1. **a) In hoeverre in het verleden gekeken naar hele andere oplossing voor hoe fietspad op Kattenburgerstraat komt?**

In het verleden is onder andere gekeken naar een fietstunnel, een fietsbrug of een verdiept fietspad onder de Mariniersbrug door. Om financiële en technische redenen is dat toen niet haalbaar gebleken. Dit blijkt uit de Inspraakreacties en de Nota van Beantwoording uit 2018.

In het ontwerp is het uitgangspunt vervolgens geweest dat het fietspad direct aansluit op de Kattenburgerstraat. Bij het bepalen van de locatie van de oversteek is voorafgaand aan de besluitvorming in 2018 gekeken naar de mogelijkheden om deze meer richting de brug te realiseren. Dan zou er een deel van de monumentale Mariniersbrug gesloopt moeten worden om een vergelijkbare situatie te creëren als aan de westkant. Vandaar dat gekozen is om de huidige poort iets te verbreden en een loopbrug voor de voetganger te maken.

b) Hoe kan je ervoor zorgen dat fietsers vanaf het fietspad DGO alleen naar rechts gaan richting PH kade, waarbij je dus geen kruispunt op de Kattenburgerstraat aanlegt.

c) Is het mogelijk de oversteek voor fietsers over de Kattenburgerstraat niet thv DGW te faciliteren, maar in het verlengde van de Marinierskade?

Wanneer men kiest voor een fietspad op de Dijksgracht Oost moet per definitie een oversteekvoorziening bij de kruising met de Kattenburgstraat worden gerealiseerd. Het is onmogelijk fietsers te verbieden linksaf te gaan, alleen al omdat dit de route naar het centrum is.
Daarnaast is de ervaring dat fietsers , zeker in Amsterdam, zich niet laten sturen met fysieke maatregelen of bereid zijn ingewikkelde bewegingen uit te halen om alsnog hun gewenste route te vervolgen. Zeker niet als de gewenste route (in dit geval) een zeer logische route is, dus richting het centrum. Indien een oversteek van fietsers of elders wordt gefaciliteerd, dan leidt dat júist tot gevaarlijke situaties omdat fietsers dan over de stoep of tegen het verkeer in gaan fietsen.

In het ontwerp zijn verschillende keuzes gemaakt om fietsers duidelijk te maken dat de doorgaande fietsroute niet over de Dijksgracht West loopt. De huidige inrichting van Dijksgracht West, met verkeersdrempels en materiaalkeuze, nodigt niet uit als doorgaande route. Dit wordt extra geaccentueerd door de materiaalkeuze bij de kruising en de aanleg van inritconstructies. Dit is oncomfortabel en remt de snelheid.

2. **a) over de prognoses van hoeveel fietsers daar gaan rijden en linksaf, rechtsaf of rechtdoor zouden willen**

b) En waar de schattingen op worden gebaseerd.

c) En wat vergelijkbare fietspaden zijn (voor een gevoel bij de getallen).

Het aantal fietsers dat in de toekomst gebruik maakt van Dijksgracht Oost wordt geschat op 2.000 tot 3.500 fietsers per etmaal (totaal van beide richtingen). Dit is een schatting waarbij is gekeken naar tellingen van fietspaden in de directe omgeving, de ligging van het fietspad in het fietsnetwerk en de grootte van het verzorgingsgebied. Omliggende straten en kruispunten kunnen deze hoeveelheid verkeer goed dragen.

De route Dijksracht Oost en West naar Centraal Station is voor een klein deel van de stad een snellere route dan de bestaande route. Het gaat dan vooral om de bewoners van het noordelijke deel van Oostenburg. Voor een grotere groep is de Dijksgracht Oost een interessantere route voor centrum oost, maar nog steeds een relatief beperkt aantal. De Oostenburgergracht en Sarphatistraat zijn namelijk zeer aantrekkelijke en snelle routes die voor bewoners van Oostenburg en de Oostelijke Eilanden.

Grote aantallen fietsers worden hier dus niet verwacht. Het is een ontbrekende schakel in het lokale fietsnetwerk en het is vooral een handige route voor mensen die in het noordelijke deel van Oostenburg wonen. Dijksgracht Oost wordt nooit een hoofddrager van het fietsverkeer in stadsdeel Oost en Centrum. Daarvoor kent de route teveel concurrentie als de Veemkade, Piet Heijnkade en de Eilandenboulevard/Prins Hendrikkade.

Op https://basec.nl/ is het mogelijk om (fiets)tellingen te bekijken. Een voorbeeld van een fietspad dat binnen de geschatte bandbreedte ligt is Cruquiuskade.

3. **In hoeverre is deze locatie vergelijkbaar met andere plekken in Amsterdam? Wat zou daar uitkomen als een verkeersveiligheidsaudit wordt uitgevoerd?**

Die vraag is lastig te beantwoorden, omdat die audit niet op andere plekken is uitgevoerd.
Vast staat dat deze verkeersveiligheidsaudit het ontwerp beoordeelt op enkel verkeersveiligheid, getoetst aan landelijke richtlijnen. In de audit wordt niet gekeken naar andere aspecten zoals bereikbaarheid, inpasbaarheid, duurzaamheid, uitvoerbaarheid, etc.

Naar verwachting leidt een dergelijke audit bij praktisch alle kruispunten in Amsterdam centrum tot meerdere verkeersveiligheidspunten. In de bestaande stad is de ruimte vaak schaars en kan onmogelijk aan alle verkeersveiligheidsprincipes worden voldaan. Op veel locaties zijn de landelijke richtlijnen niet inpasbaar. Een kruispunt wordt zo veilig mogelijk in ontworpen binnen de ruimtelijke context.

Als voorbeeld van zo'n afweging:
De audit geeft bijvoorbeeld aan dat fietsers en auto's van dezelfde ruimte gebruik maken op de oversteek. Dit is in strijd met het duurzaamveilig-principe dat stelt dat verkeersfuncties zoveel mogelijk gescheiden moeten zijn. In dit geval is het creëren van ruimte voor zowel fiets als auto fysiek onmogelijk. Het onmogelijk maken van de autobeweging zal ervoor zorgen dat de Dijksgracht west vanuit zuid richting niet meer in te rijden is. Dit betekent grote gevolgen voor bewoners van de Dijksgracht West en de medewerkers van bijvoorbeeld de verkeerscentrale die daar is gevestigd. Daarom wordt geaccepteerd dat er autoverkeer van dezelfde ruimte gebruik maakt als de fietser. Omdat het om alleen bestemmingsverkeer gaat, de straat doodlopend is en ook nog met een verzinkbare paal wordt afgesloten wordt dit acceptabel geacht.

4. **Bestaat er zoiets als een ondergrens voor veiligheid als het gaat om een kruispunt, hoe wordt dat geformuleerd?**

Dat is lastig te bepalen en de praktijk is vaak weerbarstig. Aan de hand van de aanwezige ervaring en expertise binnen de gemeente wordt dit per situatie beoordeeld. Daarbij wordt o.a. geprobeerd rekening te houden met gedrag van weggebruikers, al is het nooit helemaal in te schatten hoe mensen zullen reageren. Binnen de gemeente is de expertise- en toetsteam aangesteld hier een oordeel en advies over uit te brengen.

5. **Zijn er vergelijkbare kruispunten (hoe moeilijk dat ook is) in de stad?**

Er is geen vergelijkbaar kruispunt bekend. Het spoor en het water zijn twee unieke kenmerken die op deze wijze niet veel voorkomen.

6. **Wat zijn de mogelijkheden mbt beweegbare hekjes om de snelheid uit het fietspad te halen, maar die evt wel auto door kunnen laten als dat nodig is (ik zocht naar een mooi voorbeeld dat ik ken uit andere landen, maar is moeilijk te googlen, zie hieronder)?**



Het is niet wenselijk hekken op het fietspad te plaatsen vanwege het risico op ongelukken. In het ontwerp zijn andere maatregelen genomen om de snelheid eruit te halen. O.a. door de aanleg van (steile) inritbanden en materiaalkeuze.