Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief
Beantwoording schriftelijke vragen

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	24-02-2025
Portefeuille(s)	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Portefeuillehouder(s):	Melanie van der Horst
Behandeld door	V&OR ([redacted]@amsterdam.nl)
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen van het lid Bobeldijk inzake zorgen van bewoners over de veiligheid van het nieuw aan te leggen kruispunt Kattenburgerstraat en Dijksgracht

Geachte leden van de gemeenteraad,

Op 31 januari 2025 heeft het college schriftelijke vragen ontvangen van het lid Bobeldijk inzake zorgen van bewoners over de veiligheid van het nieuw aan te leggen kruispunt Kattenburgerstraat en Dijksgracht. Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan.

Toelichting door de vragenstellers
De SP-fractie ontvangt signalen van buurtbewoners die zich zorgen maken over de veiligheid van het nieuw aan te leggen kruispunt Kattenburgerstraat en Dijksgracht. De gemeente wil een nieuw fiets en wandelpad aanleggen langs de Dijksgracht Oost tussen de VOC-kade en de Kattenburgerstraat. Bewoners maken zich zorgen over het kruispunt waar fietsers moeten gaan oversteken. Ze wijzen op de onoverzichtelijke situatie door enerzijds het spoorviaduct met pilaren in het
midden, en anderzijds de brug waar de auto's overheen komen. Auto's hebben pas op een laat moment zicht op fietsers op de kruising. Het zal daar gaan om overstekende fietsers, fietsers die – komende van alle vier de richtingen - links af willen slaan. Ook wijzen ze erop dat met deze
plannen in de toekomst veel meer fietsers gebruik gaan maken van dit onoverzichtelijke kruispunt.

Naar verluidt heeft het verkeersadviesbureau Verkeersatelier in een rapport uit februari 2024 ook gewezen op de veiligheidsrisico's bij het kruispunt. De SP-fractie heeft begrepen dat naar
aanleiding van dit advies aanpassingen zijn gedaan aan het ontwerp, maar Verkeersatelier
desalniettemin toch de conclusie heeft getrokken dat in de voorliggende plannen met het
kruispunt, de veiligheid niet goed genoeg geborgd is.

De SP-fractie heeft geen aanleiding om te denken dat het stadsbestuur lichtzinnig omspringt met de verkeersveiligheid en eventuele veiligheidsrisico's. Toch houdt de SP-fractie wel graag de vinger aan de pols. Omwonenden en bewonersorganisatie 1018 trekken niet voor niets al tijden lang aan de bel.

Gezien het vorenstaande stelt ondergetekende, namens de fractie van < SP >, op grond van artikel 84 van het Reglement van orde gemeenteraad en raadscommissies Amsterdam, de volgende schriftelijke vragen:

1 *Is het college bekend met het filmfragment[1] dat door omwonenden is vastgelegd om hun zorgen met betrekking tot het kruispunt te illustreren? En zo ja, hoe beoordeelt het college deze zorgen? Graag een toelichting*

Antwoord: Het college en het DB van stadsdeel Centrum zijn bekend met het filmfragment van de huidige situatie van de Kattenburgerstraat ter hoogte van de Dijksgracht West, waarbij een aantal bewoners de oversteekbeweging simuleren zoals dat straks, wanneer het fietspad gereed is, vaker gaat gebeuren. Het kruispunt is echter nog niet opnieuw ingericht en het filmfragment maakt dan ook duidelijk dat de huidige situatie inderdaad onveilig is, als de toekomstige verbinding er al zou liggen. Het geeft daarmee goed aan dat dit kruispunt een nieuwe inrichting nodig heeft als er straks een fietspad is aangelegd aan de Dijksgracht Oost.

2 *Is het juist dat verkeersadviesbureau Verkeersatelier in februari 2024 een advies heeft uitgebracht waarin staat dat de voorliggende plannen met betrekking tot het kruispunt veiligheidsrisico's met zich mee brengen?*

Antwoord: Verkeersatelier heeft in opdracht van gemeente en in samenwerking met bewoners een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd waarbij het ontwerp van het kruispunt getoetst is op kenmerken die risico's vormen voor de verkeersveiligheid. Daarbij heeft Verkeersatelier geconcludeerd in februari 2024 dat het ontwerp een verhoogd verkeersveiligheidsrisico kent. Om die reden is het ontwerp inmiddels aangepast en is een groot deel van de geconstateerde verkeersveiligheidspunten ondervangen.
Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum neemt binnenkort een definitief besluit op de aanpassingen van het ontwerp. Op 28 januari en 11 februari 2025 is in de stadsdeelcommissie hierover gesproken. De stadsdeelcommissie heeft geadviseerd om op een paar punten nog onderzoek te doen, waaronder de

[1] Het fragment is hier terug te vinden: https://vimeo.com/1040165394 (Geraadpleegd 31-1-2025)

relatie met de verkeerslichten op de Piet Heinkade.

Link naar de vergaderstukken stadsdeelcommissie:
https://centrum.notubiz.nl/vergadering/1285715

3 *Indien ja, kan het college de passages waarin deze risico's benoemd worden in de beantwoording van deze vraag delen?*

Antwoord: In de oplegnotitie van november 2024 van de verkeersveiligheidsaudit heeft Verkeersatelier hun bevindingen over het kruispunt als volgt verwoord:
Voor het DO (Definitief Ontwerp) ter hoogte van de kruising Kattenburgerstraat – Dijksgracht is de conclusie dat de kruising een verhoogd verkeersveiligheidsrisico kent. Dit verhoogde verkeersveiligheidsrisico wordt veroorzaakt door een opeenstapeling van factoren, zoals zichtproblemen, beperkte opstelruimte, (verwachtte) hoge intensiteiten fietsers en gemotoriseerd verkeer en beperkte herkenbaarheid van de oversteek. Ook wordt op de kruising gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer gemengd waardoor er geen homogeniteit is en blijft de snelheid naar verwachting hoog. Hierdoor is er weinig ruimte beschikbaar voor het maken van fouten, dan wel corrigeren en anticiperen op medeweggebruikers. De opeenstapeling van factoren zorgt ervoor dat de voorspelbaarheid en vergevingsgezindheid onder druk staat.

4 *Is het juist dat adviesbureau Verkeersatelier na gedane aanpassingen in het ontwerp toch weer de conclusie heeft getrokken dat de verkeersveiligheid niet volledig geborgd is? Graag een toelichting.*

Antwoord: Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum heeft besloten de ontsluitingsroute van veegwagens van nabijgelegen stadswerf niet meer over het fietspad te faciliteren. Dit was in het rapport van het Verkeersatelier van februari 2024 een belangrijk punt. Door het weren van veegwagens, ontstaat ruimte voor een aantal verbeteringen voor de verkeersveiligheid.

Er zijn na de verkeersaudit in totaal 15 aanpassingen aan het ontwerp gedaan, waaronder :

- Aanpassingen van de bandenlijnen, waardoor de fietsers die over steken komende vanuit de Dijksgracht Oost verder naar voren kunnen rijden en daardoor iets meer zicht hebben.
- De rijbaan is versmald, wat een matigend effect heeft op de snelheid van het verkeer.
- Er zijn objecten verschoven, zoals borden en lichtmasten.
- De inrit en uitrit banden zijn steiler gemaakt waardoor fietsers er alleen langzaam overheen kunnen.

Vervolgens heeft Verkeersatelier het aangepaste ontwerp van het kruispunt en een alternatief ontwerp van bewoners beschouwd. Zij hebben aangegeven dat ondanks de aanpassingen sprake blijft van een ontwerp dat niet vergevingsgezind is en aanzienlijke verkeersveiligheidsrisico's bevat, waarbij drie aanbevelingen zijn meegegeven die de situatie in de ogen van Verkeersatelier verbeteren. Deze drie aanbevelingen stonden overigens ook al in het eerdere rapport genoemd en beoordeeld door de verkeerskundig specialisten binnen de gemeente, maar zijn op aangeven van deze specialisten door het dagelijks bestuur van Centrum niet overgenomen. Dit zijn de volgende punten:

a. *Het afdwingen van de maximale snelheid van 30km/u met fysieke maatregelen of met camera's (flitspaal).*

Het Verkeersatelier concludeert dat de snelheid ter plekke te hoog is en neemt daarbij aan dat dit in de nieuwe situatie niet verandert. Op dit punt verschilt het dagelijks bestuur van inzicht met het bureau, het nieuwe ontwerp kent voldoende snelheidsremmende maatregelen door de uitbuiging en versmalling van de rijbaan en de toevoeging van een middengeleider voor fietsers. Ook het gemeentelijk Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit concludeert dit en heeft (meermaals) op dit ontwerp positief geadviseerd.

Aanvullende fysieke verkeersremmende maatregelen als drempels of een plateau zijn hier niet mogelijk vanwege de ligging van het spoorviaduct en het feit dat dit kruispunt op een brugdek ligt.

Het dagelijks bestuur zal na aanleg van het kruispunt de nieuwe verkeerssituatie monitoren en wanneer blijkt dat de snelheid toch te hoog blijkt te zijn pleiten voor een mobiele flitspaal op deze locatie. Ook wordt komende periode besteed om samen met een verkeersgedragsdeskundige naar maatregelen te kijken die het gedrag van verkeersdeelnemers kan beïnvloeden.

b. *De middengeleider dichtzetten voor gemotoriseerd verkeer dat gaat naar en komt van Dijksgracht West.*

De Dijksgracht West wordt gebruikt door een beperkt aantal voertuigen van ondernemers en bewoners. Uit de telling van oktober 2024 bleek dat het gaat om gemiddeld 200 tot 250 voertuigen per dag waarvan ongeveer 8 vrachtwagens. In combinatie met het lage aantal fietsers dat hier in de toekomst oversteekt (1400 tot 2400 per dag), ziet het DB dit niet als een aanzienlijk verkeersveiligheidsrisico. Aanvullend zou de voorgestelde maatregel de bereikbaarheid van Dijksgracht West beperken en mogelijk onwenselijke voertuigbewegingen bij o.a. het kruispunt Piet Heinkade in de hand werken. Dit punt is in de stadsdeelcommissie van stadsdeel Centrum van 11 februari jl. besproken en de commissie heeft dit punt niet als advies aangenomen. Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum stelt daarom voor om de situatie na aanleg ook op dit punt te monitoren. Op basis hiervan kan een eventueel linksaf

verbod vanuit zuidelijke richting alsnog worden overwogen als het positieve effect hiervan opweegt tegen de negatieve consequenties voor de bereikbaarheid van dit gebied.

c. Het trottoir in het viaduct aan de westzijde van de Kattenburgerstraat opheffen om de rijbaan verder uit te buigen.

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum ziet dit niet als een veiliger alternatief. Het trottoir verbindt de Dijksgracht West met tramhalte Kattenburgerstraat. Alhoewel het om een klein aantal voetgangers gaat, leidt het verwijderen van het trottoir tot extra oversteekbewegingen van voetgangers (tweemaal om tramhalte te bereiken) en lokt uit dat voetgangers over de rijbaan gaan lopen. In het ontwerp hebben fietsers op de middengeleider goed zicht op het tegemoetkomend verkeer uit het viaduct en vice versa.

5 Indien vraag 4 juist is, kan het college de passage waarin deze conclusie getrokken wordt in de beantwoording van de vragen verwerken?

Antwoord: Dit is reeds verwerkt in het antwoord bij vraag 4.

6 De SP-fractie heeft begrepen dat uiteindelijk het gewijzigde ontwerp is goedgekeurd door het gemeentelijke Toetsteam, is dit juist?

Antwoord: Dit is juist. Het Toetsteam heeft tweemaal positief geadviseerd. Zowel op het eerdere ontwerp als het aangepaste ontwerp. Het Toetsteam adviseert nog om te kijken of de verlichting onder het spoorviaduct kan worden verbeterd en stelt kleine aanpassingen in de belijning voor. Die punten worden overgenomen. Zie ook de bijlage bij de stukken voor de stadsdeelcommissie, genoemd in vraag 2.

7 Als het klopt dat het gewijzigde ontwerp uiteindelijk is goed gekeurd en als het klopt dat
Verkeersatelier hier nog steeds serieuze kanttekeningen bij heeft geplaatst, kan het college dan
aangeven hoe het komt dat verkeersadviesbureau Verkeersatelier en het gemeentelijke
Toetsteam tot een verschillende conclusie komen? Graag een toelichting.

Antwoord: Deze verschillen zijn te verklaren omdat Verkeersatelier en het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (OR&M) op verschillende manieren het ontwerp hebben beoordeeld. Verkeersatelier heeft het ontwerp enkel en alleen bekeken op risico’s die betrekking hebben op verkeersveiligheid. Andere aspecten die een rol kunnen spelen bij beslissingen over ontwerp en inrichting zijn geen onderdeel van de verkeersveiligheidsaudit. Het gemeentelijk Toetsteam OR&M is een door het college ingesteld gremium dat ook andere

aspecten meeweegt in hun advies en ook toetst op uitvoerbaarheid. Zij adviseren integraal op onder meer verkeersveiligheid, techniek, beheerbaarheid en bereikbaarheid.

Aanvullend is het belangrijk om te vermelden dat Verkeersaterlier als externe partij de beoordeling gedaan heeft op basis van de principes van Duurzaam Veilig en CROW richtlijnen. De richtlijnen zijn echter in de binnenstedelijke context van Amsterdam (en ook in andere steden) op weinig locaties volledig toe te passen. Het Verkeersatelier heeft aangegeven niet te kijken naar de feitelijke uitvoerbaarheid van het ontwerp, dit is volgens dit bureau namelijk een afweging voor de wegbeheerder (in dit geval de gemeente).

Wij verwachten u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Melanie van der Horst
Wethouder Verkeer