

# Toelichting voorlopig ontwerp Spoorlijnpad-Kazernepad Amstelveen

---

**Projectnummer: 40996**

**Datum: 9 februari 2026**

## **Inhoud**

1. Aanleiding .....	2
2. Samenvatting .....	3
3. Stakeholders .....	4
4. Projectspecificaties .....	5
4.1 Algemene specificaties .....	5
4.2 Segmentoverzicht met bomenverwijdering/maatregelen.....	6
4.2.1 Gedetailleerde segment-uitwerking.....	7
4.2.2 Kunstwerken.....	10
5. Begrippenlijst.....	12

# 1. Aanleiding

Het fietspad langs de Museumspoorlijn vormt een essentiële schakel in het hoofdfietsnetwerk van de Metropoolregio Amsterdam en fungeert als cruciale verbinding tussen Amsterdam en Amstelveen. Deze route is onderdeel van de regionale fietsinfrastructuur die dagelijks intensief wordt gebruikt door scholieren, forensen en recreatieve fietsers. Het fietspad staat in de volksmond wel bekend als het 'zwarte pad'. Het gedeelte tussen A9 en Amsterdam heet tegenwoordig officieel Spoorlijnpad, het gedeelte ten zuiden van de A9 heet nu Kazernepad.

De huidige situatie voldoet niet aan de gewenste verkeersveiligheid en doorstroming voor het groeiende fietsverkeer. Het bestaande fietspad heeft onvoldoende breedte om de toegenomen verkeersintensiteit veilig te accommoderen, wat resulteert in conflictsituaties tussen fietsers onderling én tussen fietsers en andere verkeersdeelnemers. Met de doorgaande groei van het aantal fietsverplaatsingen in de regio en het streven naar een duurzame mobiliteitstransitie is verbreding van deze route een noodzakelijke investering in de bereikbaarheid en leefbaarheid van beide gemeenten.

De gemeente Amstelveen is daarom van plan om het huidige fietspad langs de Museumspoorlijn te verbreden naar 4,00 meter conform de richtlijnen voor hoofdfietsroutes.

Deze verbreding draagt bij aan:

- Verbetering van de verkeersveiligheid door voldoende ruimte voor inhaalmanoeuvres en ontmoetingsverkeer;
- Vergroting van de capaciteit en doorstroming op deze belangrijke regionale fietsverbinding;
- Stimuleren van fietsgebruik als alternatief voor de auto door aantrekkelijke en comfortabele infrastructuur;
- Realisatie van een toekomstbestendige verbinding die aansluit bij de ambities van beide gemeenten voor duurzame mobiliteit;
- Het versterken van de ecologische verbindingszone langs het fietspad, door een aaneengesloten groene structuur te creëren tussen het Amsterdamse Bos, De Braak, het Broersepark, het Annapark, de Noordelijke Poeloever én het Amsterdamse Bos (extern gefinancierd).

Het traject begint bij het kruispunt met de Noorddammerlaan en loopt tot en met de aansluiting op het fietspad bij sportvelden ten noorden van het kruispunt met de Amsterdamseweg. Om deze verbreding te realiseren zijn verschillende conflicten en obstakels geïdentificeerd die opgelost moeten worden. Voorafgaand aan dit ontwerp is een conflictanalyse uitgevoerd voor het gehele traject.

Deze notitie vat de projectspecificaties en maatregelen samen op basis van de uitgangspuntennotitie en biedt inzicht in de complexiteit, impact en noodzakelijke vervolgstappen voor realisatie van deze fietsverbinding.

## 2. Samenvatting

Het project Spoorlijnpad-Kazernepad omvat de verbreding van het fietspad langs de Museumspoorlijn naar een standaardbreedte van 4,00 meter over het gehele traject. Wij hebben het traject voor het gemak opgesplitst in 7 segmenten en 3 kunstwerken.

De belangrijkste ingrepen betreffen:

- Verbreding fietspad naar 4,00 meter met deels rode gekoppelde betonplaten en deels rood asfalt;
- Verwijdering van ± 33 bomen over het gehele traject;
- Verplaatsing en vervanging van licht- en trammasten;
- Omdraaien van fietspad en trambaan tussen Handweg en dek A9;
- Verplaatsen van de treinwissel van KKC naar de noordkant van het A9 dek;
- Aanpassing van taluds en watergangen met waar nodig grondkerende constructies;
- Verbreding van bestaande fietsbrug De Poel en realisatie van nieuwe (fiets)bruggen bij De Braak;
- Aansluiting op het ontwerp van gemeente Amsterdam bij de brug Emmakade;

## 3. Stakeholders

De volgende partijen zijn betrokken bij dit project:

Stakeholder	Rol/belang
Gemeente Amstelveen	Opdrachtgever, eigenaar openbare ruimte
IV-Infra b.v.	Ontwerp en engineering
Waterschap Amstel, Gooi en Vecht	Beheerder waterkering (segment 4 & 5), toetsing maatregelen primaire waterkering
TenneT	Eigenaar hoogspanningskabels (segment 3), mogelijk vervanging noodzakelijk
Stichting EMA	Beheerder Museumspoorlijn, profiel van vrije ruimte tramlijn
Gemeente Amsterdam	Afstemming aansluiting brug Emmakade
Rijkswaterstaat/Veenix	Afstemming spoor en fietspad dek A9
Omwonenden (participatie)	Vooraf Handweg, Stationsstraat, overige aanliggende percelen
Onderwijsinstellingen	Middelbare school KKC, basisschool Piet Hein - verkeersveiligheid
Vervoerregio Amsterdam	Afstemming en cofinanciering van het gehele traject
Fietsersbond	Afstemming met het oog op fietsveiligheid, comfort en gebruik
Kabel- en leidingbeheerders	Afstemming met het oog op nabij liggende kabels en leidingen
Ecoloog	Afstemming met het oog op de bevordering van de ecologische verbinding
Groenraad	Consultatie

## 4. Projectspecificaties

### 4.1 Algemene specificaties

<b>Specificatie</b>	<b>Waarde/Omschrijving</b>
Standaard breedte fietspad	4,00 meter
Buitenberm	Minimaal 0,50 meter aan beide zijden
Materialisatie	Rode gekoppelde betonplaten (Easypath of gelijkwaardig) (4,00 x 2,00 m) en rood asfalt
Asmarkering	0,30-2,70 meter
Kantmarkering	Ja, 5 cm breed op 10 cm uit de kant
Aantal segmenten	7 segmenten
Aantal kunstwerken	3 kunstwerken
Totaal aantal bomen te verwijderen	± 33 bomen
Profiel vrije ruimte spoorlijn (leidend)	2,25 meter uit de as
Profiel vrije ruimte fietsbrug	4,60 meter
Afstand fietspad tot boom	Minimaal 0,60 meter tot stam
Afstand fietspad tot lichtmast	Minimaal 0,30 meter van kant fietspad
Afstand fietspad tot hek	Minimaal 0,60 meter
Verwijdering hekwerk tussen spoor en fietspad	Over het gehele traject
Verwijderen van de haag tussen het spoor en fietspad	Over het gehele traject

## 4.2 Segmentoverzicht met bomenverwijdering/maatregelen

Segment	Traject	Kernmaatregelen	Bomen
1	Noorddammerlaan – Handweg (langs de Poel)	Faunavoorziening vervangen, licht- en trammasten verplaatsen, hekwerk verwijderen Aanpassen spoorbrug	3
2	Handweg - Stationsstraat	Fietspad/trambaan volledig omgedraaid, eventueel watergangen aanpassen.	2
3	Stationsstraat – A9	Fietspad/trambaan omgedraaid, extra voetpad (school), omlegging hoogspanningskabel, hekwerk verwijderen.	4
4	A9 - Molenweg	Talud aanpassingen, grondkerende constructies, hek/haag verwijderen, primaire waterkering (waterschap)	16
5	Molenweg – brug Bella Donna	Talud aanpassingen, put verplaatsen, bosschage/haag/hekwerk verwijderen, primaire waterkering Vervangen fietsbrug en nieuwe aanleg voetgangersbrug	8
6	Brug Bella Donna - Amsterdamseweg	Grondkerende constructie westzijde, lichtmasten handhaven	0
7	Amsterdamseweg – sportvelden, Emmakade	Tracé op hoogte brengen, grondkerende constructie, aansluiting Brug Zuid	0
			<b>TOTAAL: 33</b>

## 4.2.1 Gedetailleerde segment-uitwerking

Voor de visuele weergave van de segmenten: zie bijlage C (uitgangspuntennotitie).

### *Segment 1: Noorddammerlaan - Handweg*

Kernmaatregelen:

- Faunavoorziening voor ringslang vervangen;
- Lichtmasten verwijderen en nieuwe masten aan westzijde plaatsen; indien nodig laagspanningskabel verleggen;
- Stroommasten verwijderen en nieuwe masten aan oostzijde plaatsen; twee stroommasten langs Noorddammerlaan, 36 handhaven;
- Hekwerk en fietsnietjes verwijderen of verplaatsen;
- Hekwerk moestuintjes vormt geen conflict (minimaal 0,60m ruimte), wel aan vervanging toe;
- Tweetal bomen op ca. 1,30m van kant fietspad; naar verwachting te handhaven, BEA (Bomen Effect Analyse) in DO-fase bepaalt definitief;
- Aanpassen bestaande spoorbrug.

*Bomen: 3 te verwijderen*

*Bijzonderheden: Faunavoorziening ringslang van belang*

### *Segment 2: Handweg - Stationsstraat*

Kernmaatregelen:

- Fietspad en tramspoor worden omgedraaid. Dit zorgt ervoor dat het pad verbreed kan worden naar 4 meter en zorgt voor beter zicht bij de kruising met de Handweg.
- Perceelgrens Handweg 2 gehandhaafd; trambaan op 1,55m vanuit as t.o.v. perceelgrens;
- Watergang noordwest: nader onderzoek nodig voor verstevigingsmaatregelen i.v.m. zwaardere maaiveldbelasting;
- Watergang zuidoost: talud aanpassen en grondkerende constructie aanbrengen;
- Licht- en trammasten verwijderen en masten aan oostzijde tussen trambaan en fietspad plaatsen;
- Hekwerk verwijderen;
- Voetpad langs Stationsstraat 1-21 minimaal 1,50m breed; bereikbaarheid woningen borgen;
- Tram in de verharding/grasbaan gelegd voor grotere effectieve breedte buiten tramdiensturen (shared space).

*Bomen: 2 te verwijderen*

*Bijzonderheden: Watergangen kritiek, bereikbaarheid woningen, grote ruimtebeslag*

### *Segment 3: Stationsstraat – dek A9*

#### Kernmaatregelen:

- Fietspad en trambaan omgedraaid. Dit zorgt ervoor dat het pad verbreed kan worden naar 4 meter en zorgt voor de aansluiting van het nieuwe spoor op het Hotel Station Amstelveen (HSA). Daarbij bevordert en vergemakkelijkt dit de doorstroom van fietsers richting het KKC;
- Extra voetpad aan oostzijde inpassen vanwege drukke middelbare school (ten koste van ruimte stationszijde);
- Hoogspanningskabel omleggen;
- Hoogteverschil voetpad: terrein op één hoogte brengen;
- Boom bij Hotel Station Amstelveen: bij grootschalige grondwerkzaamheden nader onderzoeken of te behouden;
- Licht- en trammasten verwijderen en masten aan oostzijde tussen trambaan en fietspad plaatsen;
- Hekwerk verwijderen;
- Tram in de grasbaan gelegd voor grotere effectieve breedte buiten tramdiensturen (shared space) en voor een groenere uitstraling dan een ballastbed;
- Bewegwijzering en paaltjes verplaatsen (locatie in DO bepalen).

*Bomen: 4 te verwijderen*

*Bijzonderheden: Hoogspanningskabel TenneT aandachtspunt, terras HSA, verkeersdrukke school*

### *Segment 4: dek A9 - Molenweg*

#### Kernmaatregelen:

- Drukke oversteek brug richting basisschool Piet Hein wordt alleen toegankelijk voor voetgangers; fietsers via nieuw fietspad dek A9;
- Bomen tussen fietspad en spoor worden verwijderd. Randvoorwaarde Waterschap.
- Voorkomen van verdere verzakkingen dijklichaam en toekomstige fietspad;
- Talud en begroeiing oostzijde intact laten;
- Talud westzijde aanpassen: natuurlijk max talud 1:3; waar onvoldoende aanvullende grondkerende constructie;
- Lichtmasten vervangen;
- Aansluitingen richting Thorbeckelaan behouden;
- Trap naar brug aanpassen;
- Aansluiting fietsroute oost-west project De Savornin Lohmanlaan middels brug (buiten scope, zie bijlage D).

*Bomen: 16 te verwijderen*

*Bijzonderheden: Primaire waterkering (waterschap), verkeersveiligheid basisschool, lichtmasten versus bomen conflict*

### *Segment 5: Molenweg – brug Bella Donna*

#### Kernmaatregelen:

- Talud oostzijde intact laten, zo nodig verder snoeien met het oog op veiligheid;
- Talud westzijde aanpassen: natuurlijk talud max 1:3; waar onvoldoende aanvullende grondkerende constructie;
- Put ter hoogte doorsteek Bergenvaarderstraat: functie onbekend, nader onderzoek en verplaatsing/verwijdering nodig;
- Lichtmasten vervangen;
- Aansluitingen richting Wolfert van Borsselenweg behouden;
- Bosschage bij uitbuiging Charlotte van Montpensierlaan verwijderen i.v.m. veiligheid;
- Toegangshek bij nr. 92A-92B verwijderen.
- Nieuwe fietsbrug en voetgangersbrug

*Bomen: 8 te verwijderen*

*Bijzonderheden: Primaire waterkering (waterschap), functie put onbekend, bosschage verwijdering.*

### *Segment 6: Brug Bella Donna - Amsterdamseweg*

#### Kernmaatregelen:

- Talud westzijde: grondkerende constructie nodig voor hoogteverschil tussen trambaan en fietspad (uitstraling bepaald door gemeente);
- Fietspad wordt in westelijke richting verbreed, geen aanvullende maatregelen nodig;
- Lichtmasten vervangen.

*Bomen: 0 te verwijderen*

*Bijzonderheden: Beperkte impact, grondkerende constructie westzijde*

### *Segment 7: Amsterdamseweg – brug Emmakade*

#### Kernmaatregelen:

- Fietspad ligt momenteel in zink; uitgangspunt terrein waar mogelijk op één hoogte brengen;
- Talud westzijde gehandhaafd blijven (belangrijkste voorwaarde);
- Talud oostzijde: grondkerende constructie nodig voor hoogteverschil tussen trambaan en fietspad (uitstraling bepaald door gemeente);
- Lichtmasten verwijderen en nieuwe masten aan westzijde plaatsen;
- Hoogteverschil bestaande aansluitingen: fiets- en voetpad aangesloten op nieuwe brug noordzijde en kruispunt Amsterdamseweg;
- Voetpad: strenge eisen hellingspercentage maximaal 1:20 (ASVV 2021); uitgaande van max. hoogteverschil 1,00m.

*Bomen: 0 te verwijderen*

*Bijzonderheden: Aansluiting op Brug Zuid (Amsterdam), strenge voetpadeisen*

## 4.2.2 Kunstwerken

*Detailtekeningen kunstwerken: zie bijlage C (uitgangspuntennotitie).*

### *Kunstwerk 1: Fietsbrug de Poel*

Type: Verbreding bestaande brug op landhoofd spoor.

Uitgangspunten:

- PVR tram: buitenkant leuning 1,55m uit as tramspoor
- PVR fietsbrug: 4,60m
- PVR watergang: profiel doorvaart gelijk blijven aan huidige situatie
- Minimale afstand as brug: 4,15m uit as tramspoor
- Landhoofden gehandhaafd (historisch belast tot 44 ton)
- Stalen frame met langsliggers geschikt voor hergebruik – conditiemeting NEN-2767 uitvoeren ter bevestiging
- Verbreding opgehangen aan huidig stalenframe; indien uitkraging te groot: funderingspalen onder randliggers
- Leuninghoogte: 1,30m t.o.v. bovenkant dek
- Dekplanken: uitstraling/type nog te bepalen
- Maximale belasting: dienstvoertuig aslast 25 kN
- Levensduur: NEN-EN 1990 ontwerplevensduurklasse 3 (CC2)

Bijzonderheden: Hergebruik bestaande constructie, extra ondersteuning

### *Kunstwerk 2: De Braak*

Type: Twee nieuwe vrij liggende bruggen (fietsbrug en voetgangersbrug) *Alleen fietsbrug hier omschreven*

Uitgangspunten:

- PVR fietsbrug: 4,60m
- PVR watergang: profiel doorvaart gelijk blijven aan huidige situatie
- Nieuw landhoofd op palen gefundeerd
- Stalen frame met consoles
- Leuninghoogte: 1,30m t.o.v. bovenkant dek
- Dekplanken: uitstraling/type nog te bepalen door gemeente
- Maximale belasting: dienstvoertuig aslast 25 kN
- Levensduur: NEN-EN 1990 ontwerplevensduurklasse 3 (CC2)

Bijzonderheden: Volledig nieuwe constructie, aparte voetgangersbrug

### *Kunstwerk 3: Brug Emmakade*

Type: Wordt aangelegd door de gemeente Amsterdam en overgedragen aan de gemeente Amstelveen (beheer).

## 5. Begrippenlijst

Afkortingen organisaties:

- EMA: Electriche Museumtramlijn Amsterdam, beheerder van de museumtramlijn
- VRA: Vervoerregio Amsterdam, regionale vervoersautoriteit die het project medefinanciert
- HSA: Hotel Station Amstelveen, horecagelegenheid bij voormalig tramstation
- TenneT: Landelijk netbeheerder hoogspanningskabels

Technische termen:

- Talud: Schuine helling of oever langs infrastructuur om hoogteverschillen op te vangen en erosie te voorkomen
- Grondkerende constructie: Keermuur, damwand of andere constructie om grond op zijn plaats te houden bij grote hoogteverschillen waar een natuurlijk talud niet mogelijk is
- Profiel Vrije Ruimte (PVR): Veiligheidszone rondom infrastructuur (tram, fietspad, watergang) waarin geen obstakels zoals bomen, masten of hekken mogen staan
- Primaire waterkering: Dijk of kade die beschermt tegen overstromingen, beheerd door het waterschap. Aanpassingen vereisen toestemming van Waterschap Amstel, Gooi en Vecht
- Easy-path: Type prefab betonplaten speciaal ontwikkeld voor fietspaden, robuuster dan asfalt bij bomen, kabels en leidingen
- Kunstwerk: Verzamelnaam voor bruggen, viaducten en andere civieltechnische constructies
- Landhoofd: Fundering of steunpunt van een brug aan de oever
- Asmarkering: Middenstreep op het fietspad
- Kantmarkering: Markering langs de rand van het fietspad
- Buitenberm: Onverharde strook grond direct naast het fietspad

Overige termen:

- BEA: Bomen Effect Analyse, onderzoek naar de impact van werkzaamheden op bestaande bomen en benodigde beschermingsmaatregelen
- Maaiveldbelasting: Gewicht of druk op de grond (bijvoorbeeld door verkeer of constructies)
- Faunavoorziening: Voorziening die dieren (in dit geval ringslangen) veilig onder of over infrastructuur laat passeren
- Shared space: Verkeersruimte die door verschillende verkeersdeelnemers (tram, fietsers, voetgangers) gedeeld wordt