Aanvraagformulier Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

Invulinstructie: vul alle velden zo compleet mogelijk in. De *lichtgrijze, cursieve teksten* in de kaders dienen ter ondersteuning bij het invullen en kunnen door de invuller verwijderd worden.

Disclaimer:
Het Toetsteam voert een integrale, finale toets uit op planproducten, op 2 verplichte toetsmomenten: vooraf aan de vaststelling van 1) de nota van uitgangspunten (NvU) of Stedenbouwkundig Plan en 2) het (definitief) ontwerp.
Bij deze toetsing wordt zo breed mogelijk gekeken, maar houd er rekening mee dat voor een aantal specialistische onderwerpen nadere afstemming nodig is met het specifieke beleidsterrein, want het benodigd detailniveau op deze aspecten is groter dan waar het Toetsteam op toetst.
Hier volgt een niet uitputtende lijst van zaken waarop niet getoetst wordt:
Intelligente toegang – neem contact op met Loodsteam Intelligente Toegang, 5.1, 2, i @amsterdam.nl .
Bewegwijzering – neem contact op met Commissie Bewegwijzering Amsterdam (CoBA), 5.1, 2, i @amsterdam.nl .

1. Gegevens project

Projectnaam	**Fiets/voetpad Dijksgracht Oost**
Opdrachtgever	V&OR
Opdrachtnemer	IB
Indiener	5.1, 2, e
Datum indiening	29-10-2024
Eerder geweest bij Toetsteam OR&M	CVC: 2018 Toetsteam: 16 mei 2023 (positief)

2. Nadere projectspecificatie

Soort project	PBI
Te toetsen planproduct	Aanpassing op DO door ontwerper R&D n.a.v. advies stadsdeelcommissie en verkeersveiligheidsaudit
Plusnet/ Hoofdnet	Het fiets-/voetpad Dijksgracht Oost sluit aan op de Kattenburgerstraat. Dit is Plusnet fiets, Hoofdnet auto en Hoofdnet bus.

Projectomschrijving
Op de kade langs de Dijksgracht Oost, tussen de Kattenburgerstraat en de VOC-kade, komt een fiets- en voetpad. Dit zorgt voor de verbinding tussen de Czaar Peterbuurt, de nieuwe woonwijk Oostenburg en het Centraal Station. Voor de komst van het fiets- en voetpad moet het groen op de kade worden verwijderd. Dit groen wordt door vleermuizen gebruikt als voedselgebied. Ter compensatie, tussen de kade en de ligplaatsen, komt o.a. een groene zone met riet en waterplanten (hierna plas-draszone) en op het spoortalud komt bloemrijk gras. De groencompensatie is vastgelegd in de ontheffing Wet natuurbescherming (verleend op 20 december 2021).

Het definitief ontwerp van het fiets-/voetpad is in 2018 vastgesteld door het Dagelijks Bestuur Stadsdeel Centrum en voorafgaand daaraan positief geadviseerd door de CVC. Op het verkeerskundig DO heeft het toetsteam op 16 mei2023 positief geadviseerd.

Het DO is in september 2023 door het DB vastgesteld. Bij de behandeling van het DO in de stadsdeelcommissie is een advies aangenomen waarbij extra aandacht is gevraagd voor de verkeersveiligheid van het kruispunt met de Kattenburgerstraat, mede vanwege zorgen bij een groep bewoners. Dat advies is aanleiding geweest om een extern bureau (Verkeersatelier) een verkeersveiligheidsanalyse uit te laten voeren. Ook heeft het DB besloten de aanrijdroute voor veegwagens naar de nabijgelegen stadswerf niet via het nieuwe fietspad te faciliteren.

Met de resultaten uit de audit en de ruimte die ontstond vanwege het verdwijnen van de veegwagens, heeft de verkeerskundig ontwerper van R&D een aantal aanpassingen verwerkt in het ontwerp ter hoogte van het kruispunt met de Kattenburgerstraat. Het aangepaste DO zorgt in algemene zin voor een verbetering van het zicht van en op fietsers, verbetert de oversteekbaarheid en brengt de snelheid ter hoogte van het kruispunt omlaag. De aanpassingen aan het DO ligt nu voor bij het toetsteam.

Op de tekening in de bijlage zijn alle wijzigingen genummerd die corresponderen met de nummers in de tabel hieronder. Het toetsteam wordt gevraagd het ontwerp te toetsen met inachtneming het eerdere advies uit 2023 en de aangebrachte wijzigingen.

Nr.	ingreep/maatregel	omschrijving
1	kruizen plaatsen	Er worden kruizen op de weg geplaatst zodat automobilisten de oversteek vrij houden in geval van file
2	steunpunt smaller	Het steunpunt is smaller dan in het eerdere ontwerp. Hierdoor kunnen we de inritband vanaf dijksgracht Oost dichter op de weg-as te plaatsen waardoor het zicht tussen fiets en autoverkeer toeneemt.
2a	steunpunt smaller	Door het versmallen van de inritband (4) en het versmallen van het steunpunt (2) wordt dit knelpunt voor de voetganger minder kritiek. Dit was 0,90m en wordt nu 1,40m tusser het muurtje en de inritband.
3	uitstraling middeneiland	Er zijn verschillende manieren om het middeneiland vorm te geven. Het project stelt voor om de banden door te laten lopen en elementenverharding toe te passen. De banden liggen a-niveau zodat bevoorradingsverkeer richting de dijksgracht west de bocht kan nemen.
4	stijlere inritband	Er wordt een stijlere inritband toegepast. Het hoogteverschil blijft hetzelfde. Deze is minder comfortabel waardoor fietsers gedwongen worden om af te remmen. Zij zullen daardoor eerder genijgd zijn om voorrang te verlenen.
5	voetgangersoversteek	Er wordt een voetgangersoversteek met kanalisatiestrepen gemaakt. De voetganger verlaagde banden. Bij het vorige ontwerp moest de voetganger nog vanaf de inrit oversteken.
6	weg smaller	De weg is smaller dan in het vorige ontwerp. We houden de voorkeursmaat aan van een gebeidsontsluitingsweg 30km/u (GOW30). Dat is 3,10m per richting.
7	fietsstroken breder	fietstroken worden 2.0m in plaats van 1,80m
8	verkeersbord	Het verkeersbord hangt te laag en ontneemt daardoor zicht op de fietsoversteek. Het bord wordt daarom op een uithouder links van het bruglicht geplaatst.
9	puntvernauwing voetganger	De puntvernauwing op het voetpad is nog steeds niet helemaal te voorkomen. Dit komt omdat de weg moet uitbuigen vanwege het steunpunt wat tussen de rijstroken in komt. Door alles net iets anders vorm te geven is het smalste punt nu 1.65m in plaats van 1.50m.
10	volledige inrit	Er wordt een volledige inrit gemaakt op het betonnen brugdek. Deze komt deels op het betonnen dek te liggen en deels daarbuiten. Het deel wat op het brugdek ligt zal in het werk gestort worden.
11	inrichting brugdek	Het brugdek wordt gerepareerd met een nieuwe laagje beton. Daardoor kan het dek opnieuw worden ingedeeld met wegmarkering. Er wordt een rijbaan aangegeven van 4,8um ener worden laad- en losvakken aangebracht voor bijvoorbeeld pakketbezorgers.
12	volledige inrit	De inritconstructie vanaf de dijksgracht oost wordt volledig gemaakt. Dat wil zeggen dat er ook vanaf de Dijksgracht Oost inritblokken komen. Dit zal een matigend effect hebben op de snelheid van fietsers.
13	geen vezip meer	Er worden geen veegwagens meer toegelaten op de Dijksgracht Ocst. De Vezip vervalt daardoor ook.
14	voetpad doorgetrokken	Als de inrit wordt aangestort wordt kan ook gelijk het hoogteverschil in het voetpad doorgetrokken tot de inritconstructie. We onderzoeken of dit mogelijk is
15	toeleidende route	De Mariniersbrug en het deel ervoor kan anders ingericht worden. De rijbanen zijn breed en de fietsstroken zijn smal. De rijbaan ingericht worden als een GOW30 en de fietsstroken kunnen worden verbreed.
16	overgang naar GOW30	We verplaatsen de overgang zodat deze eerder in de onderdoorgang ligt. Hierdoor valt de overgang niet meer samen met het kruispunt.
17	vlakstand brug	Het hele kruispunt ligt op een lichte helling. We onderzoeken of het mogelijk is om het kruisingsvlak horizontaler kunnen aanleggen. En het hoogteverschil daarna versneld kunnen overbruggen.

Nr.	Productnaam	Kleur/ overige kenmerken
1a	Betontegel 300x300x45	Lichtgrijs, mach. 4-4-4
1b	Betontegel 300x300x45	Extra, mach. 4-4-4
1c	Betontegel 300x300x45	Luxe, mach. 4-4-4
1d	Betontegel 300x300x45	Zwart, mach. 4-4-4
12a	Haaientandbetontegel, 500x500x95	Zwart
13a	Vulstuk (t.b.v. haaientandbetontegel),	Zwart
20a	Gebakken klinker, keiformaat, 200x100x80	Rood-Brain, mach. elleboog
22a	Gebakken klinker, dikformaat, 200x65x80	Rood-Brain, mach. halfsteens
25b	Markeringsbetonstraatsteen, keiformaat tbv gebakken	Puccini wit
32	Troittoirband, 180/200x250x1000	Uitgewaisen Amsterdam
37	Trottoirband, 280/300x250x1000	Uitgewaisen Amsterdam
44a	Inritelement (schuin), links, 600(diep)x200(h)x500(l),	Uitgewaisen Amsterdam
44b	Inritelement (schuin), midden, 600(diep)x200(h)x500(l),	Uitgewaisen Amsterdam
44c	Inritelement (schuin), rechts, 600(diep)x200(h)x500(l),	Uitgewaisen Amsterdam
46a	Inritelement (schuin), links, 450(diep)x180(h)x1000(l),	Uitgewaisen Amsterdam
46b	Inritelement (schuin), midden, 450(diep)x180(h)x1000(l),	Uitgewaisen Amsterdam
46c	Inritelement (schuin), rechts, 450(diep)x180(h)x1000(l),	Uitgewaisen Amsterdam
55c	Puntverloopband ('kaas'), links, R=500 uitw., aansluitend op	Uitgewaisen Amsterdam
90a	Asfalt, zwart	Zwart
90b	Asfalt, rood	Rood

3. Opgehaalde adviezen

Is advies ingewonnen bij het Expertiseteam OR&M (of CVC en/of Commissie Puccinimethode)?

- Voor het fiets-/voetpad is in 2018 het definitief ontwerp vastgesteld en een uitvoeringsbesluit genomen door het Dagelijks Bestuur Centrum. De CVC heeft op 2 oktober 2018 positief geadviseerd op het definitief ontwerp fiets-/voetpad (1145e CVC).
- Een technische uitwerking van het DO uit 2018 inclusief plas-draszone is op 16 mei 2023getoetst door het Toetsteam OR&M. Het Toetsteam heeft positief geadviseerd.
- Wat nu voorligt ter toetsing bij het Toetsteam zijn de voorgestelde wijzigingen aan het DO als gevolg van het verkeersveiligheidsonderzoek. Een overzicht van de wijzigingen is opgenomen in de ontwerptekening.
- De stadsdeelcommissie heeft in haar advies aan het DB geadviseerd te onderzoeken welke aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen mogelijk zijn. In het voorliggende DO zorgen de steile inritbanden op meerdere locaties en de voorrangssituatie op de Kattenburgerstraat ervoor dat de hoge snelheid van fietsers ter hoogte van het kruispunt eruit wordt gehaald. Aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen op het lange, rechte deel van het fietspad zijn naar inzicht van het projectteam niet effectief en niet wenselijk.

Is advies ingewonnen bij andere stakeholders die van belang zijn voor voorliggend ontwerp / planproduct? Noem de betreffende stakeholders bij naam.

- Bureau Verkeersatelier heeft een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd op het DO, dat aanleiding is geweest tot het doorvoeren van een aantal wijzigingen.

Op voorliggend ontwerp heeft Verkeersatelier een schriftelijke reactie gegeven (moet nog worden opgesteld).
- Verkeersdeskundige V&OR ([redacted] : Fiets-/voetpad.

Op het in 2023 vastgestelde DO hebben de volgende stakeholders advies uitgebracht:
- Fietsersbond en Clientenbelang hebben in 2018 als onderdeel van de CVC positief geadviseerd op het definitief ontwerp fiets-/voetpad.
- Technische Adviescommissie Hoofdgroenstructuur (advies was niet verplicht. TAC heeft op 22 februari 2023 aangegeven positief te zijn over de plannen).
- Fiets-/voetpad.Monumenten en Archeologie: Aansluiting fiets-/voetpad op poort en monumentale brug.
- Ecologen IB ([redacted] : Plas-draszone
- Waternet ([redacted]): Plas-draszone
- CRK: aanpassing van de brug t.b.v de voetgangersverbinding

4. Verkeerskundige zaken

Voldoet het ontwerp aan de verkeerskundige standaarden? (bijv. Leidraad CVC, Duurzaam Veilig, CROW-publicaties)

Het ontwerp voldoet aan de verkeerskundige standaarden.

5. Beheer en Onderhoud

Hoe stemt het project af met de beheerders?

Het fiets- en voetpad komt in beheer bij V&OR en Stadswerken. Het project staat geregistreerd onder het onder BAP-nummer 2533.

6. Bijlagen

Geef aan welke bijlagen worden meegezonden bij de aanvraag.
☒ Eerder advies van het Toetsteam OR&M (en/of CVC of Commissie Puccinimethode)
☐ Gegeven adviezen van het Expertiseteam OR&M

☐ Kaartmateriaal van de situatie, inclusief projectgrenzen
☐ Nota van uitgangspunten
☐ Aanvullende onderbouwing
☐ Mail- of briefwisseling
☐ Schetsontwerp
☐ Voorlopig ontwerp
☒ Definitief ontwerp
☐ Werkvoorbereidingstekeningen
☐ Beheerdersverklaring
☐ Monitorings- en evaluatieplan bij pilots en experimenten
☒ Anders, namelijk:

De tekening is een verkeerskundig ontwerp en heeft DO status, maar is geen technisch DO. Het technisch DO wordt pas opgesteld als dit ontwerp is goedgekeurd.