Beste,

Het rapport blijft op teveel punten hangen in algemeenheden terwijl jullie bewoording wel vrij stellig is. Jullie geven op een aantal plekken aan dat er risico's zijn of bestempelen iets als problematisch maar komen niet met duidelijke analyse of redenering van het probleem. Het is niet erg als jullie andere inzichten hebben. Dat houdt ons scherp. Maar het moet wel goed zijn onderbouwd anders kan ik er zoveel mee. Bij de presentatie werden dan bepaalde onderdelen bij doorvragen omschreven als 'een dingetje'. Daar neem ik geen genoegen mee.

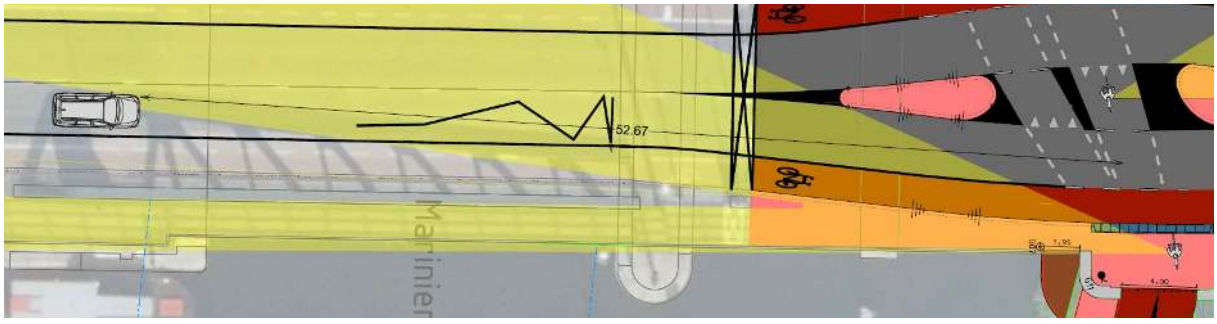
Ook lees ik dat er een aantal dingen niet duidelijk waren, terwijl we hadden afgesproken dat jullie contact konden opnemen als er vragen of onduidelijkheden waren. De hoogtematen van de helling staan bijvoorbeeld op tekening en daar had ik even bij kunnen helpen. Dat is jammer.

Er wordt bij bijna ieder punt geadviseerd om zaken te verbreden en te vergroten. Jullie adviseren daarmee in principe iets wat onmogelijk is. Ontwerpen is namelijk keuzes maken en prioriteiten stellen. Het één gaat altijd ten koste van het ander. Niet iedereen begrijpt dat. Daarom zou het helpen als jullie hier nog ergens een nuance kunnen aanbrengen.

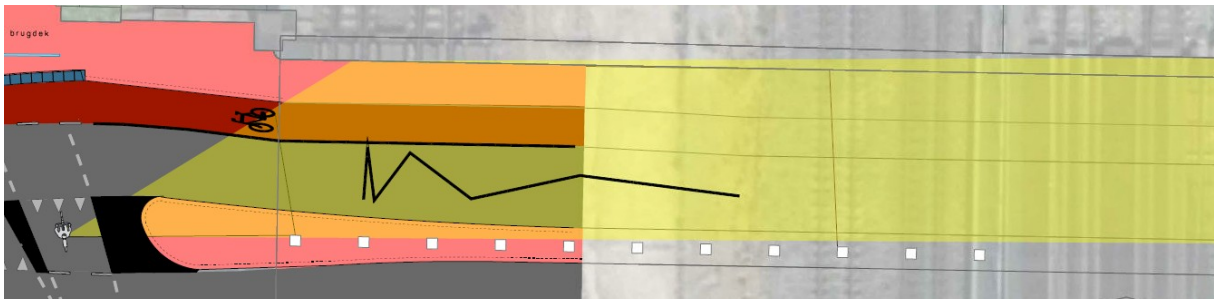
Ik heb alles doorgenomen. In mijn reactie ligt de focus op de kruising. Ik heb opmerkingen in de VVA gezet. En hieronder ben ik nog even op de hoofdpunten ingegaan.

1. zicht op doorgaand, wachtend en overstekend verkeer op de kruising is problematisch;
Het belangrijkste punt wat jullie maken is het zicht. Jullie omschrijven dit als problematisch zonder aan te geven wat het probleem dan is. Fietsers moeten voorrang verlenen en zijn in staat om het verkeer waaraan zij voorrang moeten verlenen waar te nemen. automobilist en fietser kunnen elkaar op ruim 50m 'in de ogen' kijken. Hier moet een fietser genoeg aan hebben om in te schatten of hij/zij de oversteek kan maken. Bij een inschattingsfout moet de automobilist hier genoeg aan hebben om af te remmen/snelheid te minderen om een aanrijding te voorkomen.

De fietsers die oversteekt kan tijdens het oversteken deels tussen de kolommen heen kijken of er rijdend verkeer is en is. En kan vanaf het steunpunt de gehele tunnel in kijken. Vanaf de Dijksgracht west is het zicht beter. Dit heb ik niet inzichtelijk gemaakt.



Afbeelding 1 zicht op kattenburgerstraat



Afbeelding 2 zicht in onderdoorgang

Iets dat niet optimaal of 'afwijkend' is maakt het nog niet gelijk tot een probleem. Daarom ben benieuwd naar het aspect dat jullie problematisch vinden. Dat het stilstaand verkeer zicht ontneemt op de fietsstrook lijkt me overigens een terechte constatering waar nog wat extra aandacht naar uit kan gaan.

2. **snelheid op de hoofdrijbaan van de Kattenburgerstraat vormt een probleem;**

Snelheid wordt als probleem bestempeld. De snelheid is gemeten in de huidige situatie. Aan deze huidige situatie voegen we een kleine uitbuiging, steunpunt, inritconstructies en markering toe waardoor er straks wel degelijk inrichtingskenmerken zijn die op een oversteeklocatie wijzen. Dit zal een matigend effect hebben op de gereden snelheid.

Volgens duurzaam veilig is dit gewoon een 50km/u weg. Jullie constateren ook dat de v85 'tussen de 43,05 km/h en 46,5 km/h ligt'. Voor een 30km straat is dit te hoog maar voor een gebiedsontsluitingsweg is dit niet bijzonder hoog. Dit is geen afwijkend beeld t.o.v. de rest van de stad. De snelheid bestempelen als aandachtspunt lijkt mij terecht. Door het als probleem te bestempelen gaat wat ver.

3. **voorspelbaarheid is een probleem. Doorgaand verkeer komende vanaf de Piet Heinkade verwacht niet dat fietsers zullen oversteken;**

Dit is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Ook hier vind ik de samenvatting te stellig. De auto hoeft geen voorrang te verlenen en aan de huidige situatie voegen we een uitbuiging, steunpunt, inritconstructies en kanalisatiestrepen toe waardoor er straks wel degelijk inrichtingskenmerken zijn die op een oversteeklocatie wijzen. Wellicht kunnen we hier nog wat extra's doen.

1. **de intensiteit in combinatie met de oversteek vormt een probleem, vooral met de verwachte toekomstige toename van intensiteit;**

Er worden nergens in de VVA conclusies getrokken over de intensiteit van het autoverkeer. Het is wel prettig als de samenvatting de inhoud van het VVA reflecteert.

2. **de hoeveelheid bebording (en informatie) is nu al aanzienlijk en zal in de toekomst alleen maar toenemen, wat de begrijpelijkheid van de verkeerssituatie bemoeilijkt;**

kunnen jullie een beeld schetsen van de overload aan borden? Los van de bebording voor de 7.5t zone en de milieuzone hangen er toch niet zoveel borden waar een gemiddelde weggebruiker iets mee moet?

3. **de aanwezige/toe te voegen bebording (inclusief flespalen) ontbreekt op bepaalde punten, wat de obstakelvrije ruimte voor voetgangers belemmert;**

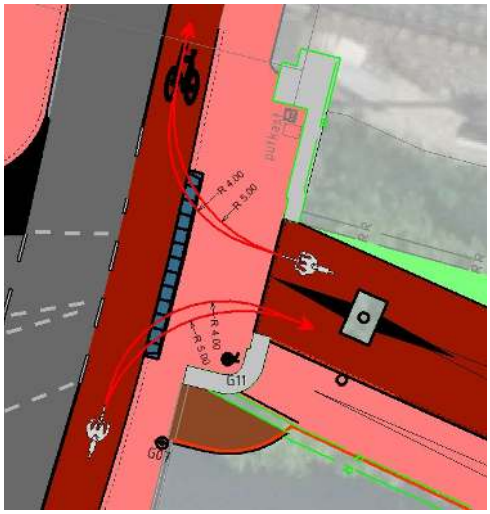
Er is inderdaad nog geen bebordingplan gemaakt. We nemen dit als aandachtspunt mee.

4. **theoretisch gezien kunnen er rijcurves over de kruising plaatsvinden, maar in de praktijk zal dit niet gebeuren;**

Het is niet duidelijk wat er met deze opmerking wordt bedoeld.

5. **de bochtstraal (radius) voor het oprijden van het fietspad voor fietsers komende vanaf de Marinierskade past niet;**

Dit lijkt me een onjuiste constatering. Dit past namelijk wel degelijk:



De r=5 die jullie handteren is erg royaal maar past overigens wel. We gebruiken zelf vaak r=4 als minimum maar voorbeelden van kruisingen die goed functioneren met een R=3 zijn er ook.

6. **autoverkeer/veegwagens zullen bij de oversteek op de rijbaan stilstaan/opstellen en daarmee routes voor doorgaand verkeer blokkeren, wat leidt tot stremming en verkeersveiligheidsrisico's;**

prima

7. **kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers/voetgangers) hebben geen eigen plek op de oversteek;**

Dat is een juiste constatering.

8. **voetgangersvoorzieningen worden gemist (al lijkt dit in een eerder stadium wel aanwezig te zijn geweest?);**

Deze zitten er wel in. Maar daar hebben we het al over gehad.

9. **het is voorspelbaar dat weggebruikers onvoorspelbaar gedrag zullen vertonen. Op een complexe kruising zoals deze is onvoorspelbaar gedrag ongewenst vanwege andere aanwezige risicofactoren (slecht/geen zicht, gebrek aan ruimte, hoge intensiteit en snelheid). Hierdoor is er geen ruimte voor zelfcorrigerend vermogen van de weggebruiker of anticipatie van medeweggebruikers. Zie hiervoor de vijf principes van Duurzaam Veilig;**

Wees hier concreet.

10. **bepaalde huidige (essentiële) markeringen ontbreken, zoals een stopstreep voor de brug, de 30 km/uur-markering en de kruisingsvlakken.**

    Gaan we verwerken.

Tot slot.

Nergens wordt geconstateerd dat het ontwerp voor de ca. 1000 fietsers die nu al van het kruispunt gebruik maakt grote voordelen heeft ten opzichte van de huidige situatie. Fietsers zijn in de huidige situatie aan hun lot overgelaten bij het oversteken.