Buurtorganisatie 1018 en Werkgroep Dijkgracht Oost
15 september 2023 **info@buurtorgansiatie1018.nl**

Stop met uitvoering van het voorliggende ontwerp fietspad DGO

Heroverweeg het besluit van 2018

(zie ook onze notitie van 22 februari 2023: Fietspad Dijksgracht Oost – een rammelend pad)

In 2018 is, na een inspraakprocedure, een besluit genomen over het fietspad langs de Dijksgracht Oost. Veel aspecten waren toen niet bekend, relevante feiten en omstandigheden zijn niet meegenomen, en de wereld is veranderd.

- De voorgenomen ligplaatsen /dekschuiten speelden ***uitdrukkelijk*** geen rol bij de inspraak en ok niet bij de bespreking.
- Er was nog niet bekend dat aanleg grote gevolgen zou hebben voor de aanwezige natuur. En er was dus ook nog geen enkel idee over een damwand of een plas-dras zone
- Bij de bespreking in de SDC waren de verslagen van de CVC (met de grote aarzelingen van de leden van de CVC) niet bekend
- Er waren geen schattingen over aantallen fietsers. Er was nog geen sprake van de huidige veiligheidsproblematiek met de snelle elektrische fietsen.
- De aantallen en de maten van de veegwagens zijn niet betrokken.
- Er waren geen (detail)tekeningen met maatvoering van kruispunt en fietspad bekend bij de bespreking (en er was natuurlijk ook nog geen sprake van een plas- dras zone)
- Er is geen enkel woord gewijd aan de gevolgen voor Dijksgracht West. De mogelijk toekomstige situatie op de Dijksgracht West is ook in het geheel niet bij de inspraak of bespreking betrokken.

Een heroverweging van dit plan is in onze ogen noodzakelijk. Daarvoor zijn de volgende punten relevant

* veiligheid

Gemeentelijk beoordeling CVC/Toetsteam

- De CVC, zo blijkt uit de verslagen van de (niet openbare) bijeenkomsten, blijkt in 2018 bezorgd te zijn over nogal wat veiligheidsaspecten. Men is niet akkoord. Men zegt ‘node akkoord’ te gaan. Node betekent (van Dale): *door de noodzakelijkheid gedwongen*, *niet vrijwillig*, *met tegenzin*, *ternauwernood*. Dat is een lastige positionering als mensen worden gevraagd te beoordelen of een situatie ja of nee voldoet aan alle eisen die aan de veiligheid gesteld moeten worden. De fietsersbond expliciteert dit. Zij zien de onveiligheid, maar zijn bang dat, als ze geen akkoord geven, het fietspad niet door zal gaan. Zij willen dit fietspad, letterlijk, kost wat kost.
  Het is daarmee duidelijk dat de gegeven instemming van de CVC uit 2018 niet wil zeggen dat het pad en het kruispunt door deskundigen werkelijk als voldoende veilig zal worden beschouwd.
- Ook van het nieuwe ‘Toetsteam’ zijn de bijeenkomsten, onbegrijpelijk en niet in lijn met het beleden beleid van transparantie, niet openbaar. Daarbij heeft men nu ook nog besloten dat er geen verslagen van de bijeenkomsten meer gemaakt worden. Tot zover de controleerbaarheid van de gemeentelijke besluitvorming. Zo is nu ook niet duidelijk of nu in 2023 wel aantallen, maten en al die andere zaken zijn betrokken. Gezien wat we in 2018 van de CVC hebben gezien, is het de vraag of het recente oordeel van het TT iets zegt en iets toevoegt.

Kruising:

- Op het kruispunt met de Kattenburgerstraat komt een opstelruimte van ongeveer 3 bij 3 meter per rijrichting. Die zal gebruikt worden door fietsers én veegwagens die (gaande in de richting van, dan wel komend vanaf de DGO) links afslaan dan wel willen oversteken.
- De gemeente heeft bij de behandeling van het fietspad tot op de dag van vandaag nooit een onderbouwde schatting verstrekt van het aantal te verwachten dagelijkse fietsers. Wel geeft het concept bestemmingsplan aan dat men uitgaat van een aantal tussen de 5000 en 10.000 fietsers per dag. Hoeveel zouden dat er gemiddeld per uur zijn tijdens de (zeg) 4 uren spitsdrukte op een dag?
- De maat van veegwagens is nooit betrokken bij de bespreking. Wat wij zien is dat de kleine veegwagentjes die wij in Amsterdam zien rondrijden, de lengte minimaal 4,50 is en de breedte ongeveer 1,80 meter (bv door de gemeente gebruikte Cleango Euro 6 is (2 borstels) 4,65 dan wel (3 borstels) 5.70 m lang en (gemeten zonder borstel) 1.81 breed). De beschikbare ruimte op de beschikbare opstelplek midden op de Kattenburgerstraat zal dan al te klein blijken te zijn voor één veegwagen.
- Ook de situatie voor fietsers op het kruispunt geeft aanleiding tot nader onderzoek. Hoeveel ruimte is er, in algemene zin, bij een fiets stoplicht nodig voor de stilstaande fietsers (hier is niet echt een stoplicht maar wel een vergelijkbare “stop-situatie).; Deze problematiek is een aparte wetenschap.– zie bijvoorbeeld het rapport van CROW/DTV: *capaciteit fietspaden bij VRI’s*. Eén van de bevindingen van het rapport is dat bij het wachten bij een stoplicht elke fietser gemiddeld 2,27 m2 opstelruimte nodig heeft. De dichtheid van de wachtenden bedraagt gemiddeld 0,44 fietsers per m2.
- Onze leken- conclusie is dat veegkarretjes simpelweg niet passen op de opstel-plek, en dat er per rijrichting plek is voor maximaal 4 fietsen om te wachten tot men kan oversteken.
- Tenslotte zullen er ook veel snelle elektrische fietsen zijn. De ervaring in Amsterdam leert ons dat velen van hen zich helemaal niet in een rij wachtende zullen voegen, maar met grote snelheid en brutaliteit overal tussendoor piepen. In dit geval zouden zij dat doen zonder dat zij kunnen zien of er auto’s onder het viaduct aan komen rijden.
- Een door ons geraadpleegde deskundige op het gebied van verkeerveiligheid heeft aangegeven dat het kruispunt zoals nu in de tekeningen voorzien, een potentiële blackspot is. Dit heeft onder meer te maken met coulissewerking door het viaduct, de combinatie veegwagens en fietsers en de verwachte aantallen fietsers.

Fietspad

Ook hier is natuurlijk van belang hoeveel fietsen worden verwacht, en hoeveel daarvan elektrische fietsen zullen zijn. In totaal is het fietspad, aldus de gemeente, voor de fietsers 4 meter breed. Er is geen ‘uitwijkmogelijkheid’ : een stoeprand en begroeiing aan de ene kant, een drempel naar het voetpad aan de andere kant. Het fietspad zal langzame fietsen kennen (oa kinderen), gewone fietsen, elektrische fietsen/van Moofs, en veegwagens. Een veegwagen kan max 60-80 km per uur rijden. Waarschijnlijk wordt wel een maximumsnelheid ingesteld, maar zal er zal niet erg strikt worden gehandhaafd. Met de gegeven 2 meter is inhalen is lastig – twee fietsers naast elkaar vullen de rijbaan. Een veegwagen die één fietser wil inhalen zal onvermijdelijk op de strook van de tegenliggers komen. Hoeveel veegwagens rijden er per dag heen en weer, en vooral: hoeveel tijdens de drukke tijden?

Er ligt, voor zover ons bekend, geen analyse van de te verwachten situatie op kruispunt Kattenburgerstraat/DGO en ook niet over de situatie op het fietspad. Het gemeenschappelijk gebruik van fietsers én veegwagens maakt, vinden wij, een onafhankelijke beoordeling van de situatie noodzakelijk. Een aantal bewoners heeft besloten contact op te nemen met een onafhankelijk bureau en opdracht te geven een rapport te maken over de veiligheid van kruispunt en fietspad.

* Dijksgracht West

Hoe ziet de gemeente dit fietspad? Er wordt sinds 2018 altijd gezegd dat dit fietspad noodzakelijk is als “de ontbrekende schakel in hoofdnet fiets”, de verbinding tussen Oostenburg Noord en Centraal station. Nooit is er stilgestaan bij de vraag wat dit betekent voor de Dijkgracht West, nooit is iets aan bewoners gevraagd, nooit is hierover inspraak geboden of heeft men zich werkelijk verdiept in de vraag wat het voor bewoners zou betekenen als hier een drukke fietsroute zou komen. Aan de Dijksgracht West liggen veel woonboten. De weg is nog niet zo heel lang geleden, na een ingewikkeld participatietraject, opnieuw ingericht en is expliciet geschikt als ‘buitengebied’ voor bewoners en kinderen (zie het fotoboekje dat door de bewoners is gemaakt) Er is enig autoverkeer , heen en weer, toegestaan voor de bevoorrading van de instellingen aan het eind van de Dijksgracht West.

Vanuit de Stadsdeelcommissie (Groen Links en VVD) zijn recentelijk vragen gesteld, en voor het eerst sinds er al die jaren over dit fietspad is gesproken, wordt nu in het antwoord gesteld dat het hier gaat om het “groennet”. Op 5 september ging de heer Mos in de SDC nog nader in op dit hele punt en zei dat de gemeente het aan de fietsers overlaat welke route zij wensen te kiezen. Zij mogen de route kiezen die zij willen.
Voor bewoners Dijkgracht West is dit onbegrijpelijk. Hun leefsituatie en woongenot staat direct op het spel en het lijkt onvermijdelijk dat een druk doorgaand fietspad, hoofdnet of groennet of zelf te kiezen, zal leiden tot onveiligheid voor bewoners en wel in het bijzonder voor de kinderen.

> ***De gemeente zou, als er langs de Dijkgracht Oost een fietspad komt, hier een sturende rol moeten spelen. Na een werkelijk participatie traject zou men moeten komen tot een serieuze beoordeling van de te verwachten situatie en vervolgens, in overleg met de bewoners, tot een duidelijk en concreet beeld hoe de verkeerssituatie eruit moet komen te zien. Op basis daarvan zou de gemeente moeten garanderen dat maatregelen worden getroffen om te garanderen dat die gewenste toekomstige situatie ook realiteit zal worden.***

* Natuur: vogels - plasdras zone – vervuiling water – sanering

De gemeente gaat ervan uit dat de **plas-dras zone** twee groeiseizoenen nodig heeft om te kunnen dienen als compensatie voor het te kappen groen op het talud. . Ecologen hebben ons laten weten dat het mogelijk is dat dat gehaald wordt, maar ook dat dat niet gezegd is. Het is niet onwaarschijnlijk dat het langer zal duren, en het is zelfs niet uitgesloten dat het op deze plek helemaal niet zal lukken. Daarbij is de vraag wie uiteindelijk de beoordeling maakt dat de groei voldoende is, en op grond van welke criteria die beoordeling gemaakt wordt.

De aanleg van de ook noodzakelijke compenserende beplanting langs de **Marinierskade en de Kattenburgerkade** waarmee de gemeente in de zomer van 2021 is begonnen, heeft tot op heden niet geleid tot enige begroeiing. Deze stroken zijn geheel kaal. Dit ondanks het feit dat in de zomer van 2022, vorig jaar, na constatering dat het allemaal niet wilde groeien, nog een uitgebreide scan en een deskundigen-advies is opgesteld over “hoe nu verder“. Met dus geen enkel resultaat.

In augustus 2018 is een QuickScan gedaan om de ecologische kwaliteit van het gebied te inventariseren. Inmiddels is gebleken dat het gebied ook dient als belangrijk broedgebied van **beschermde vogels** zoals de heggenmus en het puttertje. Men heeft dit punt niet betrokken, en er is ook niet stilgestaan bij de vraag wat dit betekent voor de verantwoordelijkheid van het bestuur.

Waternet / waterschap hebben onlangs opnieuw onderzoek gedaan naar de **waterkwaliteit**. In 2017 was bij een onderzoek naar waterkwaliteit de Dijksgracht niet meegenomen omdat men toen niet dacht dat er sprake zou zijn van vervuiling. In juni 2023 schreef waternet in een bewonersbrief dat uit onderzoek blijkt dat de sliblaag in de Dijkgracht Oost wel sterk verontreinigd is en zal moeten worden gesaneerd. Een plan van aanpak wordt 2e helft 2024 voorgelegd aan het bestuur, planning van de sanering is voorzien 2025/2026.

De gemeente heeft laten weten bij Waternet inmiddels de benodigde **vergunningen** te hebben aangevraagd (zoals plaatsen van de damwand, aanleg plas dras zone). Waternet heeft ons laten weten dat het zelf nog niet weet of al dan niet met aanleg van een en ander kan worden begonnen voor de nodige sanering is afgerond.

> **De vraag is of de gemeente met al deze omstandigheden en onzekerheden niet een groot risico neemt als binnenkort met werkzaamheden wordt begonnen. Het zou kunnen zijn dat het nodig blijkt te zijn het project te wijzigen, uit te stellen of af te blazen wegens praktische of ecologisch-inhoudelijke redenen. En als dat zou gebeuren, dan is dat hopelijk voordat werkelijk onomkeerbare ingrepen zijn gedaan. Een advies van onafhankelijke biologen / ecologen is, lijkt ons, aan de orde.**

* Tenslotte: een fietspad zonder ligplaatsen zou ook heel anders kunnen

Er is al sinds 2012 door bewoners gepleit voor een fijn rustig recreatief fietspad langs de Dijkgracht Oost. Zij wisten destijds niets van mogelijke noodzaak van damwanden en plas-draszones, en al helemaal niet van veegwagentjes. Veel bewoners zijn nog steeds positief over een dergelijk recreatief fietspad, voor plezier, en bedoeld voor fietsers van de Oostenburg en de Czaar Peterbuurt. Maar dan zonder alle narigheid. En dat kan.

Indien er geen ligplaatsen voor rondvaartboten in de Dijkgracht Oost komen omdat de lange boten voor zover nodig toch elders een plek kunnen vinden, zou er over een heel mooi plan gedacht kunnen worden. Zonder dat er natuur moet sneuvelen. Zonder veegwagens. Veel goedkoper.
Dan het fietspad inderdaad NIETS te maken met het project van de ligplaatsen. En dan hoeft men daar dus ook geen rekening meer mee te houden.

Een groep bewoners is begonnen met na te denken en te schetsen hoe een mooi rustig fietspad eruit zou kunnen zien. Bijvoorbeeld op vlonders op het water. Zij zullen binnenkort met hun plannen komen.