Notitie van de Belangen Vereniging Dijksgracht te water en het Bewonersplatform 1018 bij:

Het Aanvraagformulier Toetsteam van V&OR betreffende het project Fiets/voetpad Dijksgracht Oost

November 2024

Wat vooraf ging

Het gaat hier om een fietsroute dat formeel is ontwikkeld om te dienen als doorgaande route van Oostenburg Noord naar het Centraal Station. Ter toetsing liggen echter alleen het fietspad langs de Dijksgracht Oost en het kruispunt met de Kattenburgerstraat voor. De situatie op de Dijksgracht West en het vervolg van de route wordt verder niet meegewogen. Het is echter juist het uitgangspunt van een doorgaande route, dat tot ernstige veiligheidsproblemen leidt, op de kruising, maar ook op de verdere route.

In 2018 is het definitief ontwerp voor het fiets-/voetpad en de kruising met de Kattenburgerstraat driemaal in de CVC besproken. Uit de notulen van deze vergaderingen blijkt dat er lang geworsteld is met het ontwerp. Daarbij is herhaalde malen gesproken over onder andere het zichtprobleem van auto's komende uit de tunnel ten opzichte van de overstekende fietser. De CVC is uiteindelijk "node akkoord" gegaan met het ontwerp. Op de afwegingen van het Toetsteam, dat in 2023 positief over het ontwerp adviseerde, hebben wij als bewoners helaas geen zicht omdat hier geen verslag van is gemaakt.

Bij bewoners leven, ondanks genoemde adviezen, sinds 2018 grote zorgen ten aanzien van de verkeersveiligheid van het ontwerp en de consequenties voor de omgeving. Daarom is er in 2024, in opdracht van bewoners en gemeente samen, een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd door het onafhankelijke bureau Verkeersatelier. Dit bureau signaleert in zijn audit van 21 februari 2024 dat er op veel punten sprake is van veiligheidsrisico's. Daarbij gaat het om zichtbaarheid, in het bijzonder het zicht van de auto's op fietsers en andersom, krappe opstelruimtes, menging van fietsers en gemotoriseerd verkeer, verkeerssnelheden en nog veel meer.

Om het ontwerp te verbeteren stelt het Verkeersatelier een hele reeks van maatregelen voor die de gemeente in het aangepaste ontwerp dat nu voorligt deels heeft overgenomen.

Ook aangepaste ontwerp kruispunt is onveilig

Op verzoek van bewoners en gemeente heeft het Verkeersatelier recentelijk ook eens naar het aangepaste ontwerp gekeken. Conclusie in de bij de aanvraag gevoegde Memo is dat ook in dit ontwerp de verkeersveiligheid niet voldoende geborgd is. Over het aangepaste ontwerp van de gemeente stelt het Verkeersatelier:

"Voor het DO 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.' Ondanks de aanpassingen blijft er dus sprake van een ontwerp dat niet vergevingsgezind is en ***aanzienlijke verkeersveiligheids- risico's*** *bevat."* [nadruk toegevoegd']

Het Verkeersatelier stelt drie aanpassingen voor om de veiligheid op het kruispunt beter te borgen. Deze zijn door de gemeente niet overgenomen in het aangepaste ontwerp. Dit betekent feitelijk dat een onafhankelijk bureau vaststelt dat ook het aangepaste ontwerp aanzienlijke veiligheidsrisico's met zich meebrengt en dus niet voldoet aan de principes van Duurzaam Veilig.

Aanvullende overwegingen, accenten en voorstellen bewoners

In aanvulling op deze conclusie geven wij als bewoners de volgende punten mee:

1. ***Ontbrekende prognoses aantallen.*** Nog altijd zijn er geen onderbouwde prognoses van het aantal te verwachten gebruikers van het fietspad. In het eerste concept ontwerp bestemmingsplan sprak men van maximaal 10.000 per etmaal, later bijgesteld naar maximaal 5.000 en in het definitieve ontwerp bestemmingsplan naar 3.500. Dit gegoochel met cijfers leidt tot de nodige verwarring. Duidelijk is wel dat er zelfs bij de laagste raming in de spits sprake zijn van ongeveer 700 fietsers per uur. Die hoeveelheid kan de kruising in het actuele ontwerp niet aan.
2. ***Dijksgracht West en Oosterdoksdraaibrug*** Niet alleen de kruising zelf zal bij dit aanzienlijke aantal fietsers, (waaronder e-bikes, fatbikes en bakfietsen) onveilig zijn. Met de aanzienlijke toename van het aantal fietsers over de Dijksgracht West en over de Oosterdoksdraaibrug zullen ook daar tal van veiligheidsproblemen ontstaan. Het gaat bijvoorbeeld om aantallen voetgangers op de burg, afrit van de brug, vervolgroute over parkeerplaats voor toeristenbussen en degelijke.
3. ***Opstelruimte*** In het aangepaste ontwerp is, ook bij mindere aantallen, de beschikbare opstelruimte te krap. Dat geldt zowel voor het opstelvak aan de kop van de Dijksgracht Oost, het vak op het middeneiland als ook voor het opstelvak aan het eind van de Dijksgracht West. Op die laatste plek is het nu al dikwijls niet gemakkelijk voor fietsers om veilig tussen de auto's door over te steken.
4. ***Te weinig zicht*** Doordat het kruispunt zo dicht op het spoorwegviaduct ligt, zullen, ook in het nieuwe ontwerp, de auto's die vanaf de Piet Heinkade van onder het viaduct aan komen slecht zicht hebben op overstekende fietsers die ofwel vanaf de Kattenburgerstraat links af willen slaan, of die komende vanaf de Dijksgracht Oost

willen oversteken. Ook de auto's die vanaf de stad komen zullen de fietsers pas kunnen zien nadat zij over het hoogste punt van de brug zijn gegaan.

5. ***Overstekende fietsers westwaarts*** De kruising van de Dijksgracht met de Kattenburgerstraat is in het ontwerp schuin ingetekend. Van fietsers die van Zuid naar Noord over de Kattenburgerstraat fietsen en die linksaf willen naar de Dijksgracht West wordt verwacht dat ze eerst over het fietspad doorfietsen naar deze oversteek. Vervolgens moeten ze op het fietspad wachten (met achterop komende fietsverkeer) en over hun schouder kijken of ze kunnen oversteken naar het opstelvak. Is dit te doen? En wat betekent dit voor het achterop komende fietsverkeer? Wij vrezen dat fietsers het anders gaan oplossen. Zij zullen geneigd zijn al veel eerder voor te sorteren op oversteken en tussen het verkeer door gaan zwalken, met alle risico's van dien.
6. ***Afslaande overstekende fietsers oostwaarts*** Ook fietsers die vanaf de Piet Heinkade komen en linksaf willen naar Dijksgracht Oost, hebben een zichtprobleem en een probleem met achteropkomend verkeer. Het stoplicht is op de PH Kade zo ingesteld dat fietsers die oversteken naar de Kattenburgerstraat tegelijk groen hebben met de auto's die de Kattenburgerstraat oprijden. Als de fietsers dan vlak na het viaduct linksaf de Dijksgracht Oost willen nemen, moeten ze dus wachten op de auto's. Als ze stilstaan op het fietspad hinderen ze de achterop komende fietsers, die rechts of links om hen heen moeten fietsen.
7. ***Auto's die de Dijksgracht West op gaan*** (Vracht)auto's die komende vanaf de stad op de Kattenburgerstraat linksaf willen slaan naar Dijksgracht West, moeten over het voor de fietsers bestemde middeneiland rijden. Dit middeneiland is daarom laag gehouden. Het is voor grotere auto's (en die zijn er regelmatig voor de bevoorrading en vuilafvoer van de horeca op de kop van de Dijksgracht) een lastige bocht, met een dooie hoek, te midden van zwalkend overstekende fietsers.

Alternatieven

1. Op basis van de conclusie dat het onmogelijk is gebleken de veiligheidssituatie op het kruispunt en de verdere route richting CS effectief en afdoende te verbeteren, komen wij tot het volgende voorstel: Maak van het fietspad Dijksgracht Oost een fiets-wandelpad uitdrukkelijk voor recreatief gebruik met bijpassende verharding (bijvoorbeeld schelpen). Toen het fietspad werd 2018 gepresenteerd werd uitdrukkelijk gewezen op het feit dat de gemeente met dit besluit tegemoet wilde komen aan de jarenlang geuite wens van de bewoners. Die wens was niet een doorgaand fietspad. Bewoners hebben sinds 2009 gepleit voor een recreatief fietspad. Dat is wat wij ook nu weer voorstellen.
2. Neem effectief maatregelen om de fietsers, komende van Dijksgracht Oost, die willen oversteken (linksaf richting Scheepvaartmuseum of rechtdoor richting OBA) te verleiden, dan wel te dwingen, om vóór de kruising met de Kattenburgstraat af te stappen (geen verlaagde banden, wel hekjes en dergelijke).