een woonstraat met plusnetfietspad. Het tweerichtingenverkeer in de bestaande situatie zorgt voor veel autobewegingen. Voor de fietsveiligheid wordt geadviseerd om de straat naar één richting voor auto's te veranderen (dus niet voor fietsers).
- Woningen met parkeren op eigen terrein moeten bereikbaar blijven. Hiervoor is het huidige trottoir geschikt met een breedte van 5 meter.
- Daarnaast wordt een margestrook van 1,0 meter breed voorgeschreven waardoor de kwaliteit van de straat vooruit gaat. Om de fietsstraat in te passen met deze strook worden de parkeervakken opgeschoven. De bomen blijven hierdoor op dezelfde plek staan.

Aandachtspunt:

- Volgens de standaard van gemeente Amsterdam moet een plusnet fiets worden uitgevoerd in combinatie met rood asfalt. Om de ruimtelijke kwaliteit te behouden blijven de klinkers in de J.F. Hengelstraat gehandhaafd.



CONCEPT

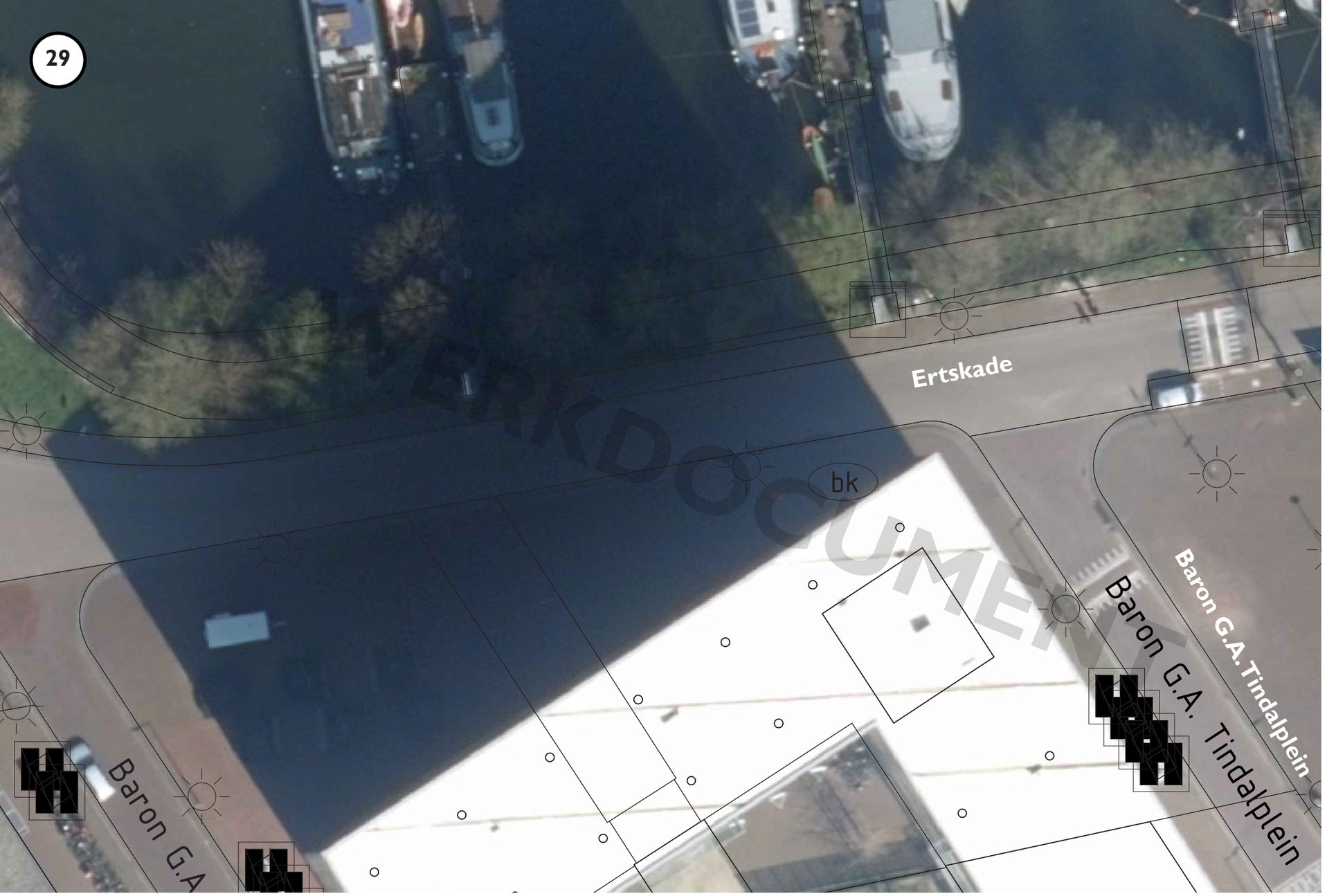
Inrichting voor fietsverbinding

- Voor de fietsveiligheid wordt geadviseerd om de J.F. Hengelstraat naar één richting voor auto's te veranderen (dus niet voor fietsers).
- De splitsing in verkeersstromen wordt door middel van duidelijke bebording aangegeven. Overige markering wordt voorgeschreven om de doorgaande stroom fietsers voorrang te geven.

Aandachtspunt:

- Uitrit ondergrondse parkeergarage van de woontoren 'De Steltloper'.
- Volgens de standaard van gemeente Amsterdam moet een plusnet fiets worden uitgevoerd in combinatie met rood asfalt. Om de ruimtelijke kwaliteit te behouden blijven de klinkers in de J.F. Hengelstraat gehandhaafd.

J.F. van Hengelstraat - Ertskade



CONCEPT DOCUMENT

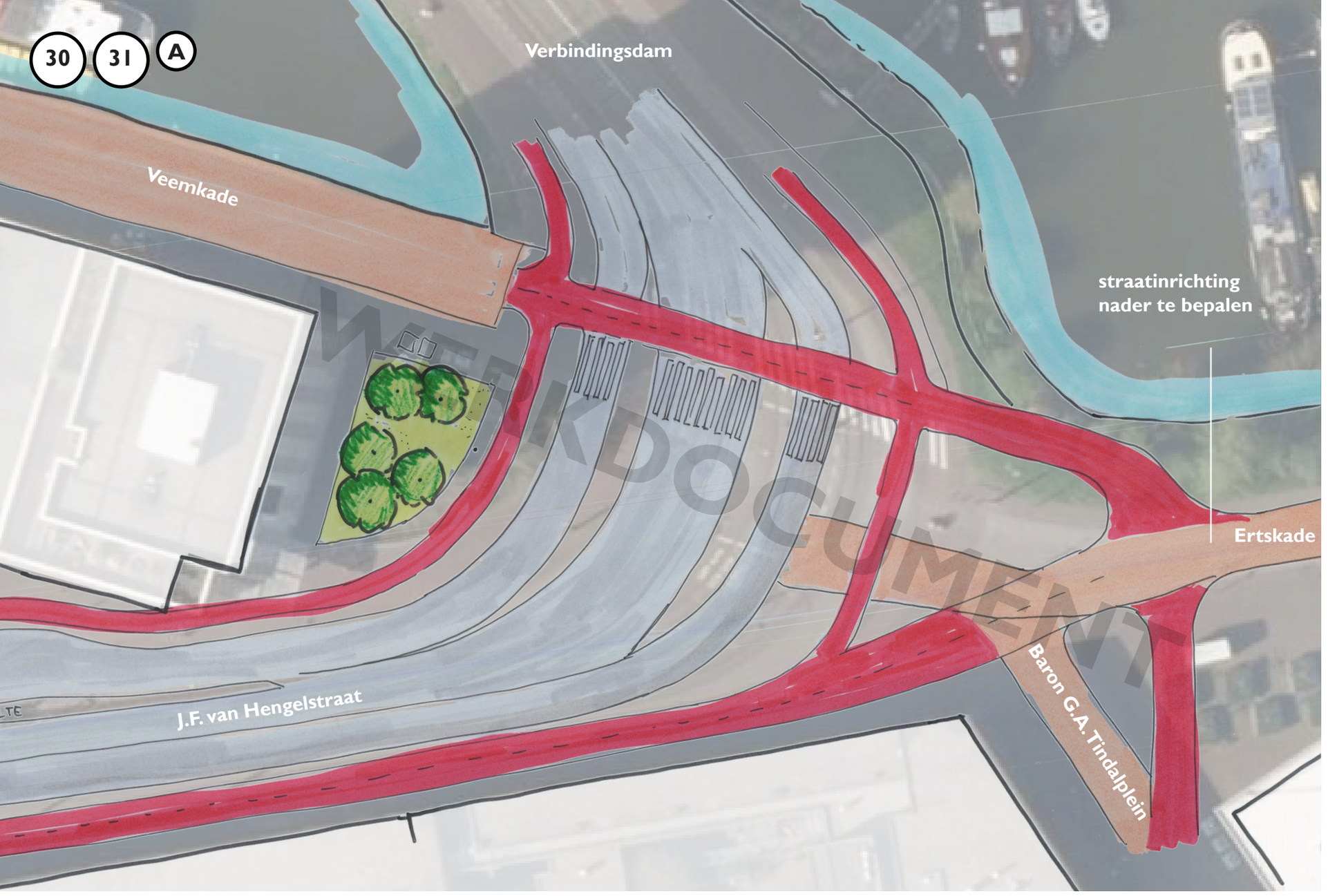
Inrichting voor fietsverbinding

- De Basisschool ‘De Achterhoek’ zijn voor- en na schooltijden veel verplaatsingen. Daarnaast gaan veel kinderen van en naar de gymzaal tijdens nabij woontoren ‘De Steltloper’.
- In verband met de combinatie van plusnet fietspad en erftoegangsweg wordt aangeraden de verharding dusdanig toe te passen dat automobilisten worden geattendeerd op de hoeveelheid fietsverkeer.

Kans

- Door het aanpassen van de verkeerscirculatie op Sporenburg kan dit punt meer overzichtelijk worden gemaakt.

Zeeburgerdijkstraat - Baron G.A. Tindaplein

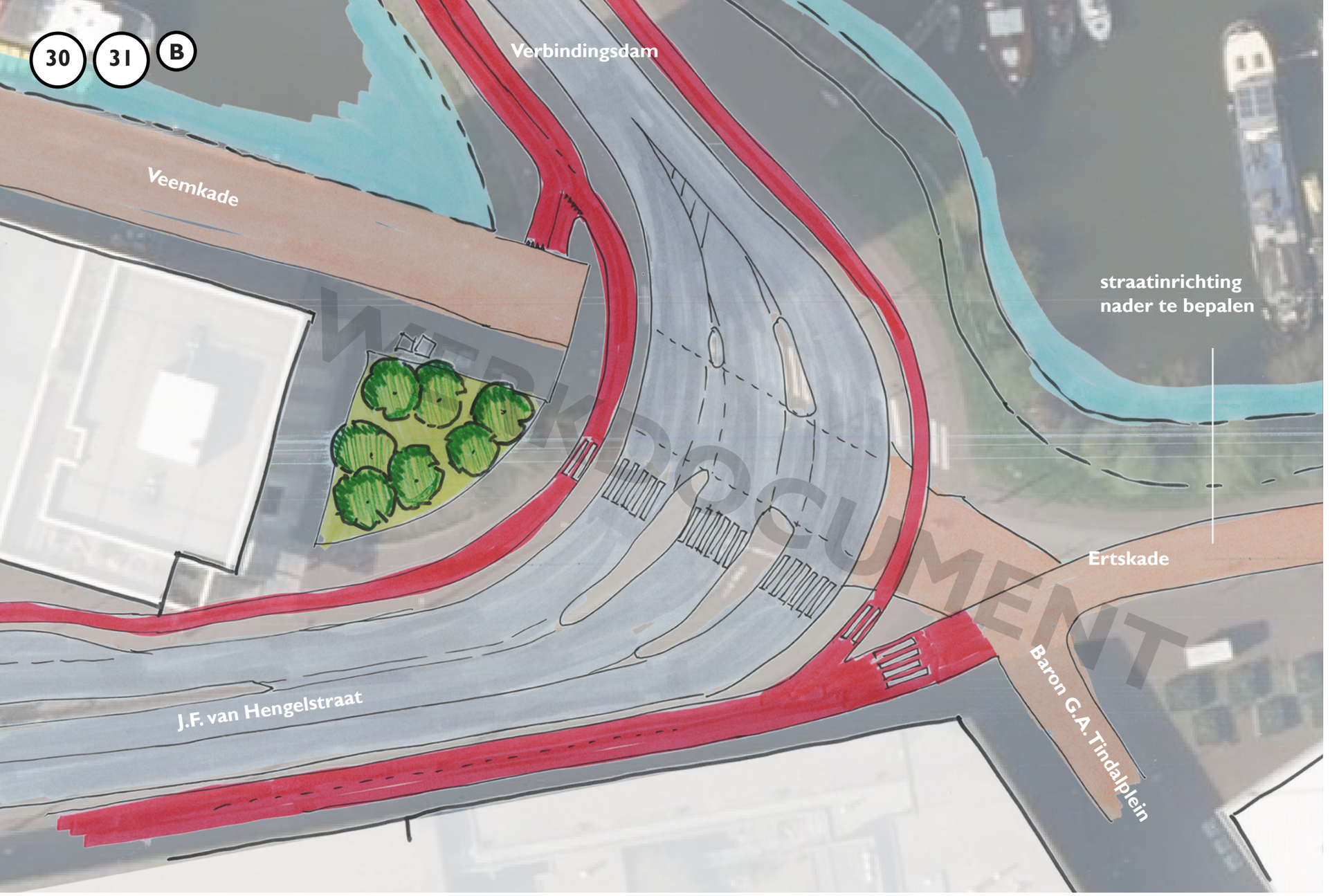


Inrichting voor fietsverbinding

- De J.F. van Hengelstraat/Ertskade verandert naar een woonstraat gecombineerd met een plusnetfietspad.
- In het verlengde van de nieuwe verbinding leent vooral de Veemkade zich goed als nieuwe fietsroute richting Station/IJ. De Oostelijke Handelkade leent zich goed voor verdere route richting Amsterdam Oost.
- Op de Veemkade worden de stalen randen van de betonplaten aangepast (slipgevaar).
- De kruising Oostelijke Handelskade/ Verbindingsdam en Ertskade moet worden aangepast op de fietsroute:
  - Langs de Oostelijke Handelskade (zuidzijde) komt een smal apart fietspad in 2 richtingen;
  - Langs de Oostelijke Handelskade (noordzijde) komt een smal apart fietspad in 1 richting;
  - Tussen Erstkade en Verbindingsdam komt een nieuwe fietsoversteek met minimaal 2 wachteilanden.
- De aansluiting van de Baron G.A. Tindalstraat op de Ertskade is nog punt van studie.

Ertskade - Veemkade (route Sporenburg)

Zeeburgerdijk

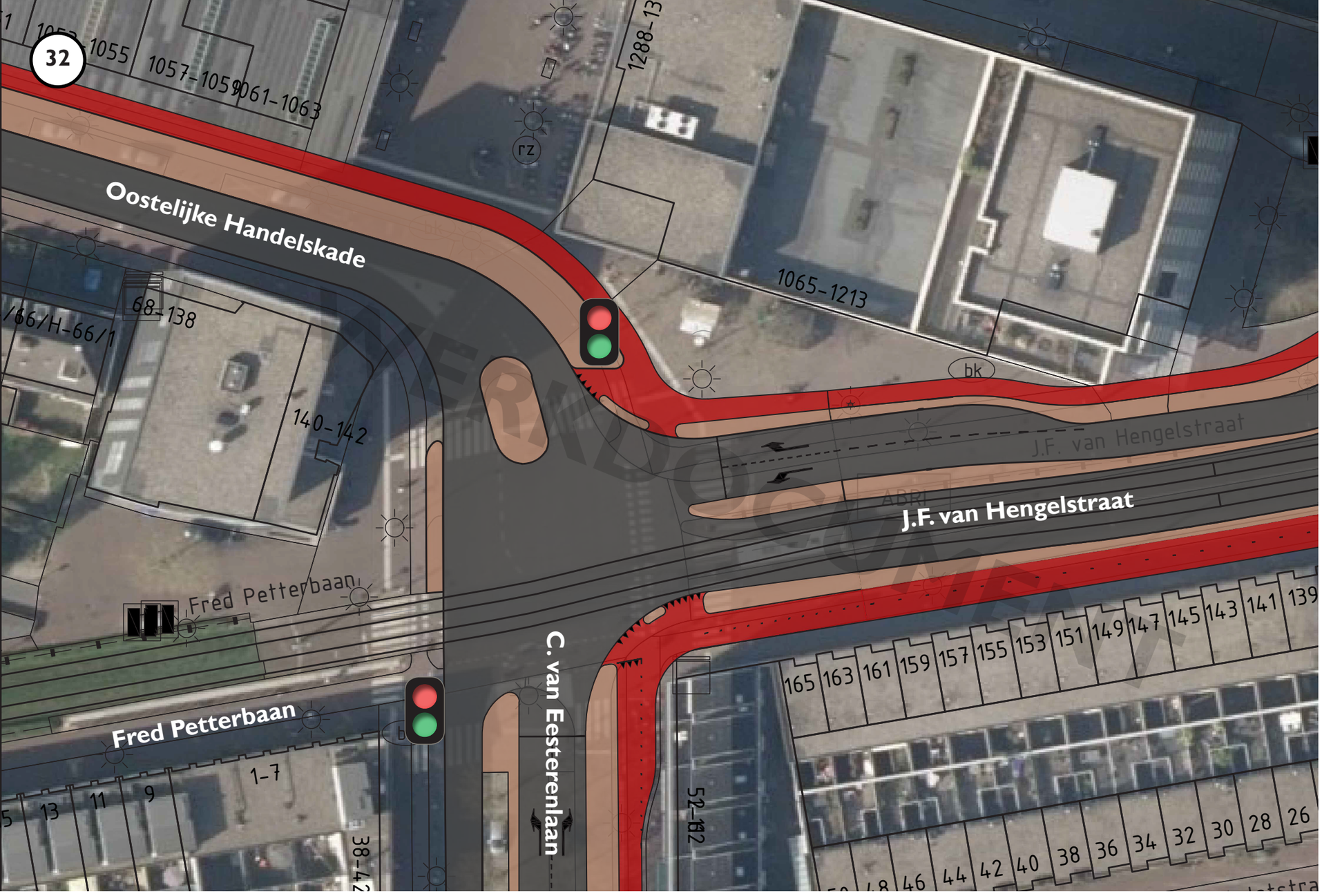


WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

- In de verkeerskundige analyse blijkt dat de route vanaf KNSM-eiland via de Veemkade zich het beste leent voor een fietsverbinding richting Station/IJ. De Oostelijke Handelkade leent zich goed voor verdere route richting Amsterdam Oost.
- Een ander onderzochte fietsroute is via de Sumatrakade. Dit blijkt onmogelijk door het smalle profiel en een een busroute. Ook is de Jan Schaeferbrug in de huidige staat ongeschikt voor een grote toename van fietsverkeer.
- Op de Veemkade worden de stalen randen van de betonplaten aangepast (slipgevaar).
- De kruising Oostelijke Handelskade/ Verbindingsdam moet worden aangepast op de fietsroute:
  - Langs de Oostelijke Handelskade (zuidzijde) komt een smal apart fietspad in 2 richtingen;
  - Langs de Oostelijke Handelskade (noordzijde) komt een smal apart fietspad in 1 richting;
  - Op de Verbindingsdam (west) richting Veemkade komt een fietspad in 2 richtingen.
  - Op de Verbindindingsdam (oost) komt een apart fietspad in 1 richting.
  - Mogelijk worden de tramsporen meer uit elkaar gelegd, waardoor de kruising beter oversteekbaar wordt (groot wachteiland tussen sporen in).
- De aansluiting van de Baron G.A. Tindalstraat op de Ertskade is nog punt van studie.

Verbindingsbrug - Veemkade (route KNSM-eiland)



Inrichting voor fietsverbinding

- Het kruispunt is in de huidige staat al druk tijdens de spits. Bij een toename van het aantal fietsers nemen vertragingen voor alle verkeersstromen verder toe. Om het kruispunt te optimaliseren zijn de volgende maatregelen nodig:
  - Een tweerichtingenfietspad aan de zuidoostzijde
  - Er komen extra opstelvakken voor autoverkeer in de richting Zuid-Sporenburg en Sporenburg-Noord.

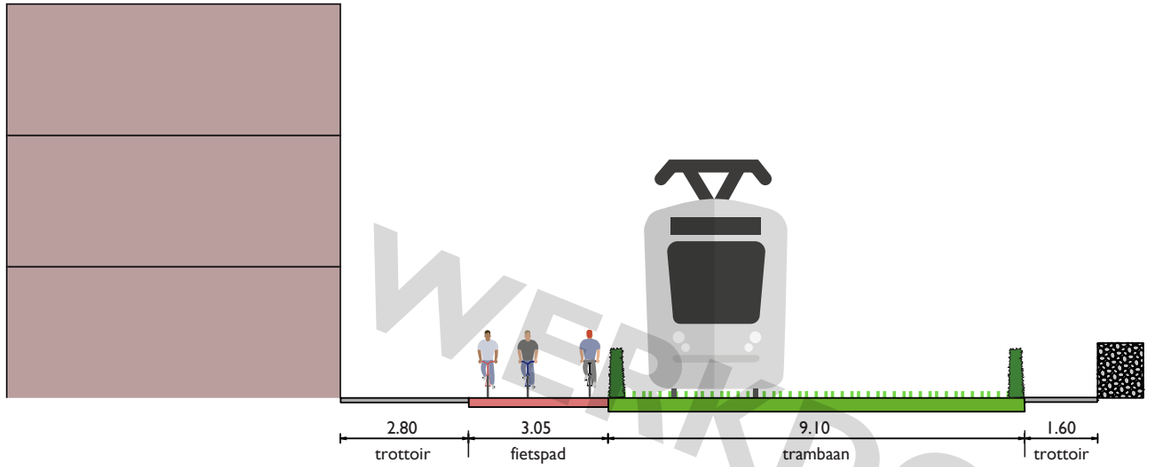
Aandachtspunten

- Bij het verschuiven van tramrails moet de ligging van de tramhalte Van Eesterenlaan worden bepaald.
- In- en uitrijdend verkeer vanuit de parkeergarages t.h.v. Albert Heijn en woontoren.

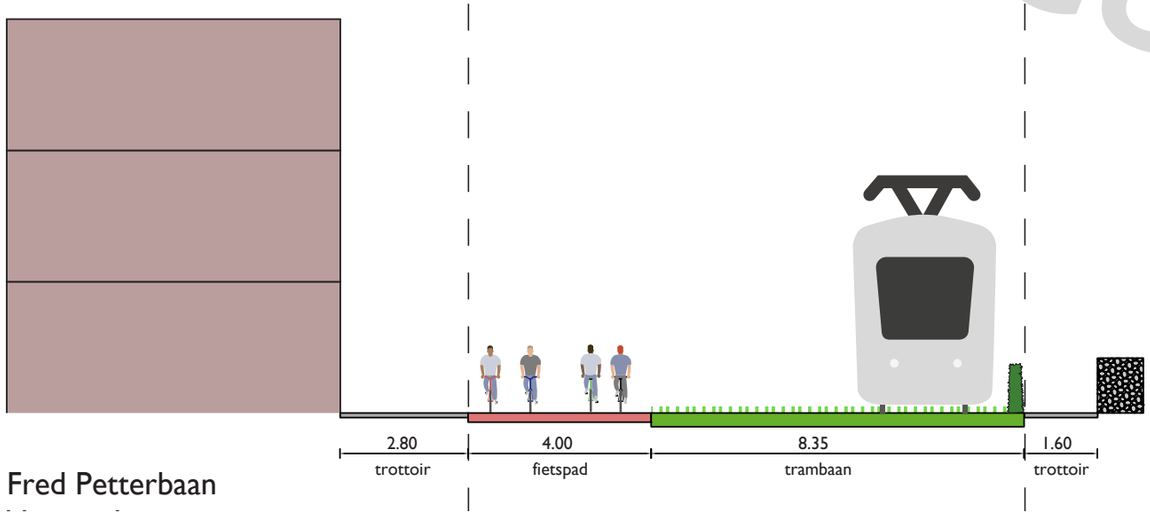
Kans

- Mogelijk kan door middel van het verwijderen van verkeerslichten (conform Alexanderplein) de voorrang en doorstroom verbeteren.

Zeeburgerdijk



Fred Petterbaan
Bestaande situatie



Fred Petterbaan

WERKDOCUMENT

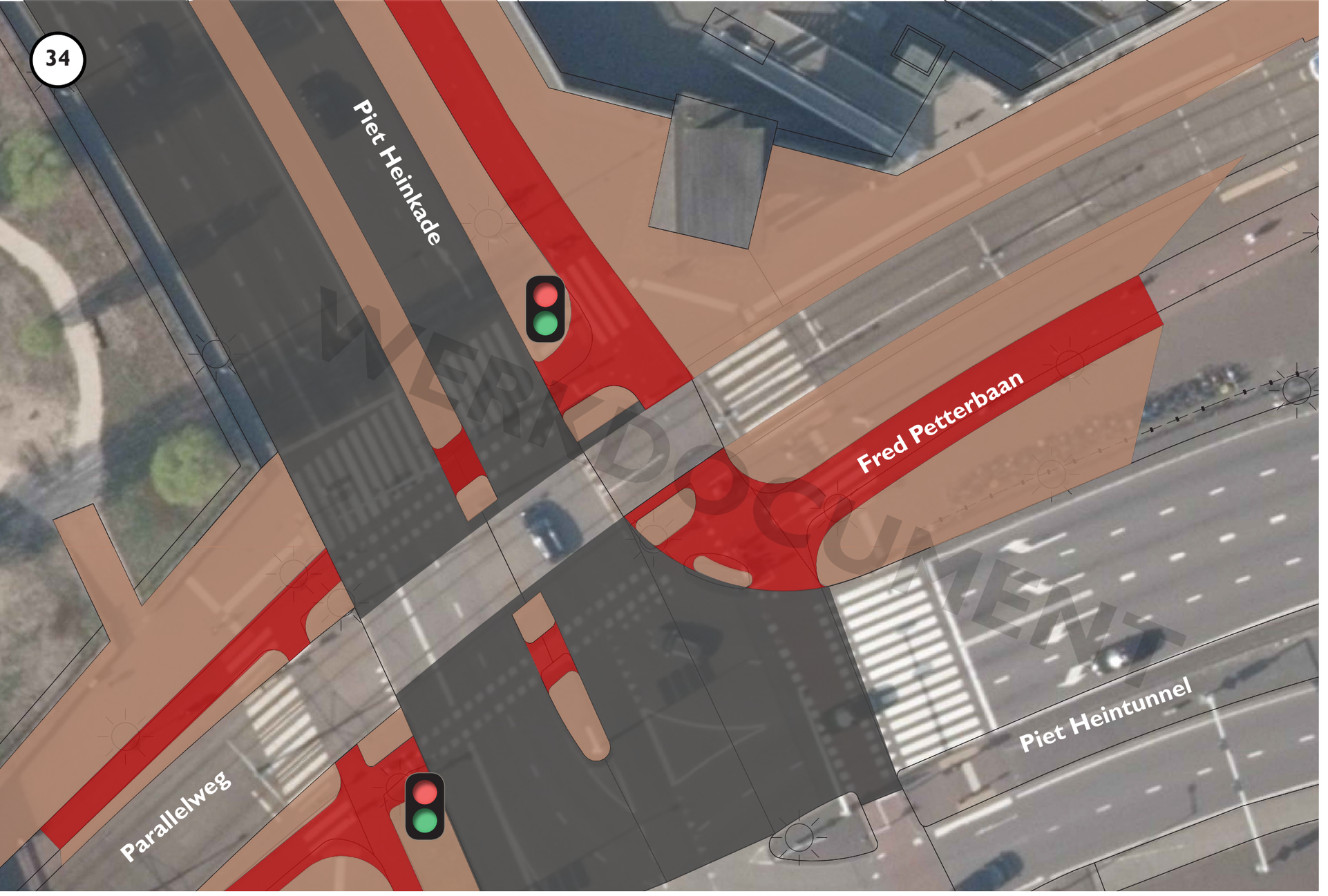
Inrichting voor fietsverbinding

- Om een fietspad in te kunnen passen wat voldoet aan de eisen van het Plusnet fiets, moet de trambaan worden aangepast.
- De maatregel bestaat uit het verwijderen van de zuidelijke haag. Het fietspad wordt 4,0m.

Aandachtspunt

- Het verwijderen van de haag kan tot een onveilig gevoel leiden bij aanwonenden. In de plaats van de haag kan een begroeid hekwerk terug komen.
- Een visuele verhoging tussen fietspad en trambaan is gewenst. Deze kan worden uitgevoerd door het maken van een overrijdbare trottoirband.
- Het verleggen van tramsporen is niet noodzakelijk bij aanpassingen aan de trambaan.

Zeeburgerdijk



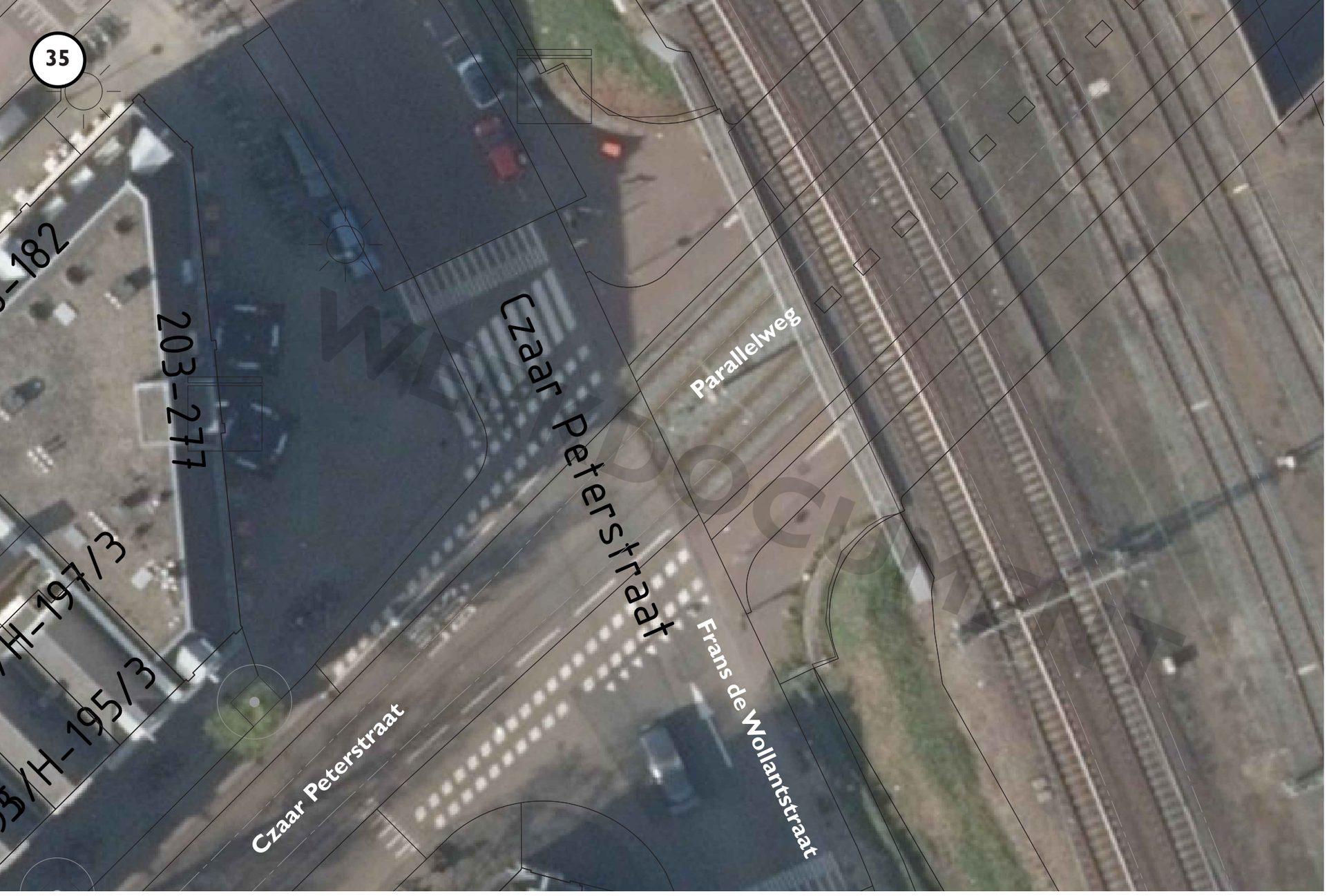
Inrichting voor fietsverbinding

- De hoeveelheid opstelruimte moet worden vergroot. Door voldoende opstelruimte te creëeren voor fietsers kan deze kruising comfortabel worden overgestoken. Ter hoogte van zowel de oversteek aan de noordzijde als de zuidzijde van de trambaan is voldoende ruimte aanwezig om brede opstelvakken te maken.

Kans

- Door het autoluw programma van de gemeente Amsterdam is mogelijk winst te behalen in de VRI.

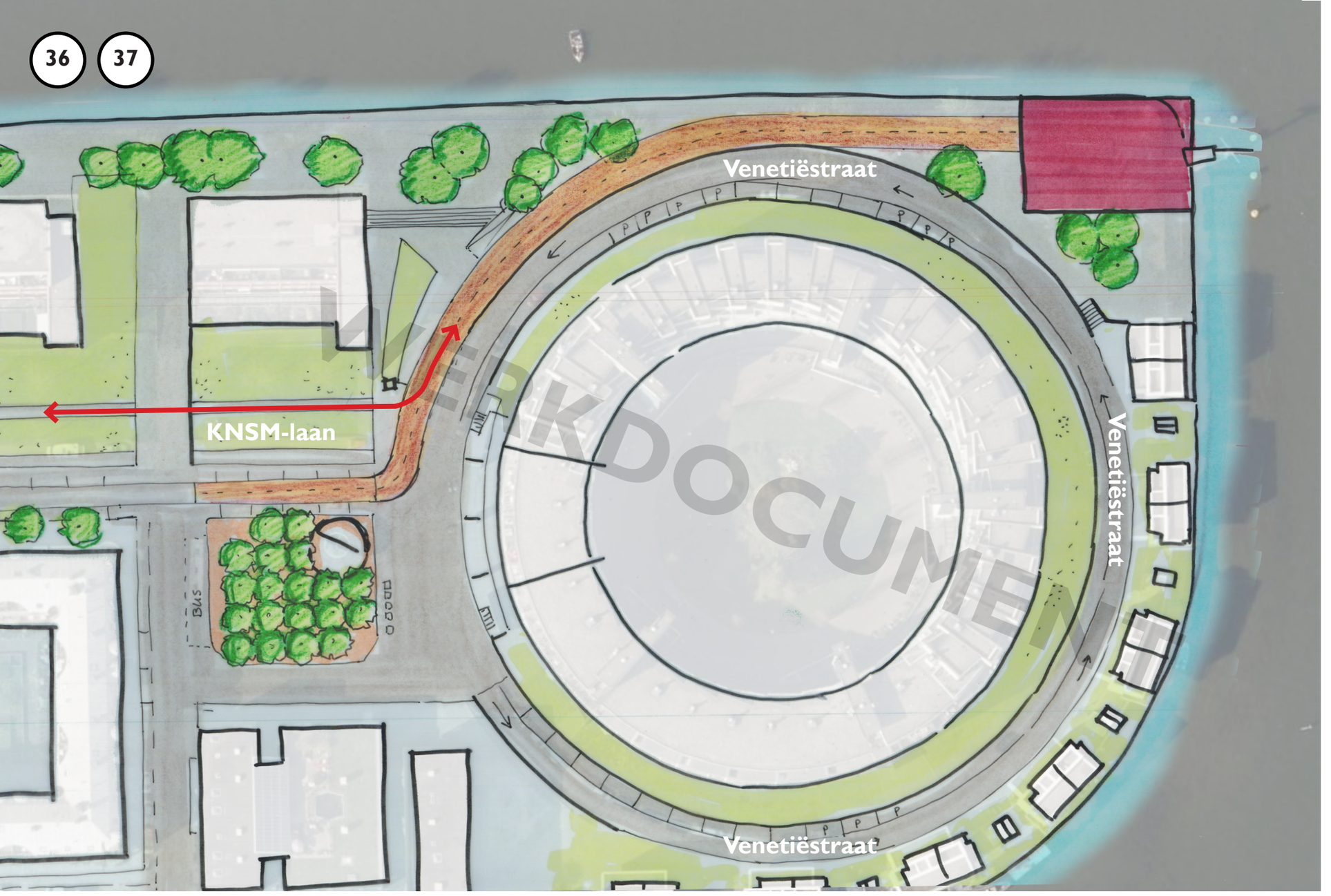
Zeeburgerdijk



Inrichting voor fietsverbinding

- In het project 'Binnenring' wordt aan de veiligheid van dit knooppunt gewerkt.
- Op deze kruising zijn vanuit het project fietsverbinding geen aanpassingen benodigd.

Zeeburgerdijk



WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

- Door een tunnel op de kop van het KNSM-eiland verandert de Surinamekade naar een kade met een plusnet fiets.
- Met een tunnelgebouw op de kop van het KNSM-eiland is het nodig om een extra fietsaansluiting te maken. Hoewel de Surinamekade geschikt lijkt als fietsverbinding, is gekozen voor een aansluiting op de KNSM-laan via de Venetiëstraat. Dit heeft te maken met de wat afgelegen ligging van de Surinamekade (sociale veiligheid niet optimaal) En vanwege de mogelijke geluidsoverlast voor bewoners (veel slaapkamers aan die zijde). Daarnaast ontbreekt een railing of kademuur. Ook is de aansluiting van de KNSM-laan op de Verbindingsdam beter dan die van de Surinamekade op de Verbindingsdam.

Aandachtspunten

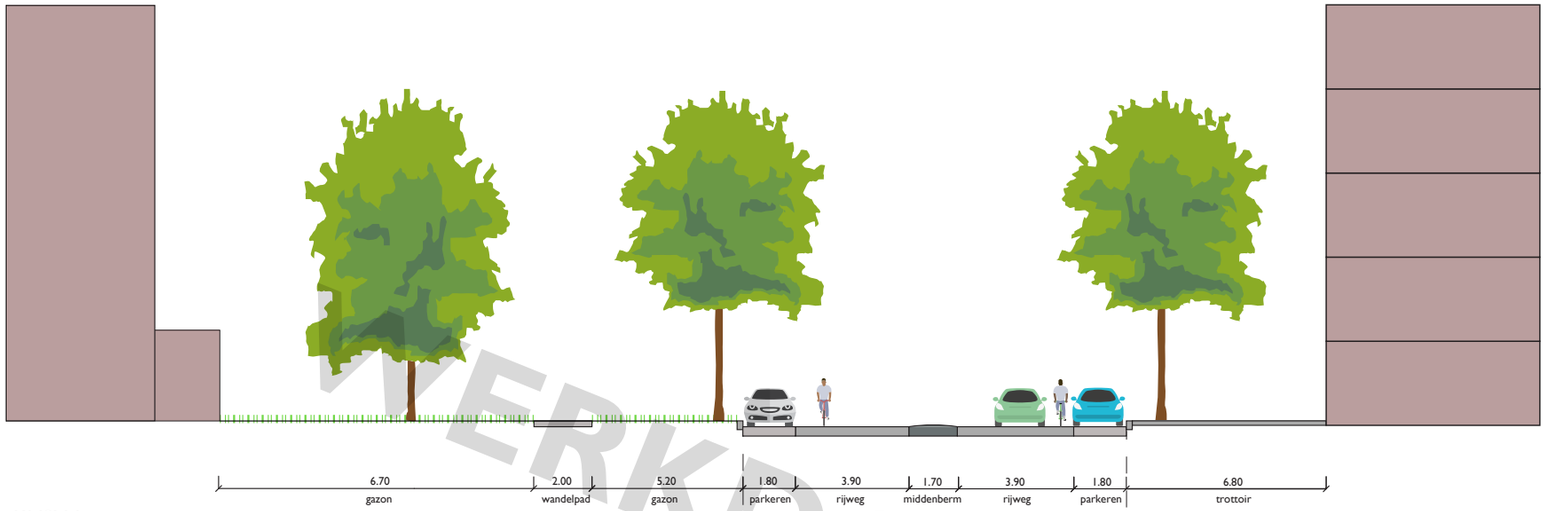
- Radio- en marifoonantenne van Rijkswaterstaat naast het tunnelgebouw.
- Er is een hoogteverschil aanwezig van de Surinamekade naar de KNSM-laan.
- Op de kade moeten een aantal bomen worden verwijderd/verplaatst.
- Voor de veiligheid wordt er een fysieke afscheiding gemaakt tussen het fietspad en het IJ.
- Op de KNSM-Laan is ter hoogte van de Venetiestraat een hoofdnet bus aanwezig met een keerlus.

Kans

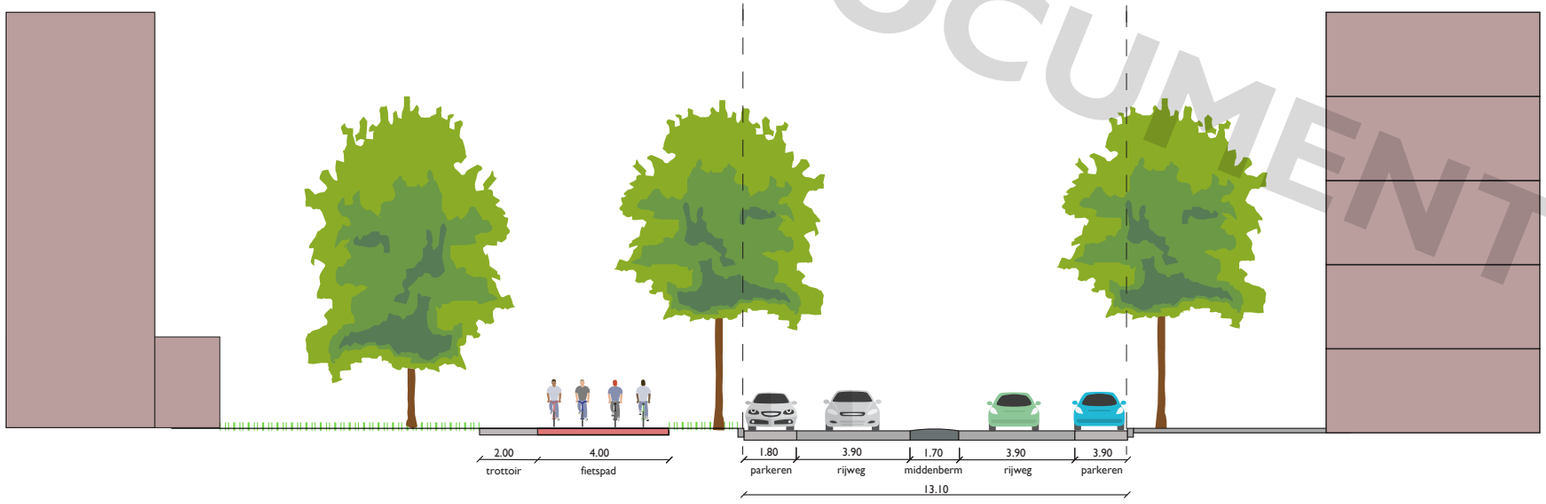
- ontwerp / vormgeving tunnelhuis. Groen dak, etc.

Zeeburgerdijk

38a



KNSM-laan
Bestaande situatie



KNSM-laan
Variant 2

WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

De KNSM-Laan heeft een brede middenberm, met parkeersstroken aan weerszijden. Daarnaast ligt een brede groenstrook waarin voldoende ruimte is voor het inpassen van een tweerichtingen fietspad.

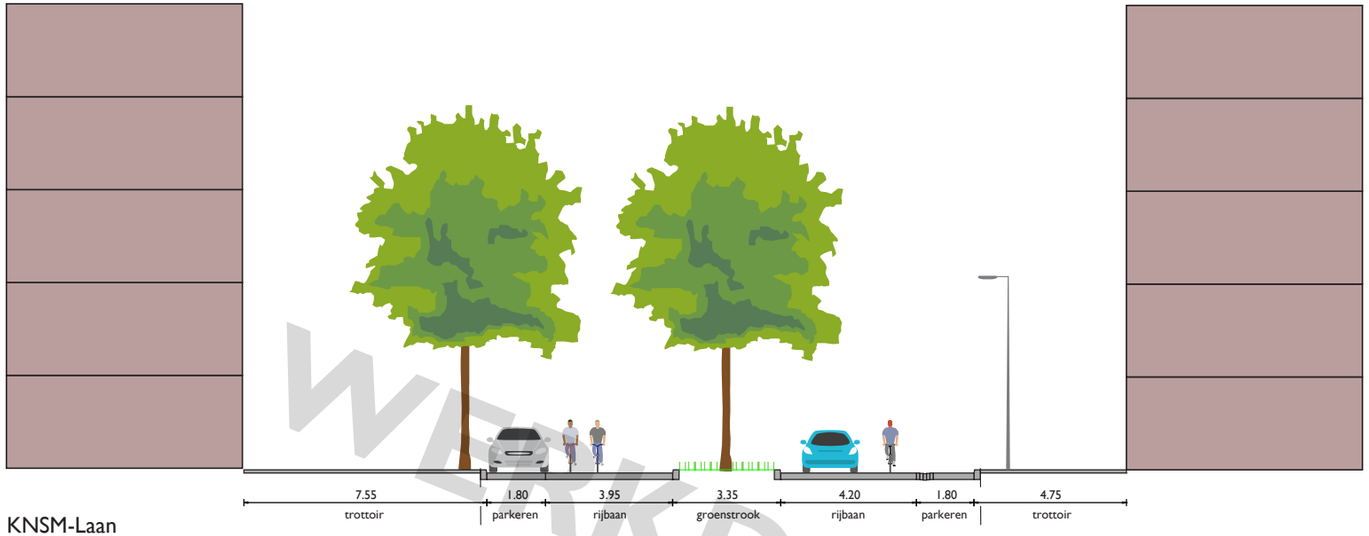
Door het inpassen van dit fietspad worden fietsers gescheiden van het autoverkeer, wat door de aanwezigheid van een busverbinding op de KNSM-Laan gewenst is.

Kans:

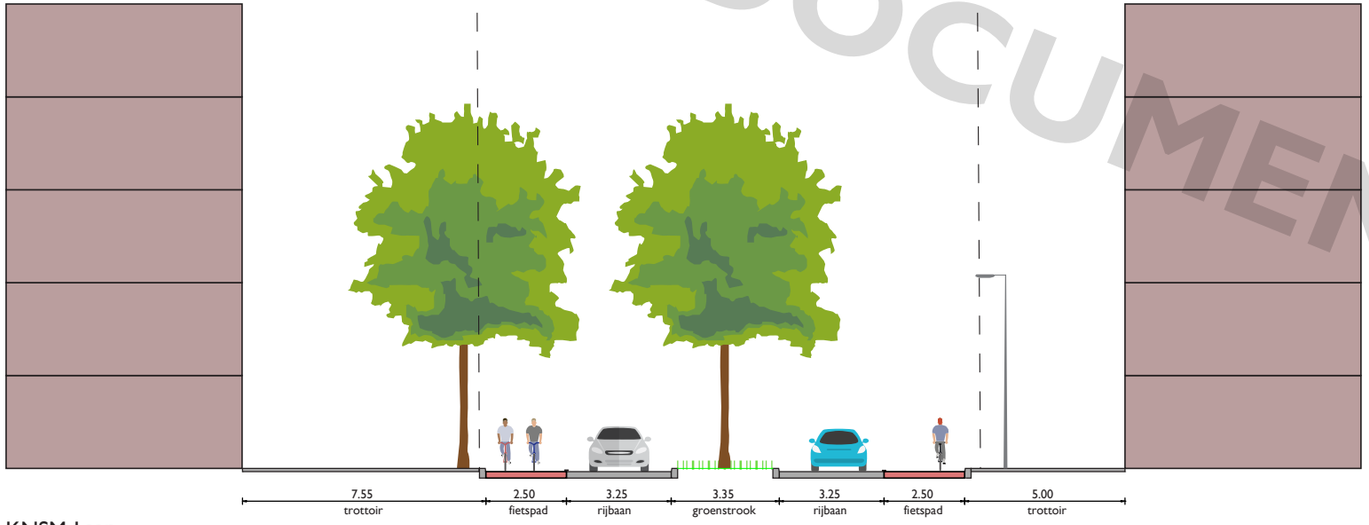
- Door het vrijmaken van de KNSM-Laan voor fietsverkeer komt ruimte vrij om de rijbaan her in te richten.
- Er hoeven bij deze oplossing geen bomen gekapt te worden, dit in tegenstelling tot een oplossing met fietsstroken langs de rijbaan.
- Huidig aantal parkeerplaatsen blijft gehandhaafd.

Zeeburgerdijk

38b



KNSM-Laan
Bestaande situatie



KNSM-Laan
Variant 1

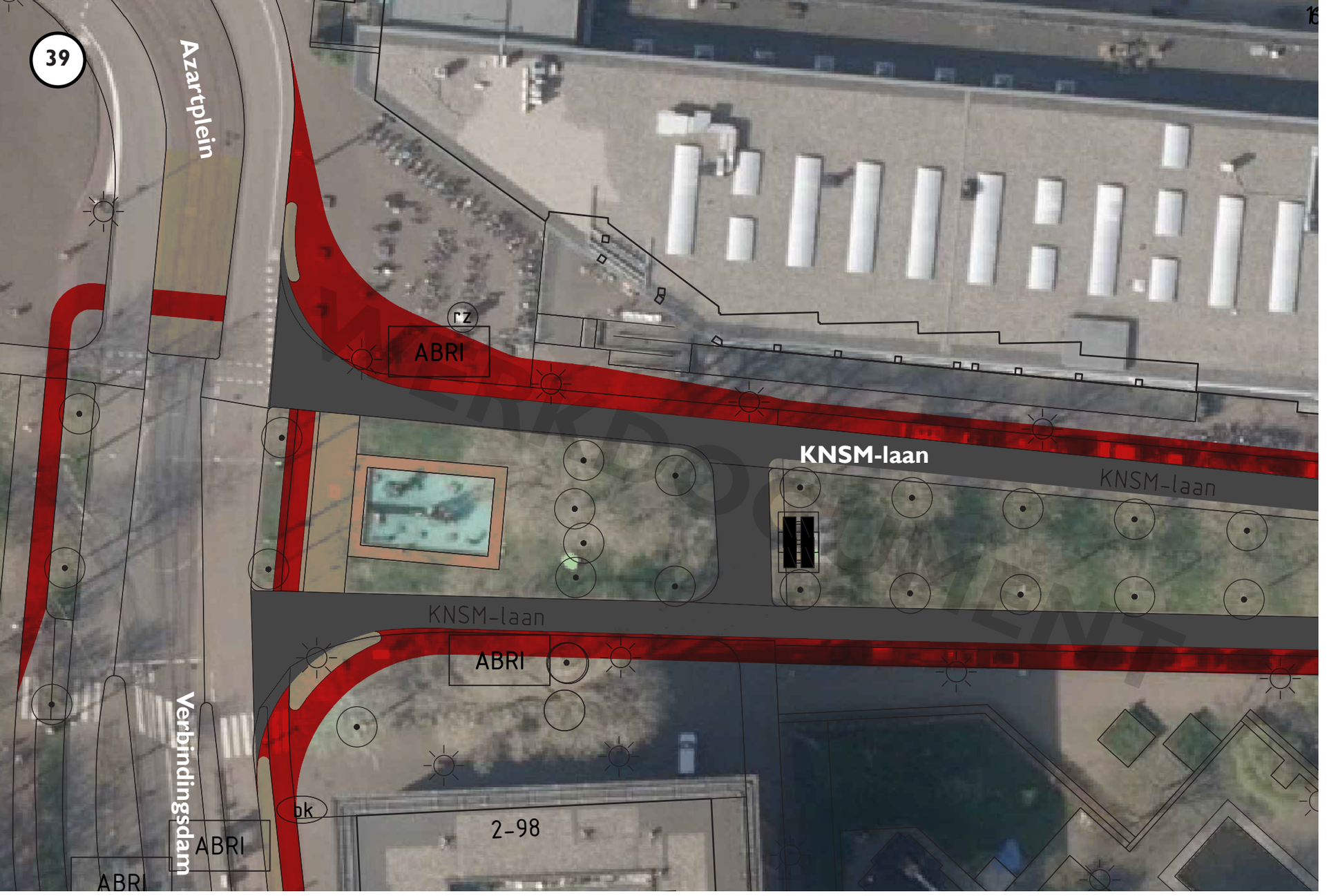
WERKDOCUMENT

Inrichting voor fietsverbinding

- Vanaf het tweerichtingenfietspad op de KNSM-Laan moeten fietsers een oversteek maken naar fietsstroken langs beide rijbanen.
- De parkeerplaatsen verdwijnen in deze variant. Vanuit verkeersveiligheid zijn parkeerplaatsen langs een doorgaand fietspad onwenselijk. Op het trottoir aan de zuidkant is echter wel ruimte om parkeervakken te realiseren.
- Een fietsstrook langs een hoofdnet bus heeft daarnaast vanuit de centrale verkeerscommissie van Amsterdam niet de voorkeur. Door een overrijdbare trottoirband langs het fietspad tussen de rijbaan in te maken is er een optische afscheiding tussen beide aanwezig.

Aandachtspunten

- Bij hoge parkeerdruk moeten een aantal parkeervakken worden gecompenseerd.
- Laad- en loshaven aan KNSM-Laan wordt verplaatst naar de Messinastraat.
- Oversteek van fietsers van tweerichtingen fietspad naar fietsstroken.



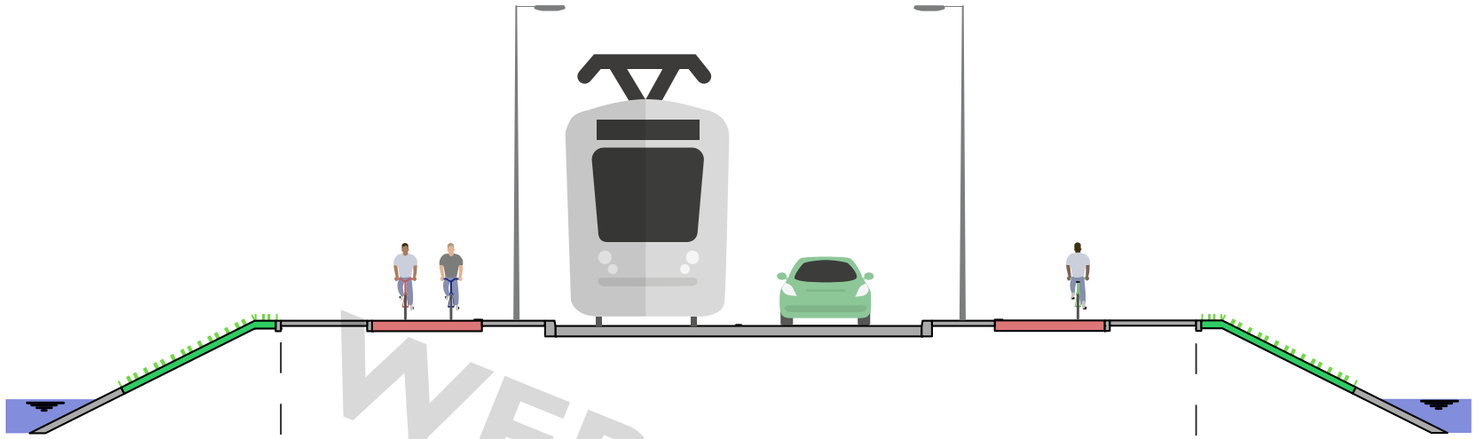
Inrichting voor fietsverbinding

- De fietsstroken langs de KNSM-Laan buigen nabij het Azartplein af van de rijbaan. Door beschikbare ruimte van het plein te gebruiken kunnen vrijliggende fietsoversteekplaatsen worden gemaakt.
- De fietsoversteek wordt in twee delen gemaakt. Allereerst wordt de rijbaan overgestoken, waarna wordt gehalteerd op de trambaan. Doordat één tram gebruik maakt van de keerlussen is er voldoende ruimte om op de andere trambaan te halteren. Voor een dergelijke oversteek zal de verharding op de keerlus worden aangepast.

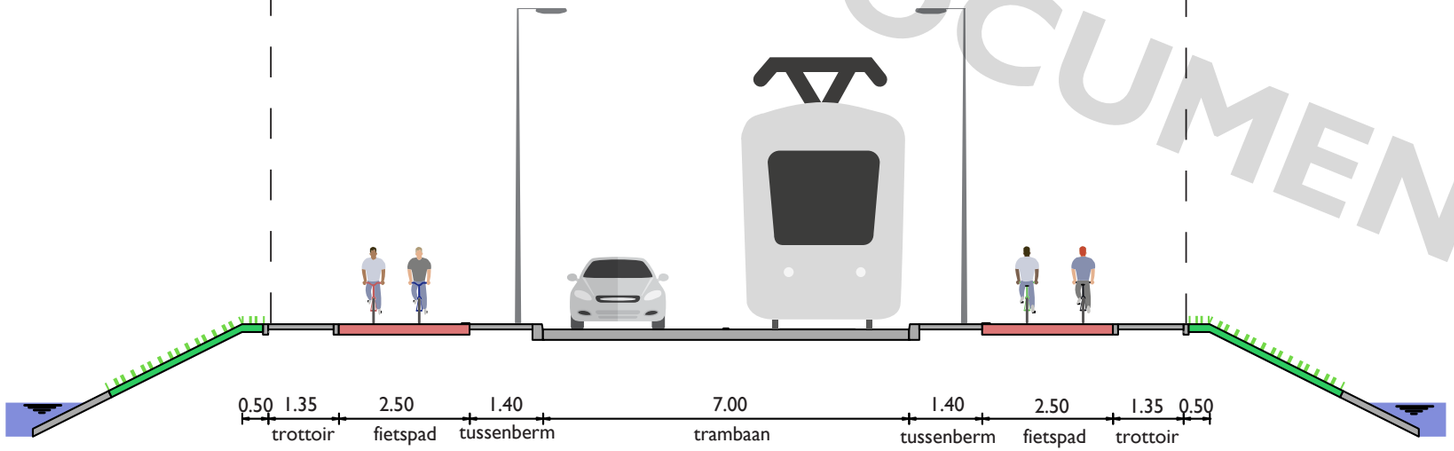
Aandachtspunten

- Er moet onderzocht worden of de fietsstrook langs de trap kan worden ingepast. Hierbij dient het trottoir een breedte te houden van 1,8m.
- Wanneer het niet mogelijk is om de fietsstrook naar wens in te passen wordt de rijbaan enigzins uitgebogen in de richting van de fontein.
- Kans bestaat dat er mogelijk bomen komen te vervallen bij het aanpassen van de ligging van de rijbaan.

Zeeburgerdijk



Verbindingsdam
Bestaande situatie



Verbindingsdam
Variant 1

WERKDOCUMENT

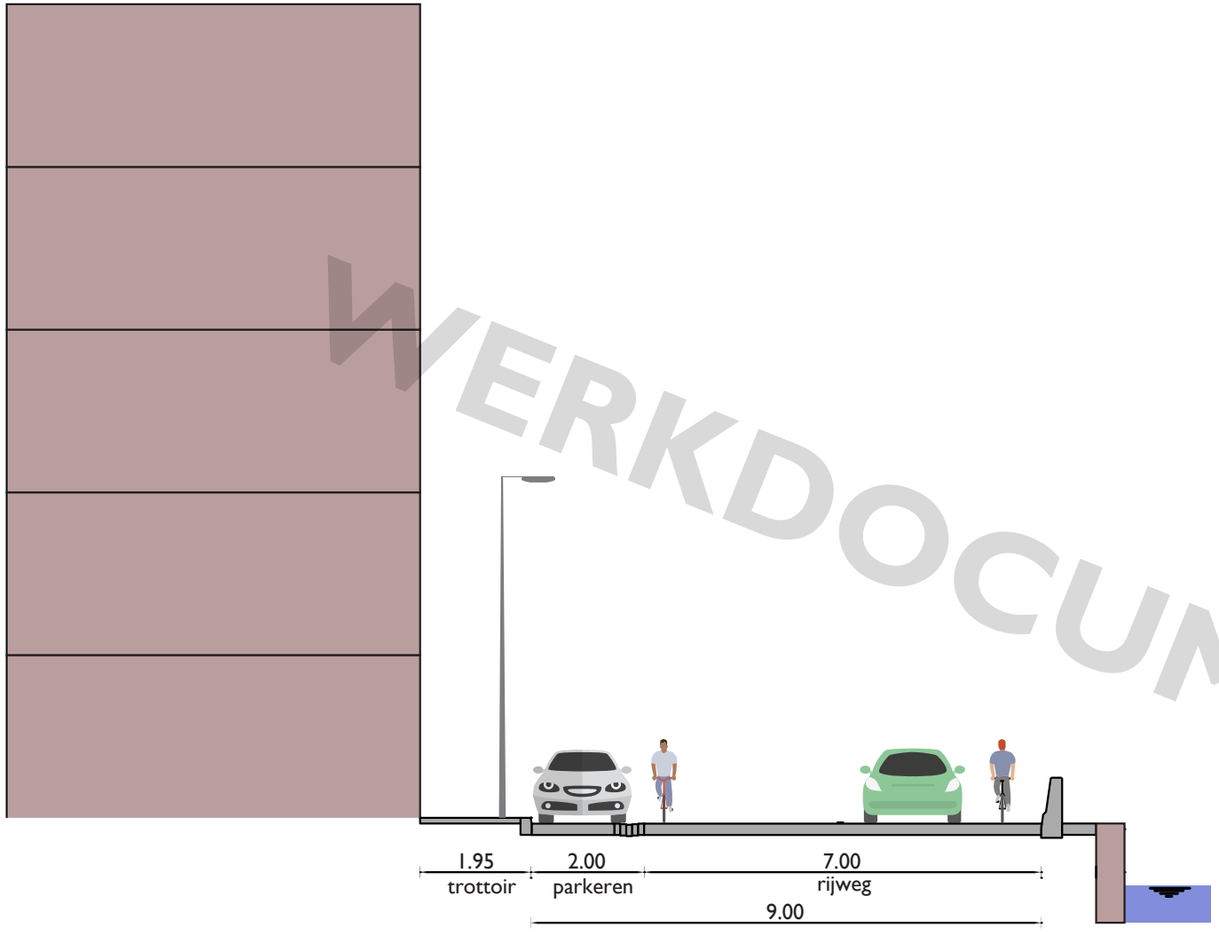
Inrichting voor fietsverbinding

- Tram- en autoverkeer maken gezamenlijk gebruik van de rijbaan. Er zijn aanpassingen in het grondlichaam nodig omdat er geen ruimte beschikbaar is op de brug om fietspaden met trottoirs in te passen. Bij een tweerichtingenfietspad ten westen van de trambaan zal een keerwand cq. grondkerend scherm aangebracht worden voor een 1,8 meter breed trottoir. Bij vrijliggende fietspaden in twee richtingen is de benodigde grondkering minimaal.
- De trams rijden deels gelijk op met de auto's voor de brug, waardoor het tramverkeer soms hinder heeft van het autoverkeer. Een mogelijke oplossing is om de tramsporen te verplaatsen.
- In verband met verzakkingen heeft het gemeentelijk vervoersbedrijf (GVB) plannen om de trambaan en de brug rond 2021(?) te vervangen.
- De fietspaden worden in deze variant verbreed, ten koste van de voetpaden. Nader onderzoek is nodig om ruimte te zoeken in het profiel.

Kans

- Mogelijke aanpassingen aan de brug kunnen worden meegenomen, wanneer het GVB deze gaat vervangen. Uit het onderhoudsplan van het vervoersbedrijf blijkt dat de brug dusdanig verzakt is dat deze vervangen moet worden.

Zeeburgerdijk



WERKDOCUMENT

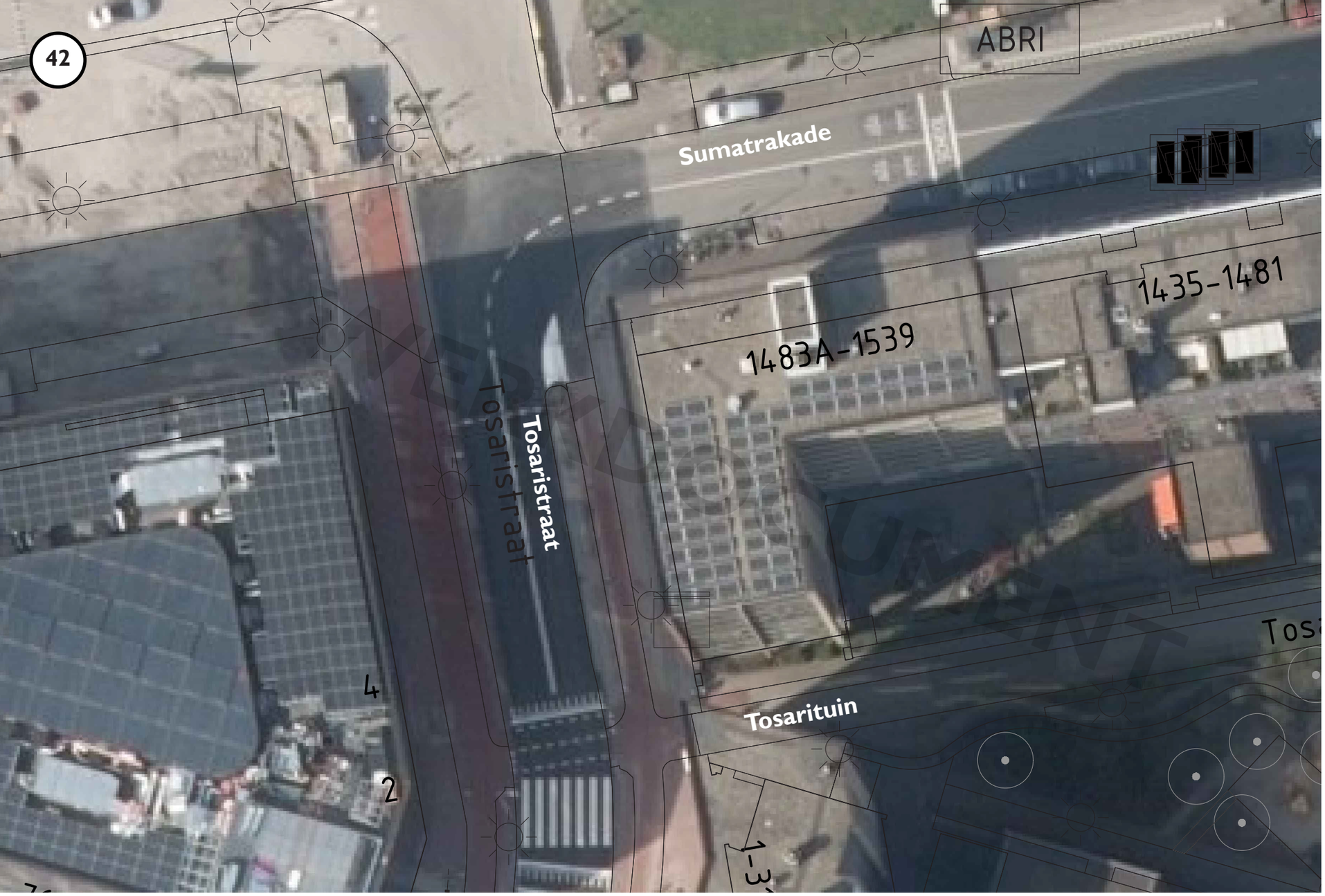
Sumatrakade
Bestaande situatie

Inrichting voor fietsverbinding

- De kade heeft een hoge trottoirband aan de waterzijde. Deze verhoging zorgt voor een fysieke afscheiding tussen de rijbaan en het IJ.
- Om hier een mogelijk fietsnetplus van te maken zijn suggestiestroken benodigd. Daarnaast zou tevens de maximale snelheid naar 30 km/u kunnen worden verlaagd en verkeersremmende maatregelen worden toegepast.

Aandachtspunten

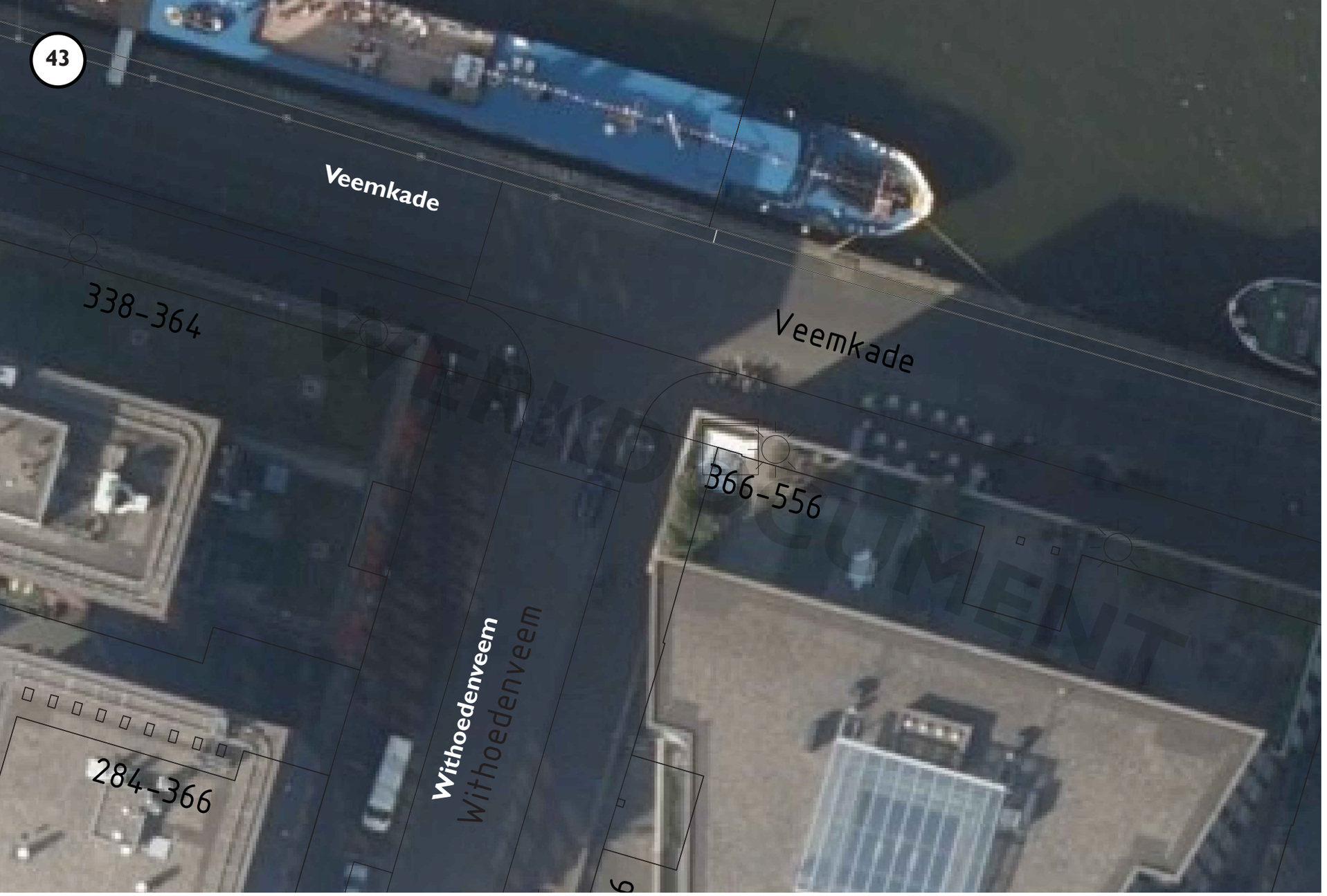
- De straat maakt onderdeel uit van het hoofdnet bus.
- De route is van groot belang in het netwerk wanneer een Javabrug in beeld komt. Wanneer de Javabrug er niet komt, zijn er dusdanig weinig extra verplaatsingen dat er vanuit deze studie geen aanpassingen benodigd zijn.
- Parallel aan de Sumatrakade ligt het Bogortuin fietspad. Deze voldoet voor een plusnet fiets niet aan de gestelde eisen, maar zorgt voor verlichting van verkeersdruk op de Sumatrakade.



Inrichting voor fietsverbinding

- De fietsstroken moeten worden verbreed om een fietsverbinding mogelijk te maken. De aansluiting op de Piet Heinkade moet worden aangepast: fietsers hebben teveel snelheid vanaf de brug en gaan met grote vaart rechtsaf de bocht door richting Piet Hein kade.
- Vanuit deze studie komen er dusdanig weinig extra verplaatsingen bij, dat deze route buiten beschouwing valt.
- Bij de mogelijkheid dat de Javabrug doorgang vindt, wordt de aanlanding vormgegeven vanuit dat project. Bij de komst van de Javabrug is dit een mooie aansluiting naar Noord. Echter, de verwachte stroom fietsers op dit punt maakt de situatie zeer complex.
- De stalen randen van de betonplaten dienen te worden aangepast voor een fietsroute (slipgevaar).
- Bij grote aanpassingen aan deze kruising moet de Jan Schaeferbrug tevens worden aangepast.

Zeeburgerdijk



Inrichting voor fietsverbinding

- De bestaande stelconplaten verharding zorgt, door de stalen hoeklijnen, voor mogelijk gladde omstandigheden. Op de Veemkade worden de stalen randen van de betonplaten aangepast (slipgevaar) Mogelijk wordt extra belijning toegepast om duidelijk onderscheid te maken tussen voetgangers en fietsers.

Aandachtspunt

- Aansluiting Withoedenveem naar Piet Heinkade moet nader worden gedetailleerd.

Zeeburgerdijk