From [redacted] <[redacted]@unknown-from-address.net>
Subject **RE: Toetsteam aanvullende stukken DGO**
To [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>, [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>
Date November 27, 2024 at 9:24:10 AM CET

Microsoft Exchange Server;converted from html;
Dank voor je reactie [redacted]

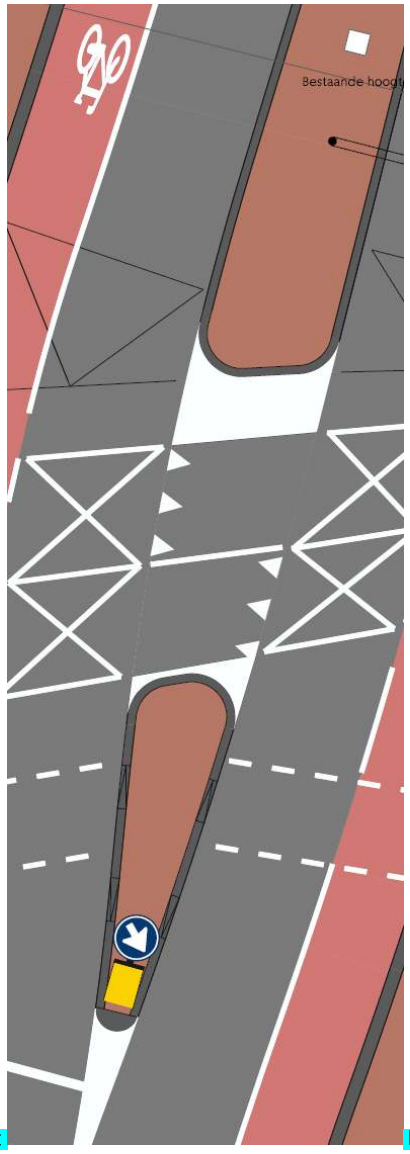
Lukt het jullie deze week te reageren op het verslag van het overleg met DGW bewoners van twee weken geleden? Ik verstuur het verslag graag vÃ³Ã³r het weekend aan de bewoners inclusief de prognoses (straks zit ik nog met [redacted] voor extra duiding).
20241113 Verslag fietspad DGO met bewoners.docx
Met vriendelijke groet,
[redacted]
X [redacted]
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein â€™40â€“â€™45
X Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M [redacted]
E [redacted]@amsterdam.nl

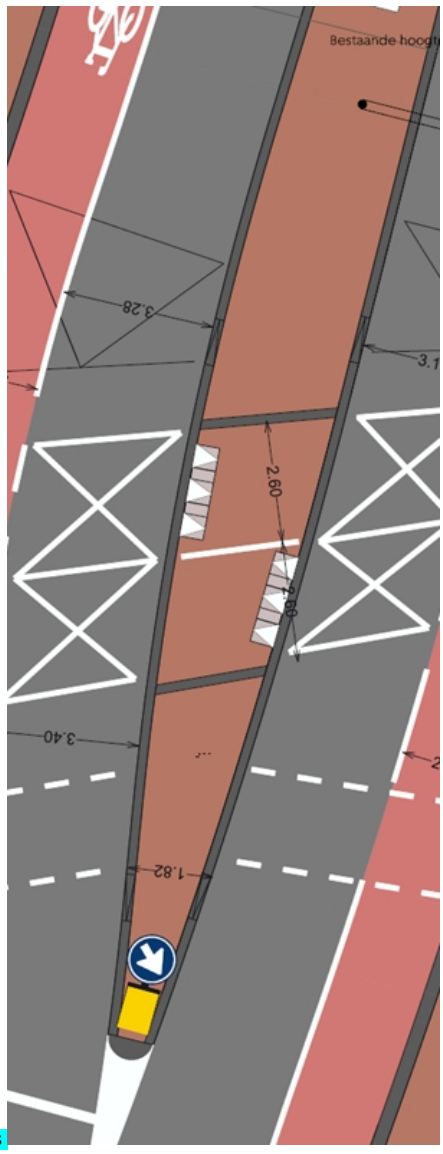
Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 26 november 2024 10:52
Aan: [redacted]; [redacted]; [redacted]; [redacted]
Onderwerp: RE: Toetsteam aanvullende stukken DGO
Nog het e.a. toegevoegd in blauw

Van: [redacted] [redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 26 november 2024 10:28
Aan: [redacted] [redacted]@amsterdam.nl>; [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>; [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>; [redacted] [redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Toetsteam aanvullende stukken DGO
Dag collegaâ€™s,

Graag een reactie of onderstaande zo klopt voor zover bij jullie bekend.
Adviezen uit oordeel Toetsteam 16 mei 2023
Het advies is om het hoogteverschil tussen fiets- en voetpad te beperken tot maximaal 2 cm (met een schuine band) en het afschot niet groter dan 2% te maken. Een groter hoogteverschil brengt
veiligheidsrisicoâ€™s (valpartijen fietsers) met zich mee, bij een groter afschot is het comfort van de fietser en voetganger geding.
Het fietspad is nu lager geplaatst dan het trottoir, met afwatering richting het talud in plaats van naar de gracht. Hierdoor ontstaat er een dakprofiel met een hoogteverschil van 7 cm en afschot maximaal 2%. We hebben deze aanpassing gemaakt omdat veegwagens incidenteel te gemakkelijk over het fietspad kunnen rijden als het hoogteverschil 2 cm bedraagt. Dit is echter niet veilig gezien de belastingbeperkt die geldt voor de kademuur. Met dit nieuwe profiel wordt de kans op incidenten met veegwagens op het voetpad geminimaliseerd. Een hoogteverschil van 7 cm is afgestemd met [redacted]
Het beplantingsplan van het talud en de plasdraszone dient aan het Toetsteam te worden nagezonden voor aanvullende toetsing.
Op 25 oktober 2023 is het beplantingsplan nagezonden aan het Toetsteam.
Het hoogteverschil tussen fiets- en voetpad en de aansluiting op de Mariniersbrug (Kattenburgerstraat) bedraagt iets meer dan 1 meter. Bij een dergelijk hoogteverschil is het gewenst om de voetgangershelling in 2 delen te verdelen, met een gedeelte in vlakstand en hellingen van maximaal 4%. Het project wordt geadviseerd dit in het ontwerp te verwerken.
Wij hebben hiernaar gekeken, maar vanwege de kosten die dit met zich meebrengt niet meegenomen in het ontwerp. De vlakstand dient minimaal 1,4x1,4 m te bedragen. Dit betekent dat de hellingbaan 1,4 meter langer moet worden. Omdat wij de metselmuur van de kademuur gaan vervangen en verhogen met licht ophoogmateriaal zorgt dit voor aanzienlijk meer kosten (vele tienduizenden euroâ€™s), waardoor we buiten ons budget vallen. Wij voldoen wel aan het maximale hellingspercentage van 4%.
Ten aanzien van de kruising / oversteek bij de Kattenburgerstraat de volgende adviezen:
- Inritconstructie aanbrengen bij de fietspaden.
Zowel aan de zijden van Dijksgracht Oost als Dijksgracht West zijn naar aanleiding van het toetsteamadvies inritconstructies opgenomen in het ontwerp.
- Doorsteek in middensteunpunt zwart maken (geen rood asfalt), want is ook autoâ€™s;
Naar aanleiding van de behandeling in de stadsdeelcommissie en de uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit is ervoor gekozen met een andere materialisatie (roodgebakken klinkers) het informele karakter van het middensteunpunt te benadrukken en niet de uitstraling van een â€˜doorfietsrouteâ€™. Om veilig oversteken te bevorderen willen we de oversteek zo smal mogelijk maken zonder de doorgang voor autoverkeer onmogelijk te maken. Verder zorgt een doorlopende band ervoor dat er een echt duidelijk steunpunt ontstaat. De situatie is afwijkend maar het aantal voertuigen dat de dijksgracht west aandoet is zeer gering. Een inrijverbod vanaf de kattenburgerstraat is overwogen maar daar zien we vooralsnog vanaf in verband met de extreem lage auto intensiteit.



Asfalt



klinkers

- Kanalisatiestrepen op rijbaan Kattenburgerstraat niet aanbrengen, want hebben geen functie.
Naar aanleiding van de verkeersveiligheidsaudit zijn de kanalisatiestrepen voor voetgangers weer opgenomen in het ontwerp. Hiermee is het ter plaatse duidelijk voor voetgangers waar zij kunnen oversteken en wordt menging van voetgangers en fietsers op de middensteunpunt zoveel mogelijk voorkomen.
- Vermijd 2 hekwerken vlak naast elkaar aan beide zijden van het voetpad. Dit zal ruimtelijk geforceerd overkomen. Ga na of er wel een hekwerk aan de waterzijde nodig is boven een
plasdraszone (voetpad grenst dus niet direct aan open water).
- Beperk de lengte van het hekwerk tussen fiets- en voetpad tot een minimum, met als doel veiligheid (fysieke scheiding voeten fietspad bij brug) en aansluiting op de monumentale brug.
In het ontwerp stonden twee parallelle hekwerken getekend. Het hekwerk op de kademuur blijft staan omdat bovenkant kademuur en hoogte waterpeil meer dan 1,0 meter bedraagt. Tussen het fiets- en voetpad is nu Ã©Ã©n paal ingetekend in plaats van hekwerk. Deze paal is nodig zodat er geen autoâ€™s om de verzinkbare paal heen kunnen rijden.
- Houd bij de uitvoering rekening met de monumentale status van de brug (bijv. geen verkeersbord op brugdelen plaatsen).
Vanwege de monumentale status van de toegangspoort op de Mariniersbrug is het verkeersbord verplaatst naar op de lantaarnpaal in plaats van op de poort. Voor werkzaamheden is een omgevingsvergunningaanvraag ingediend waarbij ook de monumentale status van de brug wordt getoetst. M&A wordt betrokken bij de uitvoering van de werkzaamheden.
Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e
X 5.1, 2, e
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein â€™40â€“â€™45
X Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M 5.1, 2, e
E 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 26 november 2024 10:16
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Toetsteam aanvullende stukken DGO
Hi collegaâ€™s,

Ik maak een voorzetje en stuur ik straks rond om op te reageren. Van 5.1, 2, e heb ik ook wat input ontvangen.
Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e
X 5.1, 2, e
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein â€™40â€“â€™45
X Ingenieursbureau

Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M 5.1, 2, e
E 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 26 november 2024 10:04
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Toetsteam aanvullende stukken DGO
Hallo 5.1, 2, e
Zie dit verslag uit 2023. Kan je hier mee verder?
Mvrgr,
5.1, 2, e

5.1, 2, e 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 26 november 2024 09:33
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Toetsteam aanvullende stukken DGO
Ik was daar ook niet bij. Maar als iemand het verslag heeft wil ik het wel even naast elkaar leggen.

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 26 november 2024 09:31
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Toetsteam aanvullende stukken DGO
Hallo allen,
Als antwoord op de vraag, ik heb dat zelf niet maar ik denk/hoop dat 5.1, 2, e dat wel heeft?
Ik was niet betrokken bij de behandeling in 2023, ik heb geen parate kennis over wat concreet in het ontwerp veranderd is.
Mvrgr,
5.1, 2, e

5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 25 november 2024 18:31
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Toetsteam aanvullende stukken DGO
Ok, ik ben te snel geweest en heb niet goed gelezenâ€¦ Vergeet mijn vorige mail.
Ik lees nu dat ze vragen om een reactie op de adviezen en aandachtspunten uit het vorige oordeel van het Toetsteam. Ik heb daar geen zicht op. Jij wel @ 5.1, 2, e
Met vriendelijke groet,
5.1, 2, e
X 5.1, 2, e
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein â€™40â€“â€™45
X Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M 5.1, 2, e
E 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 25 november 2024 18:24
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: FW: Toetsteam aanvullende stukken DGO
Dag collegaâ€™s,

Nav het verzoek van het Toetsteam heb ik de adviezen van Verkeersatelier (audit + reactie) onder elkaar gezet een korte reactie gegeven op alle punten. Kunnen jullie dit morgen (dinsdag) aanpassen en aanvullen. Bedankt!
Reactie op advies Verkeersveiligheidsaudit Dijksgracht e.o. (21 februari 2024)
Kruispunt Kattenburgerstraat
Het hoofdadvies ten aanzien van de kruising Dijksgracht â€“ Kattenburgerstraat is om het DO kritisch te bezien. De VVA2 biedt hiervoor nodige aanbevelingen, namelijk:
- realiseer een herkenbare overgang van GOW-50 naar GOW-30; dwing fysiek een maximale snelheid van 30 km/uur af. Denk aan een (busvriendelijke) drempels
of een verkeersplateau, zoals ook verderop op de Kattenburgerstraat is gerealiseerd, of zorg
ervoor dat het verkeer al vanaf de kruising Kattenburgerstraat â€“ Piet Heinkade 30 km/uur rijdt; Herkenbare overgang naar GOW-30 wordt aangelegd vÃ³Ã³r spoorviaduct aan zijde Piet Heijnkade. Drempels zijn vanwege risico op schade aan spoorviaduct niet mogelijk.
- versmal de rijbaanbreedtes voor het gemotoriseerde verkeer zodat de snelheid wordt verlaagd en vrijgekomen ruimte kan worden toegevoegd aan fietsstrook, het middeneiland en het voetpad; Overgenomen in ontwerp.
- verbeter het oprijd- en stopzicht voor en op de kruising zodat weggebruikers, in combinatie met
een lagere snelheid, kunnen anticiperen op medeweggebruikers en waar nodig kunnen corrigeren; Overgenomen in ontwerp.
- vergroot de opstelruimte op het middeneiland in combinatie met een smallere rijbaan; Overgenomen in ontwerp.
- voorkom het mengen van fietsers en het gemotoriseerd verkeer op het middeneiland door deze
fysiek van elkaar te scheiden. Is het niet mogelijk om fietsers en gemotoriseerd verkeer van elkaar te scheiden dan is het advies om het middeneiland dicht te zetten voor het gemotoriseerde verkeer;
Niet overgenomen in ontwerp. De bereikbaarheid van de Dijksgracht West voor bewoners en ondernemers zou hiermee onevenredig beperkt worden. Het projectteam ziet dit niet als een reÃ«el verkeersveiligheidsrisico vanwege het lage aantal motorvoertuigen dat hier links afslaat in combinatie met het lage aantal fietsers dat hier in de toekomst oversteekt.
- realiseer een volledige inritconstructie voor de aansluiting met het fietspad en voeg een passende bochtstraal voor fietsverkeer komende vanaf de Marinierskade; Overgenomen in ontwerp.
- laat veegwagens niet in colonne over het fietspad en het kruisingsvlak rijden; Overgenomen, fietspad Dijksgracht Oost als ontsluiting voor veegwagens wordt niet meer mogelijk gemaakt.
- voer een optimalisatie door ten aanzien van de aanwezige verkeers- en informatieborden,
waardoor wordt bijgedragen aan een overzichtelijke en begrijpbare verkeersomgeving. Doe dit
over de gehele route en let daarbij op de vooraankondiging van de hoogtebeperking voor het

viaduct. Afhankelijk van de vormgeving van het middeneiland wordt het namelijk beperkt of niet mogelijk om te keren op de kruising. Voorafgaand aan de uitvoering worden de huidige verkeers- en informatieborden geoptimaliseerd.

Dijksgracht Oost

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheidsaspecten van het fiets- en voetpad langs de Dijksgracht (oostzijde) worden de nodige aanbevelingen gedaan in de VVA2. Deze zijn in het kort als volgt:
- realiseer voldoende obstakelvrije ruimte tussen het fietspad en het talud;
- breng valbeveiliging aan langs het voetpad (opstaande rand);
- toets de hellingshoek van het fiets- en voetpad met een lengte profiel en verklein de hoek en bocht wanneer blijkt dat deze niet voldoen;
- voorzie de verzinkbare paaltjes van een passende vormgeven conform de CROW-richtlijnen;
- realiseer een keerlus ter hoogte van de aansluiting op de VOC-kade voor gemotoriseerd verkeer.

Graag een reactie wat we met bovenstaande punten wel/niet hebben gedaan.

Dijksgracht West

In de Verkeersveiligheidsaudit zijn aanbevelingen gedaan die zich richten op de huidige inrichting van de Dijksgracht West en buiten de scope liggen van de aanleg van het fietspad Dijksgracht Oost. Van een reconstructie van de Dijksgracht West is op dit moment geen sprake. De huidige inrichting is in 2017 gerealiseerd na een intensief participatietraject met bewoners. De aanleg van het fietspad Dijksgracht Oost veroorzaakt een beperkte toename van het fietsverkeer op Dijksgracht West. De huidige inrichting volstaat om die toename te kunnen afwikkelen.

Reactie op advies Beschouwing nieuw ontwerp kruising Kattenburgstraat â€“ Dijksgracht e.o. (21 oktober 2024)

1. Met de huidige inrichting blijft de potentiÃ«le snelheid van het gemotoriseerde verkeer naar verwachting te hoog op de Kattenburgerstraat. Bij een hogere snelheid is de stopafstand kritisch vanwege het beperkte zicht op de oversteek voor het gemotoriseerde verkeer komende vanuit het viaduct. De oversteek valt daarnaast buiten het reguliere verwachtingspatroon en is niet goed zichtbaar vanwege de fysieke beperkingen door het viaduct. Het advies is om een maximale snelheid 30 km/uur af te dwingen. Dit kan met fysieke snelheidsremmende maatregelen, zoals (bus)drempels, een verkeersplateau, of 2) cameraâ€™s (flitspaal). Een alternatief is om de middengeleider dicht te zetten dat overstekende (brom)fietsers zodat deze moeten stoppen voordat ze de oversteek maken. Een dergelijke maatregel voorkomt tevens dat gemotoriseerd verkeer gebruik maakt van de middengeleider. Dat levert ook een bijdrage aan de verkeersveiligheid, zie ook punt twee.

Fysieke snelheidsremmende voorzieningen zijn op deze locatie niet mogelijk vanwege het risico op schade aan naastgelegen spoorviaduct. Na aanleg kan overwogen worden een camera (flitsplaal) tijdelijk op deze locatie neer te zetten.

2. Voor de middengeleider geldt dat in het ontwerp er gemotoriseerd verkeer blijft rijden. De combinatie gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsers op een druk viertaks-kruising, waar de snelheid van de gemotoriseerde verkeer hoog is en het nodige ruimtegebrek is dit risicovol. Dat komt omdat overstekende dan wel wachtende (brom)fietsers op diverse plekken in de verdrukking komen. Het advies is om de middengeleider om die reden dicht te zetten voor gemotoriseerd verkeer. Dit biedt tevens de mogelijkheid om te verkennen of beide stromen overstekende (brom)fietsers van elkaar gescheiden kunnen worden.

De bereikbaarheid van de Dijksgracht West voor bewoners en ondernemers wordt hiermee onevenredig beperkt. Het projectteam ziet dit niet als een reÃ«el verkeersveiligheidsrisico vanwege het lage aantal motorvoertuigen dat hier links afslaat in combinatie met het lage aantal fietsers dat hier in de toekomst oversteekt.

3. Afsluitend zou verkend kunnen worden of het trottoir in het viaduct langs de Kattenburgerstraat, voor verkeer komende vanaf de Piet Heinkade kan worden opgeheven. De ruimte die zo beschikbaar komt kan gebruikt worden om de rijweg verder uit te buigen en de aansluiting van de Dijksgracht (westzijde) te verleggen richting de middengeleider. Een dergelijke aanpassing biedt ook de mogelijkheid om de middengeleider ruimer vorm te geven en de mogelijkheid om de (brom)fietser een eigen plek te geven.

Het projectteam ziet dit niet als een veiliger alternatief. Het trottoir verbindt de Dijksgracht West met tramhalte Kattenburgerstraat aan de andere zijde van het spoorviaduct. Het verwijderen van het trottoir leidt tot extra oversteekbewegingen van voetgangers (tweemaal om tramhalte te bereiken) en mogelijk tot voetgangers die over de rijbaan gaan lopen. In het ontwerp is de ruimte maximaal benut voor uitbuigen van de rijbaan en het vormgeven van de middengeleider.

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e
X 5.1, 2, e
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein â€™40â€“â€™45
X Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M 5.1, 2, e
E 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: Toetsteam ORM 5.1, 2, i @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 25 november 2024 17:36
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Toetsteam aanvullende stukken DGO

Beste 5.1, 2, e en 5.1, 2, e
Vandaag is jullie aanmelding besproken in het agendaoverleg Toetsteam.
De uitnodiging voor de vergadering van 3 december volgt morgen.
Wij missen een expliciete toelichting van wat jullie met de adviezen en aandachtspunten uit het oordeel van de vorige behandeling hebben gedaan.
Het verzoek is deze toelichting â€“ een separaat a4â€™tje is voldoende â€“ z.s.m. na te zenden (voor woensdagochtend 12 uur) zodat deze met de stukken meekan.
Groeten,

5.1, 2, e
5.1, 2, e
Afdeling Stedelijk Beheer, Directie Verkeer & Openbare Ruimte
Gemeente Amsterdam
5.1, 2, e @amsterdam.nl
Tel 5.1, 2, e

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: vrijdag 22 november 2024 19:35
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; Toetsteam ORM 5.1, 2, i @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>; 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Toetsteam aanvullende stukken DGO

Dag 5.1, 2, e

Hierbij zoals eerder vandaag ook telefonisch besproken de notitie van bewoners van Dijksgracht West en Buurtorganisatie1018 die deze notitie specifiek voor de toetsteam behandeling hebben opgesteld. Volgende week sturen ze nog een filmpje toe, die zal ik ook aan je doorsturen. Beiden met het verzoek dit bij de toetsteamleden onder de aandacht te brengen.

Verder hebben we afgesproken dat ook 5.1, 2, e wordt uitgenodigd voor de behandeling van dit onderwerp op 3 december. Mocht er na het agendaoverleg van maandag de behoefte zijn op een reactie/duiding van het projectteam op de input van de bewoners, dan leveren we dit uiteraard aan.
Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e
X 5.1, 2, e
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein â€™40â€“â€™45
X Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M 5.1, 2, e
E 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: woensdag 20 november 2024 17:10
Aan: Toetsteam ORM 5.1, 2, i @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: FW: Toetsteam aanvullende stukken DGO

Hallo 5.1, 2, e
Ik had project Dijksgracht Oost al eerder aangemeld, ik begrijp dat we de keer na 26 november aan de beurt zijn. Dat is prima.
In de bijlagen stuur ik nog een aantal aanvullende bijlagen t.b.v. de behandeling in het toetsteam.
Er wordt nog 1 bijlage later nagestuurd, door 5.1, 2, e n.a.v. een overleg met buurtbewoners.
Als je vragen of opmerkingen hebt, ik hoor het graag.
Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e