Opmerkingen bij verslag over verkeersplannen
Datum: 6 december 2025

Overleg inzake aansluiting tweerichtingenfietspad Van Diemenstraat over Westerkeersluisbrug, Pontsteiger en onderhoud kruispunt Tasmankade/Houtmankade
28 november 2025

Aanwezig:

- Bestuurders vanuit VvE Pontsteigergebouw en Parkeren: 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e en diens adviseur 5.1, 2, e
- Vanuit Gemeente: 5.1, 2, e 5.1, 2, e (ambtelijk opdrachtgever), 5.1, 2, e 5.1, 2, e (VvE Kistdamgarage namens Gemeente), 5.1, 2, e 5.1, 2, e (verkeerskundige) en 5.1, 2, e 5.1, 2, e (projectmanager).

---

1. Inleiding en procesopmerking bewoners

De bewoners benadrukken dat de huidige tijdsdruk op het project het directe gevolg is van keuzes in het gemeentelijke proces. Terwijl het projectteam bijna een jaar intensief met bewoners van de Silodam heeft gesproken, zijn bewoners van de Pontsteiger plotseling geconfronteerd met één enkel ontwerp, zonder volwaardig participatietraject en een planning waarbij op korte termijn de gemeente wil starten met de werkzaamheden.

Hierdoor is volgens bewoners geen sprake van een transparant, eerlijk en zorgvuldig proces. Bewoners wijzen erop dat al bij projectstart in oktober 2024 door 5.1, 2, e meerdere keren is gewezen op de noodzaak om oplossingen te betrekken bij zowel de Pontsteiger als de Westerkeersluis.

Bewoners verzoeken de gemeente met klem om alsnog een volwaardig participatieplan op te stellen. Pas daarna kan verantwoord worden verder gewerkt aan het huidige voorstel en mogelijke alternatieven. Bewoners vinden ook dat het beperkte budget geen reden mag zijn om niet te kiezen voor het meest veilige ontwerp.

Ook is niet duidelijk wat de werkzaamheden gaan betekenen voor de toegankelijkheid van de parkeergarages en Pontsteiger voor auto’s, toeleveranciers, fietsers en voetgangers.

Daarnaast maken eigenaren zich zorgen over hun financiële belangen. Er zijn de afgelopen jaren aanzienlijke private investeringen gedaan (samen met de gemeentelijke Kistdamgarage) om de doorstroming bij de garage te optimaliseren. De voorgestelde aanpak van de gemeente dreigt het resultaat van deze investeringen nu teniet te doen.

---

2. Inhoudelijke zorgen over het ontwerp

Bewoners hebben ernstige zorgen over de verkeersveiligheid bij de entree van de Kistdamgarage en de Pontsteigergarage. Zij geven aan dat essentiële verkeerskundige onderbouwing ontbreekt.

In uw verslag van de vergadering noemt u actiepunten voor de gemeente voor verder onderzoek. Die willen wij graag aanscherpen en aanvullen:

- De gemeente gaat de vier scenario's op haalbaarheid*, maar ook op doorstroming en verkeersveiligheid* onderzoeken. Zij heeft hierbij rekening te houden met Amsterdams beleid (breedtes van rijbanen, lengte van opstelvakken, locaties van VRI masten etc.). Bewoners merken hierbij op dat op veel punten in Amsterdam bewust wordt afgeweken van het Amsterdams beleid als dat vanwege verkeersveiligheid wenselijk is.
- De gemeente gaat (aanvullende) tellingen laten uitvoeren van alle verkeersstromen in het gebied; gemiddeld, ochtendspits en avondspits). Dus ook voetgangers en verkeer van en uit Houthaven en maakt op basis hiervan een prognose voor de verkeerstromen in de komende 10 jaar.
- Vanuit de VvE wordt data over in- en uitrijdend autoverkeer (garage) gedeeld met de gemeente, zodat zij haar databestand kan aanvullen.
- Een verkeersanalyse vergelijkbaar met die voor de Silodam is gemaakt;
- Een Vissim-simulatie, inclusief vri-instellingen;

Gezien de complexe en drukke locatie achten bewoners dit een ernstige omissie die leidt tot een onzorgvuldige afweging van de ontwerpvarianten waarbij met hun belangen te weinig is en wordt gehouden.

---

3. Bevindingen Expertiseteam ontwerpkwaliteit

Het door het Expertiseteam beoordeelde ontwerp bevat volgens hen meerdere tekortkomingen in de detaillering:

- Zebrapaden zijn 4 m breed, terwijl beleid 6 m voorschrijft;
- Het noordelijke steunpunt is met 1,50 m te smal;
- Geleidelijnen liggen niet recht, wat risico's geeft voor visueel beperkte voetgangers;
- Opstelvakken vanuit de Spaarndammertunnel zijn met 2,90 m te krap, zeker in een bocht;
- Markeringen op het fietspad zijn druk en onoverzichtelijk;
- De keuze voor rechte banden is niet onderbouwd, terwijl beleidsmatig vergevingsgezinde banden zijn voorgeschreven.

Bewoners benadrukken dat deze punten aantonen dat het ontwerp nog niet verkeersveilig en niet uitvoeringrijp is.

---

4. Afspraak: vergelijking van varianten

Zoals in het overleg overeengekomen, maakt het projectteam een serieuze vergelijking van meerdere varianten, zoals bijvoorbeeld (maar, zeker niet limitatief):

1. Het huidige voorliggende ontwerp;
2. Handhaven van gescheiden fietspaden op de van Diemenstraat (met enkel onderhoud);
3. Aanleg van een kort fietspad boven het water;
4. Een hybride variant met twee fietspaden, links en rechts op de pontsteiger.

De bewoners verzoeken dat deze varianten objectief, volledig verkeerskundig en transparant worden beoordeeld, inclusief (1) verkeersveiligheid, (2) doorstroming, (3) voetgangersbewegingen, (4) ruimtegebruik en (5) uitvoerbaarheid. Zoals tijdens de bijeenkomst door de gemeente is aangegeven heeft de gemeente de beste ontwerpers van Nederland. Dan is het aan de gemeente om met een goede afweging te komen van de alternatieven op basis van de juiste data, analyses en afwegingen. Nogmaals: een beperkt budget en tijdsdruk mag die zorgvuldige afweging niet belemmeren.

---

5. Vervolg en aanspreekpunten

- **Gemeente:** 5.1, 2, e koppelt terug met een plan van aanpak en planning voor het vervolg. Zij is voortaan het Single Point of Contact (SPOC) richting de VvE's Pontsteiger.
- **VvE Pontsteiger:** 5.1, 2, e 5.1, 2, e treedt namens de VvE's op als SPOC richting de gemeente.