From 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Subject **RE: Advies GL fietspad DGO**
To 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>, 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>, 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Date September 19, 2023 at 11:49:23 AM CEST

Microsoft Exchange Server;converted from html;
Hoi 5.1, 2, e
Dank voor je mail!
Zie hieronder in rood onze reactie.
Mochten er nog aanvullende vragen of verduidelijkingen nodig zijn, stuur dan even een whatsapp bericht. Ik ben de hele middag in een sessie en vanavond in de Jordaan voor de derde buurtavond daar.
Groet 5.1, 2, e
De stadsdeelcommissie vindt het dan ook niet nodig om het fietspad op de Dijksgracht Oost op te nemen in Plus- danwel Hoofdnet Fiets en adviseert dit fietspad deel te laten blijven van het Groennet Fiets, een netwerk van rustige fietspaden
Akkoord – misschien kort aangeven dat dit een stedelijke aangelegenheid is, en dus wordt beschouwd als advies aan de gemeenteraad/het college?
Lijkt mij prima, dit sluit aan bij hoe het ooit bedoeld is, namelijk een groennet. Goed om in het achterhoofd te houden, in principe wordt alleen op hoofnetroutes gestrooid bij gladheid. Maar dat is wellicht meer iets om over te hebben als überhaupt een actualisatie van het hoofd- en fietsnet voorligt.
De stadsdeelcommissie adviseert in de fysieke ruimte duidelijk te maken dat de snellere fietsroutes naar Centraal Station over de Prins Hendrikkade en de Piet Heinkade gaan, bijvoorbeeld middels bebording.
Akkoord – ik denk aan een bordje 'CS Noordzijde ->' aan de oostzijde van de kruising, en een bordje 'CS Zuid/Centrumzijde <-' aan de westzijde. Eens?
Laten we hier ook maar positief adviseren., al weet ik niet wat ons "beleid" is ten aanzien van een verwijsbordje. Het bordje is wellicht een goede handreiking aan SDC en een aantal bewoners, maar het is wel weer een bordje. Het kruispunt is al zo ontworpen dat doorrijden voor fietsers niet aantrekkelijk is (voorrang verlenen aan autoverkeer, inritconstructie DGW en op DGW om de 70 meter een drempel). Ook zijn mensen niet geneigd bordjes te volgen.
De stadsdeelcommissie adviseert een uitgebreidere analyse te laten maken, of te onderbouwen, waar wellicht een extra schouw onderdeel van uitmaakt, die ook de volgende aspecten expliciet meeneemt: het slechte zicht door automobilisten op de kruising, de te verwachten hoeveelheid fietsers, de nieuwe realiteit van de elektrische fietsen, het mede-gebruik door veegwagens en de routering van de doorgaande fietsroutes naar CS.
Geen bezwaar tegen een nadere onderbouwing. Ik neem aan dat er recent veel geschouwd is en dat dat dus niet veel toevoegt. Klopt dat? En ik zou graag aanbieden dat we na ingebruikname (laten we zeggen na een half jaar) weer schouwen om te kijken naar potentiële kleine aanpassingen om verder te verbeteren. Kan dat?
Er is recent niet veel geschouwd, want er is nu nog geen oversteek. Een nadere onderbouwing kan worden gegeven op deze aspecten. Ook schouw binnen half jaar na ingebruikname prima. Dit kan dan samen worden gedaan met betrokkenen om vast te stellen of en zo ja welke kleine aanpassingen nodig zijn.
De stadsdeelcommissie adviseert het aantal rijbewegingen van de veegwagens tot een minimum te beperken en goede afspraken te maken over de tijden, hoeveelheden per tijdvak, snelheden, het oversteken op de Mariniersbrug en bv het wel of niet toestaan van inhalen op het fietspad, zodat de veiligheid voldoende geborgd blijft. Deze afspraken moeten duidelijk te vinden zijn.
Akkoord, waarbij wat mij betreft het streven zou zijn om vanuit een gedachte van 'het verdelen van de lasten' om de helft van de veegwagens via de Czaar Peter, en de helft via Dijksgracht Oost te laten rijden – is dat wat jullie betreft logisch en werkbaar?
In het verleden is ooit afgesproken dat de veegwagens over de Panamalaan – Cruquiuskade moeten rijden en niet over de Czaar Peterstraat. Dat gebeurt in de praktijk deels, want ze rijden ook nog regelmatig over de Czaar Peterstraat, al zijn daar geen exacte cijfers van. Uit het participatieproces over de herinrichting van de Czaar Peterstraat blijkt dat er in de straat overlast wordt ervaren door gemeentelijke voertuigen. Dat gaat over veegwagens, maar ook andere voertuigen die van en naar de werf rijden waaronder grote vuilniswagens. Als oplossing voor de veegwagens is de realisatie van het fietspad Dijksgracht Oost genoemd in de Nota van Uitgangspunten Czaar Peterstraat. Aanscherpen van de oorspronkelijk afspraken zodat er geen gemeentelijke veegwagens over DGO noch Czaar Peterstraat rijden is daarmee ook een optie.
Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e
X 5.1, 2, e
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein '40–'45
X Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M 5.1, 2, e
E 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 18 september 2023 15:42
Aan: 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e <5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: Advies GL fietspad DGO
5.1, 2, e
Ik heb wat tekst op papier gezet over hoe ik zou willen omgaan met het advies van 5.1, 2, e over het fietspad DGO. Zie hieronder, met vet de adviezen en cursief mijn concept-reactie. Zouden jullie even naar mijn vragen kunnen kijken en kunnen becommentariëren? Dank! Ik hoorde via-via dat 5.1, 2, e s advies over het stopzetten van het proces niet op een meerderheid lijkt te kunnen rekenen en ik sta er ook afwijzend tegenover.
Groeten,
Micha
De stadsdeelcommissie vindt het dan ook niet nodig om het fietspad op de Dijksgracht Oost op te nemen in Plus- danwel Hoofdnet Fiets en adviseert dit fietspad deel te laten blijven van het Groennet Fiets, een netwerk van rustige fietspaden
Akkoord – misschien kort aangeven dat dit een stedelijke aangelegenheid is, en dus wordt beschouwd als advies aan de gemeenteraad/het college?
De stadsdeelcommissie adviseert in de fysieke ruimte duidelijk te maken dat de snellere fietsroutes naar Centraal Station over de Prins Hendrikkade en de Piet Heinkade gaan, bijvoorbeeld middels bebording.
Akkoord – ik denk aan een bordje 'CS Noordzijde ->' aan de oostzijde van de kruising, en een bordje 'CS Zuid/Centrumzijde <-' aan de westzijde. Eens?
De stadsdeelcommissie adviseert een uitgebreidere analyse te laten maken, of te onderbouwen, waar wellicht een extra schouw onderdeel van uitmaakt, die ook de volgende aspecten expliciet meeneemt: het slechte zicht door automobilisten op de kruising, de te verwachten hoeveelheid fietsers, de nieuwe realiteit van de elektrische fietsen, het mede-gebruik door veegwagens en de routering van de doorgaande fietsroutes naar CS.
Geen bezwaar tegen een nadere onderbouwing. Ik neem aan dat er recent veel geschouwd is en dat dat dus niet veel toevoegt. Klopt dat? En ik zou graag aanbieden dat we na ingebruikname (laten we zeggen na een half jaar) weer schouwen om te kijken naar potentiële kleine aanpassingen om verder te verbeteren. Kan dat?
De stadsdeelcommissie adviseert het aantal rijbewegingen van de veegwagens tot een minimum te beperken en goede afspraken te maken over de

tijden, hoeveelheden per tijdvak, snelheden, het oversteken op de Mariniersbrug en bv het wel of niet toestaan van inhalen op het fietspad, zodat de veiligheid voldoende geborgd blijft. Deze afspraken moeten duidelijk te vinden zijn.

Akkoord, waarbij wat mij betreft het streven zou zijn om vanuit een gedachte van 'het verdelen van de lasten' om de helft van de veegwagens via de Czaar Peter, en de helft via Dijksgracht Oost te laten rijden – is dat wat jullie betreft logisch en werkbaar?