

> Retouradres Postbus 20952 2500 EZ Den Haag

Drs. P.N.M. Dijckmeester
Projectdirecteur
Rijksvastgoedbedrijf i.o.
Kamer SB1.34

**COLLEGE VAN
RIJKSADVISEURS**

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20952
2500 EZ Den Haag

Contactpersoon

ir. R. ten Doeschate

T 088 115 9812
M 06 42 65 93 55
rick.tendoeschate
@rgd.minbzk.nl

Kenmerk

RBM-20140305

Kopie aan

drs. M. Snoek

Datum

5 maart 2014

Betreft CRA Advies Fietsverbinding Marineterrein Amsterdam

Geachte heer Dijckmeester, beste Pieter,

Het Rijk onderzoekt samen met de gemeente Amsterdam de mogelijkheden om het Marine Etablissement Amsterdam te ontwikkelen. Een nieuwe brugverbinding voor fietsers en voetgangers moet het Marineterrein aan de noordwestzijde ontsluiten. Er zijn voor deze brug twee mogelijkheden: Optie 1 via de Dijkgracht en Optie 2 via Nemo. Het CRA is door u gevraagd te adviseren over de inzet van het Rijk bij de keuze voor een van beide opties. Het CRA heeft alle beschikbare documenten bestudeerd, is rondgeleid door Paul Moons (projectmanager gemeente Amsterdam) en heeft zelf een kleine studie gedaan. Na overleg en zorgvuldige afweging van alle voor- en nadelen van beide opties komt het CRA tot het advies te kiezen voor de brug via de kop van Nemo (optie 2).

De brug aan de noordwestzijde van het Marine Etablissement is bedoeld om het terrein te ontsluiten en verbinden met de rest van de stad. De belangrijkste reden om te kiezen voor optie 2, is het feit dat deze variant de verbinding legt via de meest gestrekte route tussen de polen Centraal Station, het Oosterdokseiland, het Marineterrein en de wijken in Amsterdam (Centrum-)Oost. De variant vormt daarnaast een goed alternatief voor de drukke fietsroute over de Prins Hendrikkade (kaart 1, 2 en 3). Ook sluit optie 2 goed aan op de geplande

fietsroute om de kop en langs de 'verloren achterkant' van Nemo heen¹. Hierdoor ontstaan er aantrekkelijke alternatieve routes vanuit Centrum Oost naar het Marineterrein (kaart 4 en 5). De route via optie 2 hecht het Marineterrein op de meeste logische manier aan op het stedelijk en regionaal fietsnetwerk en vormt er een waardevolle aanvulling op; de reden dat ook de Stadsregio Amsterdam opteert voor deze variant. De route via optie 2 is bovendien op de korte termijn al aantrekkelijk, omdat deze beter aansluit op de bestaande voorzieningen (o.a. de bibliotheek).

Datum
5 maart 2014
Kenmerk
RBM-20140305

Het Team Strategisch Plan '*Amsterdam maakt mogelijk*' adviseert om te kiezen voor optie 1. Een belangrijk argument voor deze keuze vormt het feit dat optie 1 het Marineterrein beter verbindt met de Zouthaven en de Piet Heinkade². Daarnaast stimuleert optie 1 de aanleg van het fietspad langs de Dijkgracht (zie kaarten 6 en 7). Deze routes kennen vanuit Rijksperspectief echter niet hetzelfde belang als de verbeterde routes naar belangrijke plekken in de stad via optie 2. De keuze voor optie 1 lijkt vooral gericht op de stimulering van de ontwikkeling van de Kop Dijkgracht en niet op de beste ontsluiting voor het Marineterrein. De gemeente gelooft dat de Kop Dijkgracht als katalysator of 'bruggenhoofd' voor de ontwikkeling van het Marineterrein kan fungeren. Of dit werkelijk zo is, kan niet worden aangetoond. Bovendien zou een soortgelijk argument ook gebruikt kunnen worden voor de relatie tussen het Oosterdokseiland en het Marineterrein en daarmee een pleidooi opleveren voor optie 2. Het argument is naar mening van het CRA dan ook niet krachtig genoeg om de eerder genoemde voordelen van optie 2 te ondergraven.

De brug in optie 2 ligt over een drukkere scheepvaartroute dan optie 1. Deze route wordt gemiddeld met zo'n tien boten per dag bevaren. Daarom moet volgens het Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam een gemiddelde doorvaarruimte van 3,5 tot 4 meter hoogte en 12 meter breedte worden aangenomen. Het maaiveld ligt op deze locatie op +1,5 meter, de brug moet dus een hoogteverschil van 2 tot 2,5 meter overbruggen. De gemeente geeft aan dat ze slechte ervaringen heeft met steile fietsbruggen, bijvoorbeeld bij de Han Lammersbrug naar de Westerdokskade. De hellingshoek van deze brug loopt dan ook op tot 20%.³ Een korte studie laat zien dat bij de vereiste afmetingen binnen optie 2 voldoende oplossingen mogelijk lijken met hellingshoeken van om en nabij de 6% (zie doorsnede 1 t/m 4). Dit valt binnen de marges van verschillende (niet verplichte)

¹ De voorzieningen voor een fietspad rondom Nemo worden sowieso getroffen, deze investering staat los van de keuze voor optie 1 of 2.

² Voor de betere verbinding met de Zouthaven en de Piet Heinkade zullen eerst nog een aantal ingrepen onder en ten noorden van de spoordijk moeten worden getroffen

³ Haalbaarheidsstudie verbetering Han Lammersbrug, Van Rossum Infra in opdracht van Stadsdeel Centrum, 2013

fietshellingrichtlijnen⁴. Bovendien zijn er voor de kleine groep fietsers die een dergelijke hellingshoek niet comfortabel genoeg vindt, voldoende alternatieve routes beschikbaar.

Datum

5 maart 2014

Kenmerk

RBM-20140305

Optie 2 vormt concluderend de kortste, goedkoopste en meest efficiënte verbinding tussen het Marineterrein en het Centrum en sluit daarmee het beste aan op het beoogde doel van de brug. De voordelen van optie 1 wegen daar vanuit het perspectief van het Rijk niet tegenop, en ook de nadelen van optie 2 zijn niet van doorslaggevend karakter. Het CRA adviseert het RVB in te zetten op brugoptie 2.

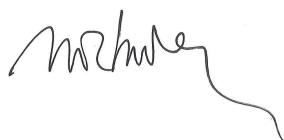
Met vriendelijke groet,
Het College van Rijksadviseurs,



ir Rients Dijkstra
Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad



ir Frits van Dongen
Rijksbouwmeester



prof. ir Eric Luiten
Rijksadviseur voor Landschap en Water

⁴ Zie bijv. Fietsellingen in Nederland, Goudappel Coffeng in opdracht van Fietsberaad, 2009 Een hellingshoek van lager dan 6% wordt ook aangenomen als doel bij de haalbaarheidsstudie naar de verbetering van de Han Lammersbrug die in opdracht van de gemeente is uitgevoerd.