Q&A Westerkeersluisbrug en Pontsteiger aanpassen fietspad en onderhoud kruising Tasmanstraat en Houtmankade

Algemeen

- Wanneer starten de werkzaamheden aan de Westerkeersluisbrug, Pontsteiger, Houtmankade/Tasmanweg?

De werkzaamheden starten naar verwachting in de tweede helft van 2026, aansluitend op het werk aan de Van Diemenstraat.

- Hoe lang gaan deze werkzaamheden duren?

De precieze doorlooptijd is nog niet bekend, maar de werkzaamheden aan de rijbanen op de S100 moeten op het hele traject uiterlijk voor 1 mei 2027 afgerond zijn. Dit is het tijdsvak wat door stadsregie* is afgegeven. Vanaf dan moet de S100 op de Van Diemenstraat en Westerkeersluisbrug weer voor auto's toegankelijk zijn i.v.m. andere werkzaamheden in de stad**. Het kan voorkomen dat er nog wel kleinere werkzaamheden aan andere delen zijn. (bijvoorbeeld trottoirs)

* Stadsregie, een afdeling van de gemeente Amsterdam, bewaakt de doorstroming van het verkeer irt werkzaamheden en evenementen en voorkomt zo dat de stad vastloopt.
** Vanaf dan gaat de IJ-tunnel dicht voor werkzaamheden (is dit al publiekelijk bekend?)

- Wat verandert er voor het autoverkeer?

In de nieuwe situatie verandert er in principe niets voor autoverkeer. De rijbanen worden iets versmald, maar alle rijrichtingen blijven hetzelfde als in de huidige situatie. Voor gebruikers van de Kistdamgarage verplaatst de oversteek van het dubbelzijdige fietspad van de uitrit naar de inrit. Reden hiervoor is de verlegging van het fietspad naar de oostzijde om meer ruimte bieden aan fietsverkeer van en naar de pont. Maar ook omdat fietsers anders tegen de richting in over de rijbaan zouden fietsen richting het nieuwe tweerichtingsfietspad.

- Waarom kunnen we niet meedenken over de inrichting van het ontwerp?

Het ontwerp moet aan veel verkeerskundige en veiligheidseisen voldoen. Denk hierbij aan: regels m.b.t. doorstroming, locatie verkeerslichten, stopstrepen en lengte van opstelvakken.
In het ontwerp zijn de aansluitingen op de Spaarndammertunnel, Van Diemenstraat en Houtmankade meegenomen. Het fietspad is naar de oostzijde geplaatst om meer opstelruimte voor de kruising te bieden aan het fietsverkeer van en naar de Pont. In het projectgebied is geen ruimte meer voor vergroening etc; zaken waarbij de buurt meer invloed zou hebben. Het betreft nu puur functionele vervanging en aanpassingen t.b.v. de verkeersveiligheid.

- Waarom worden wij alleen geïnformeerd per brief en bewonersavond? En is er geen inspraak?

Sinds de invoering van de participatieverordening spreken we niet meer van inspraak maar van de mate van invloed. Hierin zijn 4 invloeden te

onderscheiden, informeren, reageren/adviseren, ~~W~~samenwerken en meebepalen.

De aanpassing van de kruising Pontsteiger-Houtmankade West is een verkeerskundige aanpassing tijdens onderhoudswerkzaamheden, waarbij het gebruikelijk is om voor de buurt de stap informeren uit de participatieverordening te volgen. Hierbij wordt het ontwerp in een informatiebijeenkomst met de buurt gedeeld. Hier kan de buurt vragen stellen over de aanpassingen en eventuele verbeteringen voorstellen. Deze vragen en/of opmerkingen worden meegenomen in het vervolg van het proces naar het Dagelijks Bestuur van het Stadsdeel West. En voor zover mogelijk meegenomen in het ontwerp, mits fysiek inpasbaar, in overeenstemming met wet en regelgeving, beleidsuitgangspunten, binnen scopegebied en financieel haalbaar.

- Waarom is er geen extra oversteek gemaakt voor voetgangers? Die moeten nu nog steeds drie keer oversteken bij de verkeerslichten?~~.~~

Dit bleek fysiek niet inpasbaar i.v.m. benodigde opstelruimte voor de wachtende auto's bij het verkeerslicht. Daarnaast nemen overstekende voetgangers relatief veel ruimte in de verkeerslichtenregeling in waardoor andere verkeersdeelnemers te lang zouden moeten wachten en er files zouden ontstaan.

- Wat wordt er voor de voetganger gedaan?

Er komt een extra steunpunt midden in het fietspad aan de oostzijde van de Pontsteiger. Het voetpad vanaf de brug richting de pont wordt verbreed (1.40-1.90). Zebrapad over de weg aan zuidzijde wordt aanzienlijk korter; van 21 meter naar 13,5 meter. Het steunpunt aan de zuidwestkant tussen fietspad en rijbaan van 1,5 naar 2 meter. Steunpunt zuidwest tussen fietspad en rijbaan is nu 1,50 en wordt 6 meter breed.

Westerkeersluisbrug

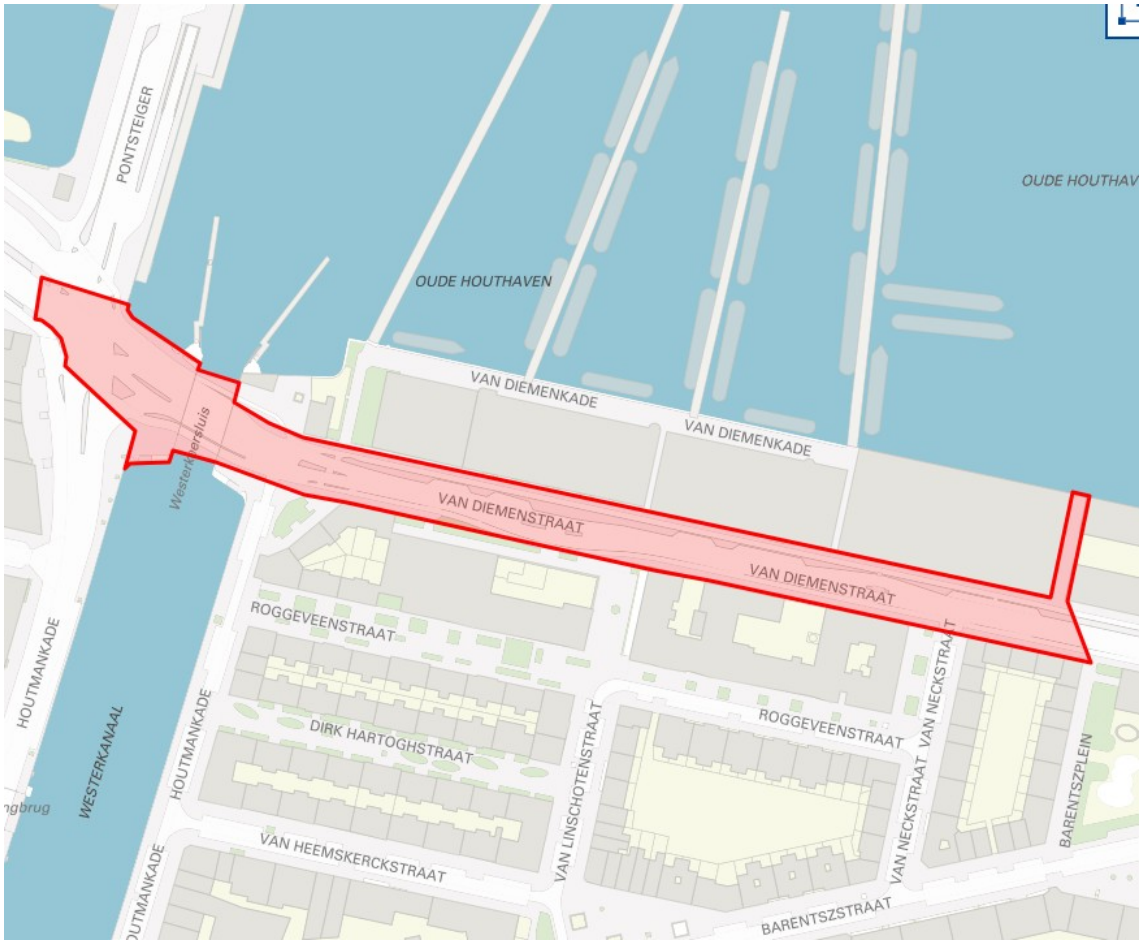
- Waarom komt er een tweerichtingsfietspad aan beide zijden over de Westerkeersluisbrug?

Tijdens de participatie over het ontwerp voor de Van Diemenstraat was het de wens van veel bewoners om het noordelijke tweerichtingsfietspad door te trekken over de Westerkeersluisbrug. Het stadsdeelbestuur vindt een veilige fietsroute ook belangrijk en is er door de gemeenteraad geld gereserveerd om dit tegelijk met het project Van Diemenstraat uit te voeren. Programma Fiets onderschrijft dit belang, aangezien dit stuk op dit moment de ontbrekende schakel is in een lange doorlopende route van tweerichtingsfietspaden aan de noordzijde.

- Wat wordt de maximumsnelheid voor het autoverkeer op de Westerkeersluisbrug?

Vanaf het kruispunt wordt het 30 km/u in de richting van de van Diemenstraat. Vooralsnog is het ~~het~~ voorstel om op de gehele kruising een maximum snelheid van ~~onder het~~ 30 km/u ~~regime~~ te laten vallen. Dit oogt het meest realistisch, om zo min mogelijk 30-'ingangen' te hebben. Wanneer we de gehele kruising

onder het 30-regime laten vallen is de enige snelheids-'grens' te vinden bij de in- en uitgang van de tunnel. Wie beslist hier nu uiteindelijk over? Toetsteam? @5.1, 2, e : is besluit genomen?



- Hoe wordt de veiligheid van de voetgangers geborgd op de Westerkeersluisbrug als er vergevingsgezinde stoepranden worden gebruikt.

In eerste instantie wordt in het ontwerp uitgegaan van niet-vergevingsgezinde stoepranden.
Het plan bij de Van Diemenstraat was in eerste instantie ook altijd niet-vergevingsgezinde banden toe te passen. Echter heeft het Toetsteam ORM hier kritiek op geleverd, de nieuwe standaard is vergevingsgezinde banden. Bij de Van Diemenstraat is besloten dit advies op te volgen en het proces voort te zetten. Maar: kan de voetganger nog op een andere manier beschermd worden? Of acht het Toetsteam dat niet nodig? Fietspad zo logisch mogelijk: tweerichtingen, waardoor fietsers niet op stoep gaan.

Pontsteiger

- Waarom is het nodig om het fietspad op de pontsteiger te verleggen?

Dat heeft meerdere redenen:

- Op het nieuwe fietspad aan de oostzijde is meer ruimte voor wachtende fietsers bij het verkeerslicht richting de Tasmanstraat en de

Houtmankade. Hiermee is de kruising beter ingericht voor de toekomst wanneer er meer ponten gaan varen en er meer fietsers komen.
- Ook sluit de oostzijde ligging beter aan voor fietsverkeer van en naar CS.
- De noord zuid oversteek is korter.
- De gebruikers van de parkeergarage hebben geen dubbelzijdig fietspad meer voor de uitrit van de garage liggen.

- Is door de verschuiving van het fietspad geen sprake van een herinrichting op de Pontsteiger? Zo ja, waarom is er dan geen hoger participatieniveau?

Bij onderhouds- en vervangingswerkzaamheden in de openbare ruimte is de participatie gericht op informeren. Dat komt omdat de werkzaamheden gericht zijn op instandhouding, herstel van de bestaande situatie. In dit geval aangevuld met een plus ten behoeve van de verkeersveiligheid. In eerste instantie was dat het doortrekken van een tweerichtingenfietspad aan de noordkant van de Westerkeersluisbrug en in tweede instantie het verleggen van het fietspad op de Pontsteiger naar de oostzijde. Dat laatste in verband met de toenemende drukte op de pont. De aanleg van het noordelijke fietspad op de brug is een gevolg van de aanpassing op de Van Diemenstraat, die in de participatie van de Van Diemenstraat uitvoerig is besproken.
Feitelijk is er op de Pontsteiger wel een herinrichting toch? Oversteek is onderdeel van de kruising, dus relatief klein deel van de scope. En dit had vanuit VRA en Expertiseteam de voorkeur.
USTOR

- Per wanneer mogen voetgangers en fietsers weer over de Gevlebrug?

@allen: wie weet dit? En fietsers vanuit daar naar pont alsnog voor kistdam langs toch?

- Blijven de bomen op de Pontsteiger staan?

5.1, 2, e: Ruimtelijk gezien zou dit moeten kunnen. Ik denk dat een BEA dit moet aantonen, toch @5.1, 2, e?

Zorg van 5.1, 2, e (projectleider): de onderconstructie van de bomen (sandwich krattensysteem) en andere zaken in de ondergrond. Overleg met 5.1, 2, e?

- Hoe lang duren de werkzaamheden op de Pontsteiger?

In z'n totaliteit duurt de uitvoering Van Diemenstraat – Westerkeersluisbrug – Pontsteiger van maart/april 2026 tot en met mei 2027. De werkzaamheden aan de Pontsteiger zullen plaatsvinden aan het einde van de periode eind 2026-begin 2027.

- Blijft de Pontsteiger en Houthavens wel goed bereikbaar tijdens de werkzaamheden?

Uiteraard. Voor elk project in de uitvoering moet een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie- plan) opgesteld worden. Dit moet worden vastgesteld door de Werkgroep Werk in Uitvoering

(WWU). Deze toetsen de plannen op bovenstaande punten. In de loop van 2026 zal dit plan met de buurt gedeeld worden.

- Door de verlegging van het fietspad moeten de fietsers vanuit de Tasmanstraat nu een keer extra oversteken.

We hebben te maken met twee tweerichtingsfietspaden komende vanuit de Tasmanstraat. Eén aan de noordzijde en één aan de zuidzijde.

Zuidelijke fietspad:

- De fietser die over het zuidelijke fietspad oostwaarts fietst zal richting de Houtmankade (net als in de huidige situatie) geen oversteken tegenkomen.
- De fietser die richting de Van Diemenstraat wil, heeft de keuze direct geregeld over te steken om de route aan de noordzijde te vervolgen richting de Van Diemenstraat, of de keuze om eerst de Houtmankade over te steken, en verderop bij de inritconstructie nog een oversteek te maken naar het noordelijk gelegen fietspad.
- De fietser die richting de pont wil moet in de huidige situatie twee keer oversteken. Eén geregelde oversteek, en één ongeregelde oversteek. De geregelde oversteek krijgt velen malen meer capaciteit en wordt aanzienlijk korter, en komt bij de pont aan het eind van de pontsteiger geen oversteek meer tegen. Zo ontstaat er een verkeersveiligere situatie.

Noordelijke fietspad:

- De fietser die vanaf het noordelijke fietspad richting de westelijke oever van de Houtmankade wil, heeft eigenlijk geen baat bij het gebruik maken van dit noordelijke fietspad. Deze zal al veel eerder een oversteekbeweging maken richting het zuidelijke fietspad t.h.v. de Le Mairestraat.
- De fietser die richting de Van Diemenstraat kan gebruik maken van de nieuwe tweerichtingsfietsoversteek aan de noordzijde van de kruising. Deze beweging is in de huidige situatie niet mogelijk. Deze fietser dient in de huidige situatie twee keer over te steken op de kruising. Eerst zuidwaarts en dan oostwaarts.
- De fietser die noordwaarts richting de pont wil geniet in de toekomst een geregelde oversteek i.p.v. ongeregelde oversteek zoals deze nu aan het einde van de pontsteiger is. Zo ontstaat er een heldere situatie en komt dit de verkeersveiligheid ten goede.



Kistdamgarage

- Hoeveel plekken heeft de Kistdamgarage? En wie beheert deze?

De garage heeft in totaal 575 plekken, waarvan 275 voor vergunninghouders uit de buurt. De plekken die de gemeente heeft gekocht zijn in beheer bij Parkeren. Voor de bouw begon heeft de gemeente aangegeven 275 parkeerplaatsen te willen kopen voor een vooraf bepaalde prijs. De andere parkeerplaatsen zijn bedoeld voor de gebruikers van de Pontsteiger.

De vergunninghouders waar het over gaat zijn mensen met een bewonersparkeervergunning of een bedrijfsparkeervergunning die geldig is op straat. Dit zijn vergunninghouders uit de Spaarndammerbuurt, Zeeheldenbuurt, Westelijke Eilanden en de Haarlemmerbuurt. Het zijn niet de bewoners van de Pontsteiger want die komen niet in aanmerking voor een parkeervergunning.

- Hoe gaat het verleggen van het fietspad i.r.t. de onderliggende parkeerkelder? Heeft dit nog effecten voor het gebruik van de garage? En is dit haalbaar?

@5.1, 2, e

- Blijft de Kistdamgarage bereikbaar tijdens de uitvoering?

@5.1, 2, e > verdere uitwerking in BLVC. Detailafstemming met gebruikers,

- Waarom wel een Verkeerslicht bij fietspad oost-west en niet bij inrit Kistdamgarage?

Uit berekeningen blijkt dat er 120 auto's (op drukke momenten) per uur richting de Pontsteiger gaan. Daarvan gaat maar 25% naar de parkeergarage, dus ca. 30. Dit aantal heeft voldoende momenten om het fietspad te kruizen.

- Om de Kistdamgarage te moeten inrijden moet het fietspad overgestoken worden. Is dit wel mogelijk door de hoeveelheid (verwachte) fietsverkeer?

Ja er is voldoende wachtruimte voor de wachtende auto’s om niet de kruising te blokkeren.

Uit metingen (sept-nov 2024) is gebleken dat op de drukste momenten er ca. 120 auto’s per uur vanaf de kruising richting de Pontsteiger rijdt. Daarvan gaat ca. 40% naar Houthaven, 35% Pontsteigergebouw en 25% naar de parkeergarage. Dat betekent dat er 30 auto’s per uur in de drukste periode de garage willen inrijden. Bij dit aantal auto’s zijn er voldoende momenten dat er tussen de rijrichtingen van de fietsers tijd is om de garage in te rijden. Het Expertiseteam acht dit een acceptabel risico, zeker gezien de opstelruimte tussen de kruising en de fietsoversteek over de Pontsteiger. Hoe verhoudt dit zich tot toenemende fietsersdrukte (i.r.t. toename pontje).

Kruising Tasmanstraat/Houtmankade

- Waarom is de kruising Tasmanstraat/Houtmankade aan onderhoud toe?

Het asfalt is zo verouderd dat het aan onderhoud toe is. Scheuren, rafelingen en verzakkingen zijn zichtbaar. @5.1, 2, e : graag aanvullen, fundering / constructie was op delen toch ook aan vervanging toe?

- Welke werkzaamheden worden hier uitgevoerd?

Er komen nieuwe asfaltlagen i.c.m. verbeteringen op het gebied van verkeersveiligheid. @5.1, 2, e : graag aanvullen

- Wat is de overlast van bewoners wanneer de fundering wordt vernieuwd?

@5.1, 2, e en/of 5.1, 2, e

- Waarom is een tunnel onder de kruising door fietsers geen optie? Zie hieronder:

We snappen de behoefte van mensen om de situatie daar volledig optimaal te krijgen door met grootschalige ingrepen te komen. Het idee van een tunnel is nooit onderzocht, maar zulke plannen hebben verregaande implicaties. Financieel, planning technisch, ruimtelijk en civiel volledig onhaalbaar. Ruimtelijk en verkeerskundig past een dergelijke oplossing waarschijnlijk niet in het ontwerp vanwege de krappe ruimtes. Fietstunnels vergen een bepaalde hellingsgraad waarmee we niet kunnen aansluiten op de overige fietspaden en oversteken. @5.1, 2, e , vanuit civiel nog aanvullingen?



Van Diemenstraat

- Wanneer starten de werkzaamheden aan de Van Diemenstraat?

De werkzaamheden aan de Van Diemenstraat starten begin maart 2026.

- Waarom wordt hier een aparte bewonersavond georganiseerd en niet tegelijk met het project Van Diemenstraat?

Het ontwerp van de Van Diemenstraat is al besproken met de buurt. Het ontwerp van de op de Westerkeersluisbrug en kruising is nu klaar en kan met de buurt besproken worden.

Proces:

- Waarom is de inloopavond tijdens werktijd gepland?

Het is een inloopavond. Er wordt dus niet verwacht dat bewoners de gehele twee uur aanwezig zijn. Zo biedt dit tijdsvak de ruimte om direct uit werk langs te komen, of na het eten. Bij de Van Diemenstraat werd eenzelfde tijdsvak aangehouden. Dit is gebruikelijk binnen de gemeente.

- **Waarom is er pas zo laat een participatieplan gedeeld?**

We hadden te maken met een storing op Open Amsterdam. Hierdoor konden de documenten niet gedownload worden. Ondertussen konden de stukken opgevraagd worden bij het projectteam. De storing is inmiddels verholpen.

- Waarom zijn er geen verkeerstellingen (fiets/voetganger)?