Overleg inzake aansluiting tweerichtingenfietspad Van Diemenstraat over Westerkeersluisbrug, Pontsteiger en onderhoud kruispunt Tasmankade/Houtmankade

20 september 2025, 16:00 – 18:00, te 5.1, 2, e

Aanwezig:

- Bestuurders vanuit VvE Pontsteigergebouw en Parkeren: 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e en diens adviseur 5.1, 2, e 5.1, 2, e
- Vanuit Gemeente Amsterdam: 5.1, 2, 5.1, 2, e (ambtelijk opdrachtgever), 5.1, 2, e (VvE Kistdamgarage namens Gemeente), 5.1, 2, e (verkeerskundige) en 5.1, 2, e 5.1, 2, e (projectmanager).

Verslag d.d.: 23 april 2026

Samenvatting overleg 28 november 2025

Op 28 november 2025 heeft overleg plaatsgevonden met een afvaardiging van de VvE Pontsteiger (koop), de VvE Kistdamgarage en de gemeente Amsterdam. Vanuit de VvE Pontsteiger, VvE Kistdamgarage en de gemeentelijke aandeelhouder Kistdamgarage is onvrede geuit over het onderzoek van de gemeente Amsterdam naar de mogelijkheid om het tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van de Van Diemenstraat op een veilige manier door te trekken over de Westerkersluisbrug richting de Tasmanstraat. Waarbij ook het fietspad op de Pontsteiger wordt verlegd naar de oostzijde en daarmee kruist met inrijdend verkeer van de Kistdamgarage. Hiermee ontstaat volgens hen een onaanvaardbare en onveilige situatie.

Afspraken uit dit overleg waren:

- De gemeente gaat de vier scenario’s op haalbaarheid onderzoeken. Zij heeft hierbij rekening te houden met Amsterdams beleid (breedtes van rijbanen, lengte van opstelvakken, locaties van VRI masten, doorstroming en verkeersveiligheid).
- De gemeente gaat (aanvullende) tellingen laten uitvoeren.
- Vanuit de VvE wordt data over in- en uitrijdend autoverkeer (garage) gedeeld met de gemeente, zodat zij haar databestand kan aanvullen.

Verslag overleg 20 april 2026

Op 20 april 2026 zijn een afvaardiging van de VvE Pontsteiger (koop), de VvE Kistdamgarage en de gemeente Amsterdam wederom samengekomen om de resultaten van het haalbaarheidsonderzoek van de gemeente Amsterdam te bespreken. Daarbij kwamen de volgende onderwerpen aan bod;

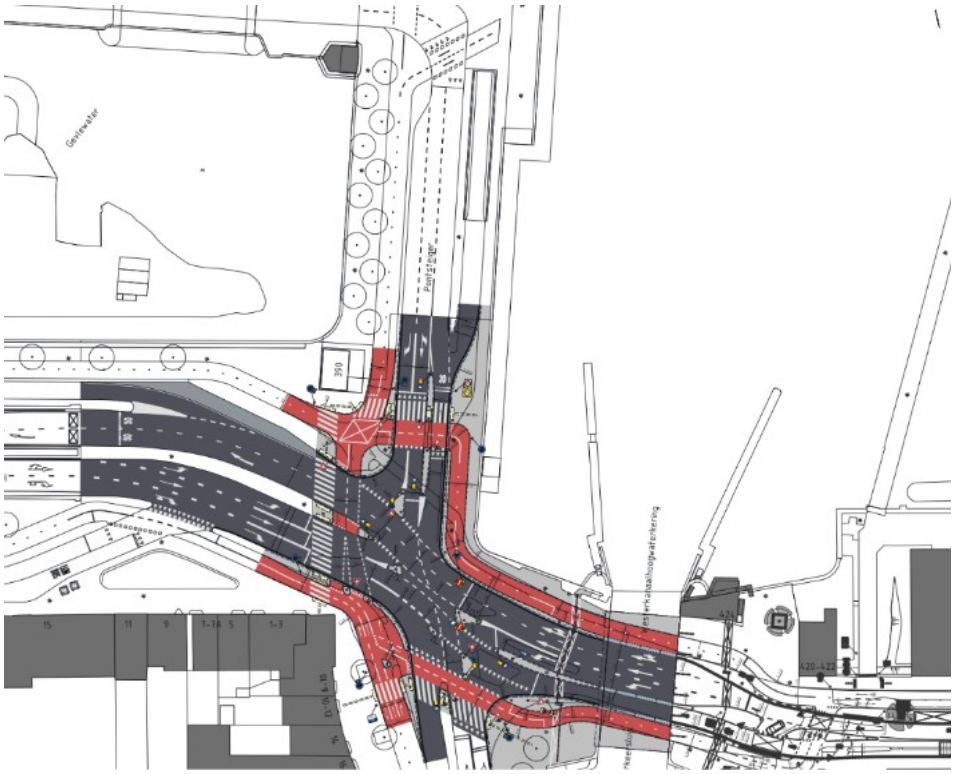
1. Terugkoppeling haalbaarheidsonderzoek vier scenario’s
2. Terugkoppeling Fiets en Autotellingen februari 2026
3. Terugkoppeling verkeerskundig onderzoek middels VISIM model
4. Vervolgafspraken

1. Terugkoppeling haalbaarheidsonderzoek vier scenario’s

De 4 scenario’s, zoals vastgelegd in vorig overleg, zijn getoetst op haalbaarheid. Uitgangspunt daarbij is het gemeentelijk beleid. Daaronder vallen; breedtes van rijbanen, lengte van opstelvakken, locaties van VRI masten, doorstroming, verkeersveiligheid, voetgangersbewegingen, ruimtegebruik en uitvoerbaarheid. In het overleg werden de varianten een voor een besproken.

VARIANT 1 – OPTIMALISEREN HUIDIGE VERBINDING
**Deze variantstudie bleef onderbelicht in het gesprek, maar lichten we hieronder graag toe.*

Dit ontwerp betreft het behoud het bestaande fietspad aan de westzijde van de Pontsteiger. Dit fietspad zal worden aangesloten op de nieuwe dubbelzijdige oost-westverbinding voor fietsers.



Voordelen:

- De oost-west fietsverbinding wordt een stuk comfortabeler.
- De inrijdende auto’s van de Kistdamgarage hoeven niet te kruisen met fietsverkeer van en naar de Pontssteiger.

Nadelen:

- Om bij de pontaanlanding te komen moeten fietsers vanuit de Van Diemenstraat 2 tot 3 maal en vanuit de Houtmankade 2 maal kruisen met autoverkeer.
- Paaltjes op het voetpad langs het water richting de pontaanlanding blijven noodzakelijk om afsnijdend fietsverkeer te weren. Er rijden nu ook al regelmatig fietsers over de autoweg.

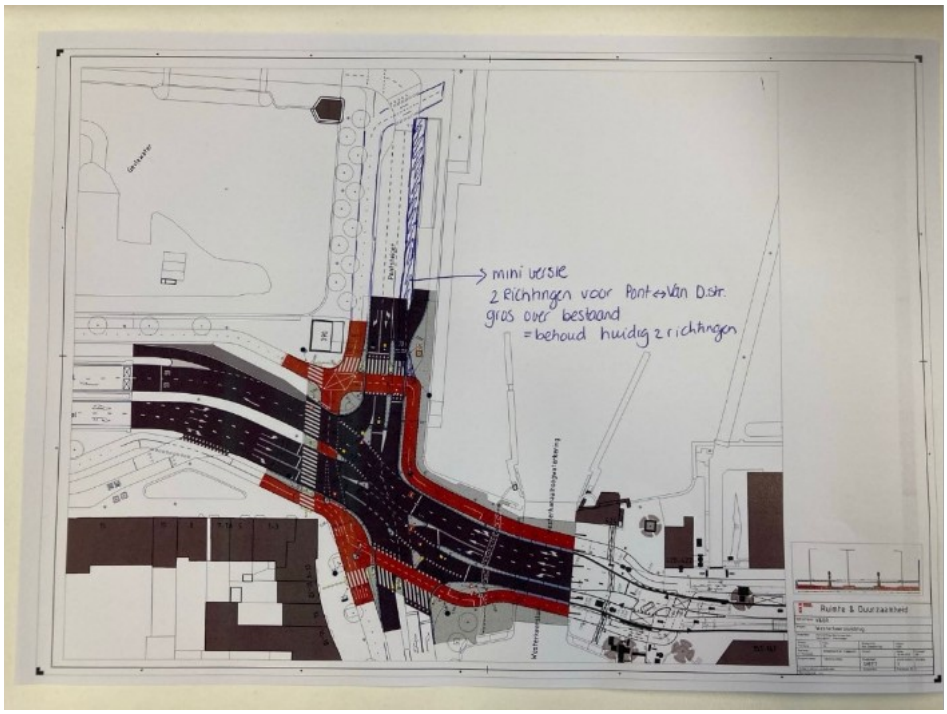
- De ongeregelde fietsoversteek bij de Van Diemenstraat blijft noodzakelijk om fietsers vanaf de Van Diemenstraat (noord) naar de Houtmankade te geleiden.
- Geen grote optimalisatie van looproutes mogelijk, maar ruimtes worden ook niet smaller.
- Er ontstaat beperkte ruimte voor extra opstelruimte voor fietsers ter hoogte van de VRI’s. Terwijl dit noodzakelijk is voor de almaar grotere fietsstromen van en naar de Pontaanlanding.

Conclusies omtrent variant 1:

- Is ruimtelijk inpasbaar
- Maakt de oost-west fietsverbinding een stuk comfortabeler
- Betekent geen optimalisatie voor de noord-zuid fietsverbinding, terwijl deze verbinding steeds belangrijker wordt voor de verbinding van Amsterdam Noord (o.a. NDSM) met de rest van Amsterdam
- Omdat deze variant geen grote veranderingen kent t.o.v. de huidige situatie heeft het geen toegevoegde waarde om deze in een VISSIM-simulatie verder uit te werken

VARIANT 2 – BEHOUD FIETSPAD WESTZIJDE + ENKELZIJDIG FIETSPAD OOSTZIJDE

In deze variant wordt het bestaande fietspad (westzijde) behouden. Aanvullend wordt een smaller tweerichtingsfietspad of enkelzijdig fietspad aan de oostzijde aangelegd. Hierdoor ontstaat er een directe verbinding vanaf de Westerkeersluisbrug naar de pontaanlanding. Dit nieuwe fietspad wordt hierdoor alleen gebruikt door de fietsstroom Van Diemenstraat – Pontsteiger (en vice versa), waardoor de verwachting is dat de hinder bij de inrit van de parkeergarage minder zal zijn. Naar verwachting pakt het gros van de fietsers het bestaande fietspad.



Voordelen:

- De oost-west fietsverbinding wordt een stuk comfortabeler.
- De pontaanlanding is sneller bereikbaar voor fietsers vanuit de hoek van de Van Diemenstraat.
- De inrijdende auto’s van de Kistdamgarage hoeven niet met al het fietsverkeer van en naar de Pontssteiger te kruisen.

Nadelen:

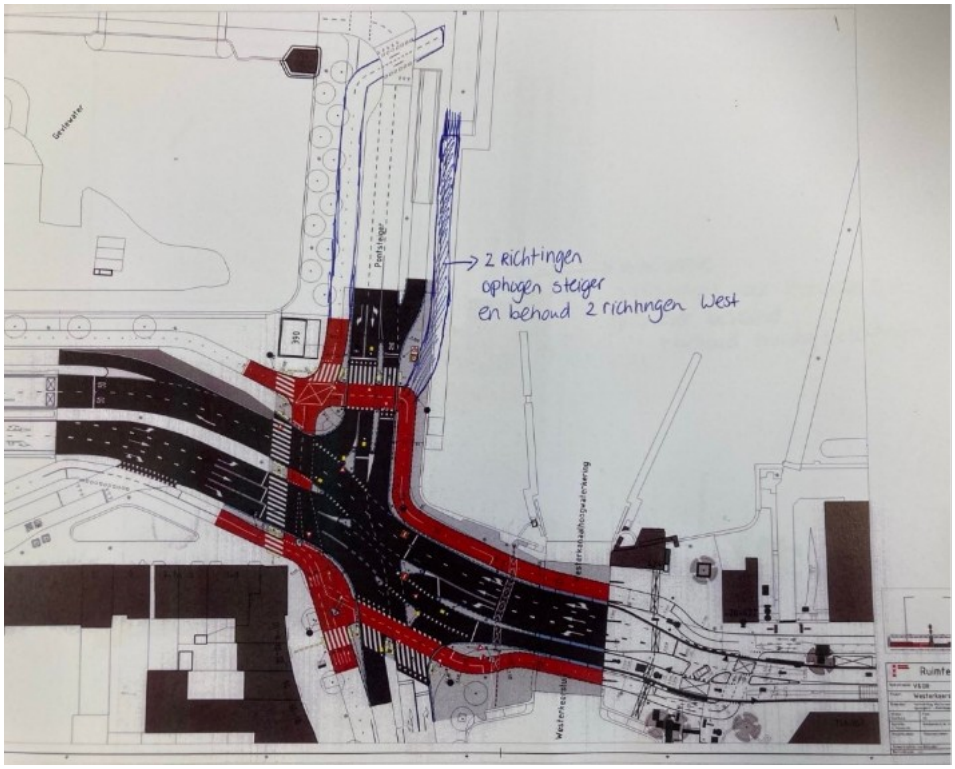
- Om bij de pontaanlanding te komen moeten fietsers vanuit de Tasmanstraat 1 tot 2 maal en vanuit de Houtmankade 2 maal kruisen met autoverkeer.
- De ongeregelde fietsoversteek bij de Van Diemenstraat blijft noodzakelijk om fietsers vanaf de Van Diemenstraat (noord) naar de Houtmankade te geleiden.
- Geen grote optimalisatie van looproutes mogelijk, maar ruimtes worden ook niet smaller.
- Er ontstaat beperkte ruimte voor extra opstelruimte voor fietsers ter hoogte van de VRI’s. Terwijl dit noodzakelijk is voor de almaar grotere fietsstromen van en naar de Pontaanlanding.

Conclusies omtrent variant 2:

- Is niet ruimtelijk inpasbaar, er past geen extra fietspad in het profiel
- Omdat deze variant ruimtelijk niet inpasbaar is heeft het geen toegevoegde waarde om deze in een VISSIM-simulatie verder uit te werken

VARIANT 3 – BEHOUD FIETSPAD WESTZIJDE + ENKELZIJDIG FIETSPAD OOSTZIJDE

In dit ontwerp wordt het fietspad aan de westkant van de Pontsteiger behouden. Aanvullend wordt onderzocht of er aan de oostkant een fietspad over de steiger kan worden aangelegd.



Voordelen:

- De oost-west fietsverbinding wordt een stuk comfortabeler.
- De zuid-noord fietsverbinding wordt een stuk comfortabeler.
- De inrijdende auto’s van de Kistdamgarage hoeven niet met fietsverkeer van en naar de Pontssteiger te kruisen.

Nadelen:

- Om bij de pontaanlanding te komen moeten fietsers vanuit de Tasmanstraat 1 tot 2 maal en vanuit de Houtmankade 2 maal kruisen met autoverkeer.
- De ongeregelde fietsoversteek bij de Van Diemenstraat blijft noodzakelijk om fietsers vanaf de Van Diemenstraat (noord) naar de Houtmankade te geleiden.
- Geen grote optimalisatie van looproutes mogelijk, maar ruimtes worden ook niet smaller.
- Er ontstaat beperkte ruimte voor extra opstelruimte voor fietsers ter hoogte van de VRI’s. Terwijl dit noodzakelijk is voor de almaar grotere fietsstromen van en naar de Pontaanlanding.

Conclusies omtrent variant 3:

- Uit de SSK-raming (detailniveau variantstudie) is gebleken dat de investering in een fietspad over de steiger 10x zo groot zal worden, een dergelijke investering staat niet in verhouding tot de gemeten veiligheidswinst (zie rapport Verkeerssimulatie Vissim).
- Het voetpad op de steiger moet verlegd worden. Dit betekend dat er een nieuwe steiger voor voetgangers moet worden gebouwd. Daarvoor dient minstens een bestemmingsplan wijziging doorgemaakt te worden van ‘water’ naar ‘kade’. Dat kost tijd en capaciteit.
- Als wij de kosten en baten tegen elkaar uitzetten, blijkt deze variant financieel niet haalbaar.
- Omdat deze variant financieel niet inpasbaar is heeft het geen toegevoegde waarde om deze in een VISSIM-simulatie verder uit te werken.

VARIANT 4 –ENKELZIJDIG FIETSPAD OOSTZIJDE

Het fietspad wordt helemaal naar de oostkant op de steiger van de pontsteiger aangelegd. Daarbij ontstaat de mogelijkheid voor fietsers om de kruising Houtmankade-Tasmanstraat-Pontsteiger-Brug diagonaal in één keer over te steken. De voetgangersoversteek blijft daarbij op de huidige locatie liggen, maar er is wel ruimte voor optimalisatie.



Voordelen:

- De oost-west fietsverbinding wordt een stuk comfortabeler.
- Vanuit alle windrichtingen hoeven de fietsers maar één keer het autoverkeer te kruisen om bij de pontaanlanding te geraken en vice-versa.
- Er ontstaat veel meer ruimte voor het opstellen van fietsers voor de VRI’s. Wat mooi aansluit om de verwachte groei van fietsers op de noord-zuid verbinding.

Nadelen:

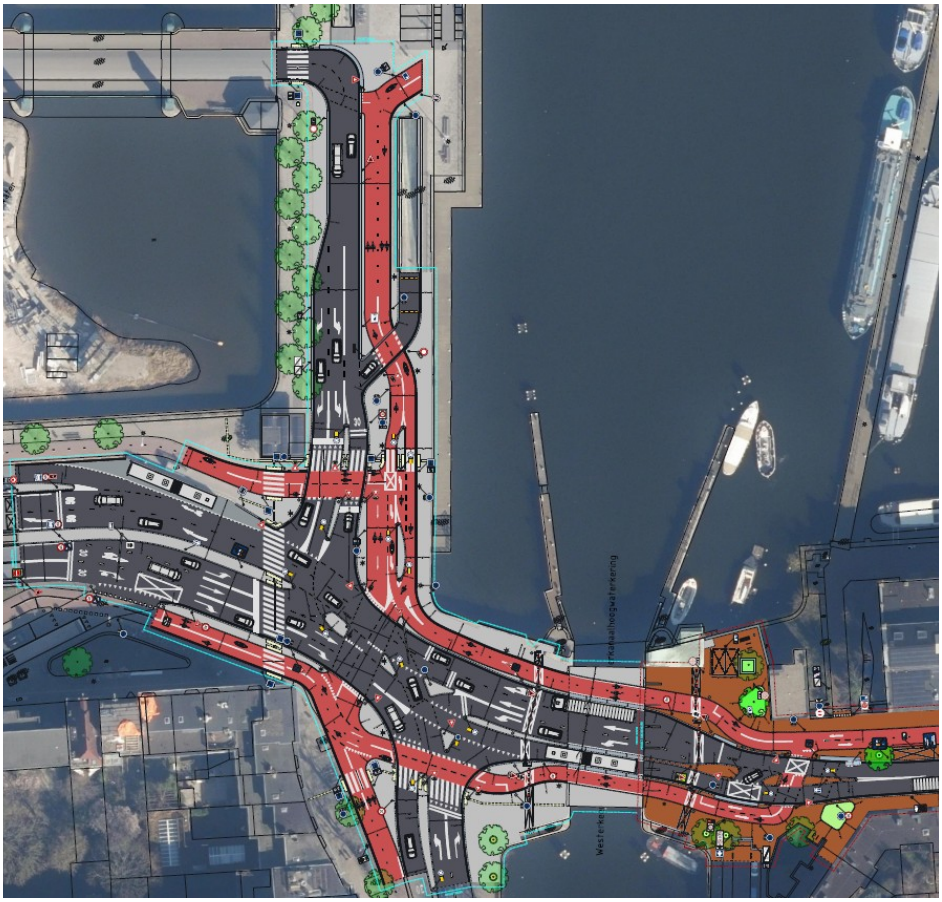
- De inrijdende auto’s van de Kistdamgarage moeten met het fietsverkeer van en naar de Pontssteiger te kruisen.
- Geen grote optimalisatie van looproutes mogelijk, maar ruimtes worden ook niet smaller.

Conclusies omtrent variant 4:

- Uit de SSK-raming (detailniveau variantstudie) is gebleken dat de investering in een fietspad over de steiger 10x zo groot zal worden, een dergelijke investering staat niet in verhouding tot de gemeten veiligheidswinst (zie rapport Verkeerssimulatie Vissim).
- Het voetpad op de steiger moet verlegd worden. Dit betekend dat er een nieuwe steiger voor voetgangers moet worden gebouwd. Daarvoor dient minstens een bestemmingsplan wijziging doorgemaakt te worden van ‘water’ naar ‘kade’. Dat kost tijd en capaciteit.
- Als wij de kosten en baten tegen elkaar uitzetten, blijkt deze variant financieel niet haalbaar.
- Omdat deze variant financieel niet inpasbaar is heeft het geen toegevoegde waarde om deze in een VISSIM-simulatie verder uit te werken.

VOOSTEL GEMEENTE
D.D. 20 april 2026

Er is een dubbelzijdig fietspad aan de oostkant van de pontsteiger ingetekend. Op het nieuwe fietspad aan de oostzijde is veel 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. De noord-zuid oversteek is korter dan in de huidige situatie en ook sluit de oostzijde ligging beter aan voor fietsverkeer van en naar Centraal Station. Ten opzichte van het vorige ontwerp is er ook een opstelvak voor de garage inrijdende auto’s ingetekend.



2. Terugkoppeling auto & fietstellingen

**Het verslag is aangevuld met een korte samenvatting van de tellingutikomsten.*

Om de door de gemeente getekende variant te kunnen analyseren in Vissim, dient het model gevoed te worden met data. Daarom zijn er van 20 januari 2026 tot 4 februari 2026 door bureau Dufec nieuwe fiets en autotellingen uitgevoerd. Daarbij is de meetperiode bewust uitgesteld vanwege de periode van heftige sneeuwval en hinder door gladheid aan het begin van januari. De verkeerssystemen functioneerden normaal tijdens de tellingen. Er is gemeten op de volgende locaties;

A. Fiets:
- Noordelijk fietspad s100 (brug) - Tussen Pontsteiger en Houtmankade
- Zuidelijk fietspad s100 (brug) - Tussen Pontsteiger en Houtmankade
- Westelijk fietspad S100 (Houtmankade) - Tussen Nova Zemblastraat en S102
- Zuidelijk fietspad S102 (Tasmanstraat) - Tussen Tasmanstraat en Pontsteiger
- Noordelijk fietspad S102, (Tasmanstraat) - Tussen Tasmanstraat en Pontsteiger
- Westelijk fietspad Pontsteiger - Tussen S102 en Gevlebrug
- Westelijk voetpad Pontsteiger - Tussen S102 en Gevlebrug
- Gevlebrug - Tussen Karlskrona-eiland en Pontsteiger
- Noordwestelijk fietspad Pontsteiger - Tussen Westelijk fietspad Pontsteiger en Gevlebrug
- Oostelijk fietspad Pontsteiger - Tussen Westelijk fietspad Pontsteiger en pontaanlanding

B. Auto:
- Pontsteiger - Tussen S102 en Gevlebrug
- Ingang Pontsteigergarage – Tussen S102 en Kistdamgarage
- Gevlebrug –Tussen Karlskrona-eiland en Pontsteiger
- Uitgang Kistdamgarage - Tussen Kistdamgarage en S102

Deze tellingen zijn openbaar inzichtelijk op de website; https://basec.nl/

Telgegevens laten zien dat het maatgevende moment voor auto's richting de garage ligt in het avondspits uur (tussen 17:00 en 18:00). Voor de analyse van het inrijden van de garage is dit moment maatgevend omdat ook de inrijdende autostroom naar Houthavens dan het hoogst is, terwijl de fietsstroom nog steeds druk te noemen is.

rijrichting op Pontsteiger	ochtendspitsuur	avondspitsuur	etmaal
autoverkeer naar parkeergarage	8	26	223
autoverkeer naar Houthavens	58	92	968
fietsverkeer op westelijk fietspad (doorsnede)	1002	901	7255
autoverkeer vanaf parkeergarage	37	13	229

De tellingen zijn niet alleen op uurbasis geaggregeerd, maar ook op minuutniveau. Uit de data blijkt dat de fietsintensiteit sterk kan schommelen als gevolg van de pontaanlanding. Ter indicatie: er zijn vele minuten waarbij het aantal fietsers niet boven de 20 uitkomt, maar er zijn ook minuten waarbij het totaal aantal fietsers in een minuut rond de 70 ligt. In dat laatste geval zal een

auto waarschijnlijk lang moeten wachten tot er een hiaat in de fietsstroom optreedt. Door de inrijdende voertuigen van de garage te matchen met de intensiteiten van de fietsers is er een inschatting te maken van het aantal fietsers per minuut dat een auto tegenkomt bij het inrijden van de garage. Hierbij is uitgegaan van praktijktellingen van twee weken in het voorjaar 2026.

De tellingen van Dufec zijn vergeleken met de data van de VvE Kistdamgarage. Er zit een discrepantie in deze data, die zich niet zomaar laat verklaren. Echter wordt dit in het verkeersmodel opgevangen, samen met de groei van verkeer in de toekomst, door ook een doorrekening te maken met een verdubbeling van het aantal inrijdende auto's en 50% meer fietsverkeer.

3. Terugkoppeling verkeerskundig onderzoek middels VISIM model

Uit onderstaande tabel is op te maken dat voor de helft van de voertuigen de kans op (lang) wachten zeer klein zal zijn omdat het aantal te kruisen fietsers erg laag is. Voor 5% van de automobilisten is de kans groot dat er lang gewacht moet worden. Hoe lang automobilisten moeten wachten en of dit leidt tot wachtrijvorming is niet uit de tellingen-data op te maken. Dit ligt onder andere aan het aankomstpatroon van autoverkeer, of fietsers naast elkaar rijden en de snelheidsverschillen tussen fietsers. Dit is verder met microsimulatiemodel Vissim onderzocht.

aantal te kruisen fietsers in 1 minuut	voertuigen richting parkeergarage	aandeel
0-10	159	53%
11-20	90	30%
21-30	25	8%
31-40	11	4%
41-50	8	3%
51-60	1	0%
61-70	4	1%
>70	0	0%
totaal aantal voertuigen richting garage in meetperiode (werkdagen, avondspitsuur)	298	100%

Met behulp van Vissim is zowel het geregelde kruispunt als de verkeersinfrastructuur bij Pontsteiger gemodelleerd en gesimuleerd. De uitkomst is dat de gemiddelde wachttijd richting parkeergarage uitkomt op 4 seconden. Voor 75% van het verkeer geldt dat de vertraging korter is dan vijf seconden. Voor de overige 25% varieert het van 5 sec tot 60 sec.

De simulatie geeft tevens aan dat de wachtrijvorming op deze locatie zeer incidenteel is, het gaat om momenten dat er twee voertuigen richting garage rijden op een moment dat er tevens veel fietsers rijden. Vervolgens moet er verkeersaanbod zijn richting Houthavens om er voor te zorgen dat er een wachtrij ontstaat die de doorgang voor autoverkeer bij het kruispunt blokkeert en impact heeft op de doorstroming. Dit komt niet uit de cijfers naar voren, de kans is erg klein dat dit voorkomt maar is theoretisch wel aanwezig. Overigens is er binnen de huidige situatie ook al kans op kruispuntblokkade zodra er twee voertuigen vanaf de van Diemenstraat rechtsaf slaan en voorrang moeten verlenen aan parallel rijdend fietsverkeer.

<u>Gevoeligheid voor toename verkeer</u>

Het nieuwe ontwerp zorgt er voor dat minder auto’s met fietsers hoeven te kruisen op Pontsteiger, dit effect zal door een toename van autoverkeer en/of fietsverkeer alleen maar sterker worden. Toename van fietsverkeer maakt ook dat de meerwaarde van een logischere route voor fietsers sterker wordt. Een toename van autoverkeer of fietsverkeer zal wel ongunstig voor verkeer dat richting entree van de parkeergarage rijdt.

Een simulatie met een verdubbeling van het aantal auto’s richting parkeergarage (naar 60 voertuigen in een uur) heeft geen impact op de gemiddelde vertraging van dit verkeer, en zorgt niet voor langere wachtrijen.

Een simulatie met een toename van 50% meer fietsers van en naar de pont laat zien dat de kans op wachten toeneemt voor autoverkeer, maar dat de gemiddelde wachttijd (7 seconden) nog steeds dusdanig kort is dat het geen impact heeft op de doorstroming op het kruispunt, van een blokkade is geen sprake. Het ontwerp lijkt gevoeliger voor de gekozen toename van fietsverkeer dan voor de gekozen toename van autoverkeer.

4. Vervolgafspraken

Na aanleiding van het gesprek gaat de gemeente aan de slag met de volgende verzoeken;

- De gemeente deelt de teldata en het Vissimverslag met de aanwezigen, en vraagt daarbij aan de aanwezigen om hun eventuele vragen gebundeld terug te sturen. Reeds genoteerd staat het volgende;
    - Wordt het Vissimmodel vaker gebruikt voor het inrijden van garages? En gelden hierbij andere parameters dan bij de doorekening van bijvoorbeeld een kruising?
    - Welke verblijfstijd is er aangehouden voor het inrijden van de garage? Automobilisten zullen in de praktijk geheel moeten stoppen om fietsers voor te laten en hebben meer handelingstijd nodig om vervolgens weer op te trekken.
    - Ontstaat er tijdens piekmomenten terugslag van auto’s dwars door de fietsdiagonaal op de kruising? Hoe is de VRI afgesteld?
    - Is de VRI doorgerekend met gemiddelde aantallen of piekaantallen?
    - Is het openen van de brug (nu overigens al een tijdje defect) meegenomen in Vissim? Wordt de brug in de toekomst ook geopend tijdens piekmomenten?
- De gemeente gaat na of het bordje bij de Kistdamgarage ook meertalig kan worden ingezet.
- De gemeente gaat na of er een ontwerpoptimalisatie omtrent kruisende stromen mogelijk is bij de uitgang van de Kistdamgarage.
- De gemeente gaat na of er snelheidsbeperkende maatregelen kunnen worden ingezet op het fietspad ter hoogte van de ingang van de Kistdamgarage.
- De gemeente verwijdert in het ontwerp de huidige paaltjes op het voetpad naast de Kistdamgarage. Zo is het voetpad weer voor iedereen te gebruiken.
- Er wordt aangegeven dat er in eerdere participatie is toegezegd geen ‘vergevingsgezinde stoepranden’ toe te passen. Dit in verband met de

scheiding van stromen voetgangers en fietsers. De gemeente gaat na waar dit toepasbaar is.

- De gemeente tekent de wens van andere bewoners voor woning beschermende maatregelen vanuit eerdere participatie in.
- De gemeente laat weten dat de bereikbaarheid van de Kistdamgarage tijdens de werkzaamheden wordt geborgd in een toekomstig BLVC-plan, dat ten tijde van de technische voorbereiding wordt opgesteld. Daarbij wordt de bereikbaarheid van de garage een uitgangspunt.