4

Fiets-voetpad

Inleiding

De gemeente wil een fiets-voetpad aanleggen langs het talud van de Dijksgracht Oost, vanaf Oostenburg Noord tot aan de Kattenburgerstraat / Mariniersbrug.

Het fietspad heeft twee functies. Enerzijds is het door de gemeente gewenst omdat het een rechtstreekse verbinding moet bieden aan fietsers en wandelaars vanuit Oostenburg Noord naar het centrum. Anderzijds moet het gaan dienen als enige ontsluiting van de steigers van het ligplaatsencluster.

De gemeente stelt dat het traject van besluitvorming en uitvoering met betrekking tot het fietspad los staat van de besluitvorming en discussie over het ligplaatsencluster. Het fietspad is in 2018/ 2019 besloten en vergund, en het paste in het vigerende bestemmingsplan. Het ligt grotendeels binnen plangrenzen DGO bestemmingsplan maar er is geen nieuwe planologische ontwikkeling aan de orde. Het maakt volgens de gemeente als zodanig dan ook geen deel uit van de brede belangenafweging die voorligt.

Bewoners zien dit anders. Bij de besluitvorming over het fietspad destijds is uitdrukkelijk niet gesproken over de samenhang van fietspad en ligplaatsencluster. Het was toevallig dat bewoners bij een inspraakbijeenkomst over het fietspad op gepresenteerde tekeningen ligplaatsen ingetekend zagen. Op hun vragen werd gezegd dat dat wel plannen waren, maar dat die nu niet aan de orde waren, en dat ze ook niets met de voorliggende besluit fietspad van doen hadden. De ligplaatsen zijn dan ook in het geheel niet betrokken bij de besluitvorming.
Bewoners zijn feitelijk niet in de gelegenheid geweest bezwaar aan te tekenen tegen de verleende vergunning voor het fietspad aangezien de vergunningsaanvraag op een verkeerde postcode was ingeschreven, waardoor bewoners niets wisten en niets hoorden over het feit dat vergunning was gevraagd, en later dat die was verleend.

Het fietspad, zoals de gemeente het nu gaat uitvoeren, heeft gevolgen voor de natuur en voor de verkeersveiligheid. Deze aspecten waren bij de beoordeling van 2018 maar ten dele in beeld en zijn dan ook maar ten dele betrokken bij de besluitvorming. Bewoners hebben in de afgelopen jaren meerdere malen vergeefs bij het stadsdeel gepleit voor heroverweging van de voorliggende plannen, en ook een alternatief ontwerp gepresenteerd. Dat alternatieve ontwerp is nooit door de gemeente bekeken of besproken.

Bewoners menen om al het bovenstaande dat het fietspad, met het ontwerp zoals dat er nu ligt, deel zou moeten uitmaken van de brede belangenafweging rond het hele project Dijksgracht Oost. Om die reden hebben zij de gemeente meerdere malen opgeroepen nog niet te beginnen met de eerste fase van de aanleg van het fietspad totdat de brede belangenafweging in de gemeenteraad heeft plaatsgevonden en het besluit over het bestemmingsplan is genomen. De gemeente heeft geen gehoor gegeven aan dit verzoek, vanuit de opstelling dat de besluitvorming is afgerond en de vergunning is verleend. Zij wijst erop dat Oostenburg inmiddels grotendeels bewoond is en de aanleg van het fietspad niet vertraagd mag worden. In maart 2024 is men begonnen met de voorbereidende werkzaamheden.

Geschiedenis:

Omwonenden hadden sinds 2015 gepleit voor een recreatief fiets en wandelpad langs de oever van de Dijksgracht Oost maar kregen hiervoor weinig respons, totdat de gemeente in 2018 met een plan en een ontwerp kwam. Achteraf werd duidelijk dat het besluit en de timing samenhing met de plannen voor het ligplaatsencluster.

Er kwam een inspraakprocedure. Vanaf het begin was het voor de bewoners duidelijk dat het een heel ander soort fietspad zou gaan worden dat waar ze al zo lang om hadden gevraagd. Dit pad was bedoeld als “ontbrekende schakel van het Hoofdnet Fiets”, en de gemeente wees op het belang van een “snelle en directe fietsverbinding tussen Oostenburg en het Centraal Station”.

Bij de inspraak bleek dat veel bewoners blij waren dat er eindelijk hun recreatieve fietspad zou komen, maar er waren ook kritische geluiden te horen, zo blijkt uit de inventarisatie van de inspraakreacties. Zo waren er veel mensen die toen al hun zorgen verwoordden over de veiligheid (onoverzichtelijkheid) van de kruising met de Kattenburgerstraat. Daarnaast zag men niet zozeer dat groen gecompenseerd zou worden, maar zag men in eerste instantie vooral dat groen zou verdwijnen. Van de aanleg van de plas-draszone was toen nog geen sprake.

Bewoners lieten in het inspraaktraject ook weten bezorgd te zijn over de net bekend geworden de plannen voor de nachtstalling rondvaartboten – en de gemeente beloofde in dit kader de bewoners te betrekken op het moment dat de plannen voor de ligplaatsen concreter zouden worden. Die belofte is niet nagekomen.

Bij de behandeling van het plan bij de Stadsdeelcommissie in december 2018 hield het DB, ondanks vragen en opmerkingen vanuit bewoners, het ligplaatsencluster expliciet buiten de discussie. Er werd toen slechts aangegeven dat dat er feitelijk al over het ligplaatsencluster besloten was en het dus ook geen zin had daar op in te gaan.
Over het besluit dat er ligplaatsen zouden komen is nooit inspraak geweest en dDe Ruimtelijke Visie is uiteindelijk opgesteld zonder invloed van de bewoners op de kaders en zonder formele inspraak.
~~in 2023 of 2018 lag alleen het plan voor het fiets-/voetpad voor. De plannen voor het ligplaatsencluster zijn buiten beschouwing gelaten. In het ontwerp van het fietspad is rekening gehouden met een toekomstig ligplaatsencluster. De gemeente gaf in 2018 aan dat belanghebbenden bijtijds geïnformeerd zouden worden over de ligplaatsen wanneer de planvorming zou worden opgestart. Dat is niet gebeurd.~~
De Ruimtelijke Visie is uiteindelijk opgesteld zonder invloed van de bewoners op de kaders en zonder formele inspraak.

Sorry ik hecht toch aan de oude tekst – heb ik hierboven terug gezet, in geel.
Het is zo'n belangrijk punt, het is de leugenachtigheid van het DBV.
Mijn advies: luister het HELE agenda punt nog eens terug, dat is echt heel interessant – wat er voor vragen en opmerkingen komen uit de commissie, en ook wat de ambtenaar er zelf over zegt. Nu je deze tekst van MM miste heb je misschien ook andere stukken gemist.
Deze bizarre, onware, draaierige bijdrage hoor je op 2.34.36 . Even er langs scheren, even de boel bli elkaar jokken (komt al vaker op lijstjes voor…), en dan hopla naar bankjes en dan hopla op zn fietsje de hoek om en weg is hij.
En je ziet dat ik het heel (HEEL) letterlijk heb uitgeschreven.
https://centrum.notubiz.nl/vergadering/511731
Mijn alterenatief is: (serieus) – een iets ‘zwakkere’ samenvatting, zoals jij het vorostelt, maar dan wel de **hele uitgeschreven tekst** van Micha in een noot toevoegen. Met daarbij een tekst als : *op dat*

moment was intern bij de gemeente feitelijk al besloten dat het ligplaatsencluster er zou komen. Desalniettemin zei het DB , op vragen van bewoners.. etc.

Nog even ter toelichting:
5.1, 2, e stelt bij de inspraak in 2018 mbt fietspad:
Wat betreft de ligplaatsen. Dat is nu niet in dit plan maar er wordt wel rekening mee gebouden
Wat ons betreft moeten die er niet komen.
Hij pleit voor onderzoek naar betere locaties.

Reactie van MM – ik heb hem ooit een keer letterlijk woordelijk genoteerd, omdat ik het een schokkende tekst vind en omdat dat zoveel zegt:

Wat betreft de nachtstalling , ja dat is , uhh , een… ik weet niet precies, wat, hoe de hardheid van de toezegging is , ik weet wel dat het áltijd iets is, dat het altijd op de lijstjes heeft gestaan dat er een nachtstalling.. , in ieder geval een aantal jaar - dan moet u toch wel bij de … uh ..het programma varen zijn, is een beetje mijn wat flauwige antwoord, maar we kunnen nu niet zomaar ervan uitgaan dat dat nu weer geschrapt zal worden, dat lijkt onwaarschijnlijk - ik denk dat we de komende jaren daar achter gaan komen en dat is meteen ook in combinatie met zowel de bankjes en bijbehorende prullenbakken. … ja want inderdaad als we bankjes neerzetten dan zetten we ook prullenbakken neer. Ten eerste wil ik wel opmerken dat ook de CVC juist heeft gevraagd om een obstakel-vrije stoep dus als u mij vraagt om de cvc goed te volgen dan is dat lastig.

Tien punten voor politieke handigheid en erom heen lullen en niets zeggen. Ik vind het schokkend.
Feitelijk is het , echt, totaal: we gaat het er hier (en ook liefst nooit) niet over hebben.
En.. het was eigenlij in retrospect een leugen, want HIJ wist (maar wij niet) dat op dat moment het bestluit er al feitelijk lag.
Zo'n zin als 'altijd op de lijstjes heeft gestaan… ' EN: En: dan moet u nu toch… uh.. bij het programma varen staan.
Micha Mos, je moet je ongelofelijk schamen. Dit soort dingen, dat is allemaal onderdeel van de giga frustratie. Vandaar mijn tekst hier., dat het DB het ligplaatsencluster expliciet buiten de discussie hield. Dat is toch echt wat hij deed… Dus volgens mij is deze tekst juist.

Natuur

Al vanaf het begin was duidelijk dat de aanleg van het fietspad gevolgen zou hebben voor de natuur. In de inspraak hadden bewoners en ecologen er al op gewezen dat het te kappen gebied voor (beschermde) dwergvleermuizen mogelijk als foerageergebied diende. Dit punt is niet aan de orde gekomen bij de behandeling van het plan in de Stadsdeelcommissie.
De Wet natuurbescherming (Wnb) verbiedt het verwijderen van begroeiing als deze essentieel is (bijvoorbeeld als foerageergebied) voor beschermde diersoorten. Wel kan ontheffing worden verleend als de gemeente kan aantonen dat er geen alternatieven zijn, en vervolgens als nieuwe begroeiing als compensatie is gerealiseerd. De gemeente heeft om aan deze eis te voldoen een aantal opties overwogen en uiteindelijk gekozen voor de aanleg van een plas-dras zone langs de hele oever tussen Mariniersbrug en VOC kade, en aanvullend nieuwe begroeiing aan de overkant langs de Kattenburgerkade en de Marinierskade. (zie verder hoofdstuk 5, Natuur).

Een ander element is dat de wateren rond de oostelijke eilanden ernstig vervuild zijn. Het slib, dat onder de aan te leggen plas-dras zone ligt, is vervuild met zware metalen, en de afgelopen jaren is ook sprake geweest van olie die vanuit de onderkant naar boven kwam.
Waternet heeft in 2023 laten weten dat een saneringsplan zou worden opgesteld voor de wateren rond de Oostelijke Eilanden, inclusief de Dijksgracht Oost, en dat men na vaststelling van het plan (najaar 2024) in 2025 zou gaan saneren. De gemeente heeft desalniettemin vergunning gekregen van Waternet om de damwand te slaan en daarachter zand te storten op het slib en vervolgens beplanting aan te leggen. Bewoners hebben van Waternet nooit een update van de eerder geformuleerde planning ontvangen. Bewoners vrezen dat de vervuiling met de werkwijze van de gemeente niet adequaat is aangepakt. Zie verder hoofdstuk 5, Natuur.

Verkeersveiligheid

Vanaf het begin (al bij de inspraak) hebben bewoners aandacht gevraagd voor de (on)veiligheid van het fietspad en de kruising met de Kattenburgerstraat, en ook de ongewenste gevolgen voor de Dijksgracht West. Aanvankelijk werd het fietspad gepresenteerd als de ontbrekende schakel van hoofdnet fiets. Bewoners van Oostenburg zouden via Dijksgracht Oost een snelle route moeten krijgen naar het Centraal Station. De bewoners van de Dijksgracht West vrezen hierdoor voor een aanzienlijke toename van het aantal fietsers voor de deur. De gemeente gaat ervan uit dat een deel van de fietsers zal kiezen voor de route langs het Scheepvaartmuseum of over de Piet Heinkade en wil proberen met de inrichting van de kruising en met maatregelen op de Dijksgracht West fietsers te ontmoedigen de Dijksgracht West als doorgaande route te kiezen. Het is echter niet te voorspellen hoeveel fietsers welke route vanaf of naar het station zullen nemen.

Er zijn twee aspecten die punten die reden geven tot zorg. Het eerste is de kruising van het fietspad met de Kattenburgerstraat. De Centrale Verkeers-Commissie (CVC) had het ontwerp in 2018 beoordeeld en heeft verklaard “node akkoord” te gaan. Toch had de Stadsdeelcommissie vanaf het begin vragen over de verkeersveiligheid in het bijzonder met betrekking tot de onoverzichtelijkheid van de kruising. Bewoners vroegen het bestuur en de Stadsdeelcommissie meermalen om heroverweging van het fietspad omdat volgens hen de situatie van het kruispunt nog altijd veel te onveilig was.

De belangrijkste door de bewoners geformuleerde knelpunten met betrekking tot de kruising waren

- Het kruispunt met de Kattenburgerstraat is zeer onoverzichtelijk. Fietsers komende vanaf de Dijksgracht Oost, kunnen door de pijlers van de brug geen zicht hebben op auto’s die aankomen vanaf de Piet Heinkade, en ook andersom krijgen de auto’s door de pijlers de overstekende fietsers pas op een heel laat moment in beeld. Maar ook maakt de helling van de brug dat de auto’s die vanaf de Kattenburgerstraat komen, de overstekende fietsers pas op het laatste moment zien.
- In het ontwerp is een “opstelvak” voorzien in het midden van de weg, tussen de rijbanen, bedoeld als rustpunt en uitkijk punt voor overstekende fietsers. Daar kunnen zij wachten en kijken of de weg vrij is om over te steken.
- Het opstelvak ik ongeveer 3x3 meter voor iedere rijrichting, dat betekent op basis van bestaande normen dat er plek is voor maximaal vier wachtende fietsers.
- In 2018, toen het besluit genomen werd over het fietspad, was de situatie van de fietsers in de stad heel anders dan nu. Het grote percentage elektrische fietsen / fatbikes vandaag de dag maakt dat de snelheidsverschillen zeer groot zijn. Ook het weggedrag van fietsers is veranderd. Electrische fietsen zullen met gemiddeld veel grotere snelheid aankomen en ook meer risico´s nemen bij oversteken..

- De gemeente geeft een schatting van het te verwachten aantal dagelijkse fietsers op het fietspad. Deze schatting is niet onderbouwd. Aanvankelijk ging men uit van 5000-10.000 fietsers per dag, later werd deze schatting teruggebracht tot 2000 -3500 fietsers per dag.
- Er was voorzien dat de veegwagens van de gemeentereiniging vanaf de stalling op Oostenburg Noord het fietspad nemen als standaard route naar de binnenstad.

Het bestuur van het stadsdeel verklaarde in vergaderingen met de Stadsdeelcommissie “geen mogelijkheden te zien de veiligheid van het kruispunt te verbeteren”. Het bestuur benadrukte dat de situatie wellicht niet ideaal was, maar wel veilig genoeg werd geacht. En de Centrale Verkeerscommissie had toch ook in 2018 zijn fiat gegeven, en in 2023 had ook de opvolger van de CVC, het Toetsteam, positief geadviseerd.

Bewoners van de Dijksgracht West brachten met enige regelmaat hun zorgen naar voren over wat de plannen gaan betekenen voor hun straat. De Dijksgracht West is in 2015 opnieuw ingericht, na een lang en intensief traject van overleg tussen bewoners en gemeente. Het is een fietsstraat, maar functioneert als een woonerf voor de woonbootbewoners, een gezamenlijk buitengebied dat een belangrijke rol speelt voor de sociale cohesie. Het is de straat waar kinderen spelen en fietsen. Voor auto’s is het een doodlopende weg. Er is enig autoverkeer van bewoners, en verder voor de bevoorrading van de instellingen (Hanneke’s Boom, Mediamatic, Klimhal, etc). Het is mogelijk vanaf de Dijksgracht West door te fietsen, over de Oosterdoksdraaibrug, linksaf over de Oosterdokskade naar de Oostertoegang en er is een klein aantal (lokale) fietsers die dat doet. De aansluiting Oosterdoksdraaibrug met de Oosterdokskade is, zeker bij drukte, niet gemakkelijk. Maar bewoners voorzien dat een groot aantal fietsers (en veel elektrische fietsen) de Dijksgracht West zal kiezen als route naar het station, met als gevolg grote verkeersonveiligheid op hun stoep.

Naar aanleiding van besprekingen in de Stadsdeelcommissie bevestigde het DB dat het geplande doorgaande fietspad geen “hoofdnet fiets” zou worden, maar onderdeel van “groennet fiets”, dit conform het Meerjarenplan Fiets 2017-2022. Daarmee blijft bij de bewoners echter de zorg bestaan dat de eventuele maatregelen van de gemeente straks niet effectief zullen blijken om fietsers te ontmoedigen, en dat de Dijksgracht West toch als directe fietsverbinding tussen Oostenburg en het Centraal Station zal gaan functioneren. Dat zou tot leiden aanzienlijk meer fietsers over Dijksgracht West, met alle gevolgen voor de veiligheid van dien.

Onafhankelijke Audit

In het kader van het extra traject is vanuit bewoners het initiatief genomen tot een onafhankelijke audit over de veiligheid van enerzijds de kruising Dijksgracht/Kattenburgerstraat, anderzijds de te verwachten situatie op de Dijksgracht West. De gemeente stemde in deze bijzonder situatie van het extra traject in met het initiatief en was bereid volledig mee te werken en ook de kosten te dragen. Het resulteerde in een uitgebreid rapport van een onafhankelijk verkeersadviesbureau (*Verkeersatelier)*. Hierin werden de al zo vaak door de bewoners geformuleerde zorgen bevestigd.

In de opzet van de verkeersveiligheidsaudit is gekeken naar ontwerpkenmerken die de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. De audit kijkt naar risico’s die betrekking hebben op verkeersveiligheid en niet naar andere aspecten, zoals bereikbaarheid, duurzaamheid, uitvoerbaarheid, inpasbaarheid. Het is de verantwoordelijkheid van een gemeente om belangen te wegen, om de mate van onveiligheid te beoordelen en af te zetten tegen andere belangen, en te besluiten of een aanpassing van een ontwerp wenselijk of noodzakelijk is, en ook wat te doen als aanpassing van een ontwerp niet mogelijk is.

Met betrekking tot de kruising is volgens de onderzoekers sprake van een verhoogd veiligheidsrisico dat wordt veroorzaakt door een opeenstapeling van factoren. Een centraal element is dat het zicht

op doorgaand, wachtend en overstekend verkeer, bij het oprijden en bij het oversteken van de kruising, beperkt is. Ook is er gebrek aan voldoende opstelruimte voor de fietsers in het midden van de straat. Het feit dat de geplande veegwagens ook zullen oversteken en afslaan zou de situatie ook compliceren. Op de Dijksgracht West levert de bestaande situatie op dit moment geen veiligheidsproblemen op. Pas bij een toename van het aantal fietsers en/of autoverkeer komt de verkeersveiligheid daar in het geding.

Zoeken naar oplossingen en verdere planning van de gemeente

Naar aanleiding van dit rapport heeft het stadsdeel toegezegd geen veegwagens op het fietspad toe te laten. Verder zal, in overleg met omwonenden, naar oplossingen worden gezocht om het nu ook door de onafhankelijke audit geconstateerde verhoogde veiligheidsrisico op te lossen. Vanuit bewoners bestaat echter de vrees dat die oplossingen er simpelweg niet zullen zijn - zoals het Dagelijks Bestuur dat zelf vanaf het begin ook al meerdere malen heeft aangegeven. De kruising zal, zo vrezen de bewoners, onvermijdelijk leiden tot ernstige ongelukken en zal dan ook een Black Spot blijken te zijn.

Het stadsdeel komt dus met aanpassingen in het ontwerp. Het dagelijks bestuur zegt dat het zich bij het uiteindelijke oordeel óf met die aanpassingen de kruising veilig genoeg zal zijn, zal baseren op het oordeel van het Toetsteam. Ook dit geeft bewoners weinig vertrouwen in de toekomst daar datzelfde Toetsteam het, nu dan toch als onveilig beoordeelde, ontwerp eerder “veilig” achtte.

Bewoners menen dat de gemeente had moeten wachten met de voorbereidende werkzaamheden (de aanleg van de plasdras zone, met een damwand die feitelijk niet meer verwijderd kan worden), in ieder geval totdat er een nieuw ontwerp zou liggen dat concreet (en onafhankelijk getoetst) vertrouwen zou bieden dat het fietspad, de kruising en de Dijksgracht West straks daadwerkelijk veilig zullen kunnen worden.
Daarbij menen de bewoners dat, gezien de essentiële rol die het fietspad speelt bij het ligplaatsencluster, het besluit om het in deze vorm te gaan aanleggen – zelfs ook nu het al besloten en vergund is – toch ook onderdeel moet zijn van de brede belangenafweging. Ook daarom betreuren de bewoners dat de gemeente daar niet op heeft willen wachten.

Volgens de bewoners zou ook heel wel een heel ander soort fietspad denkbaar zijn geweest, met minder aantasting van bestaande natuur, minder te maken met de vervuiling, en voor veel minder geld. Een door de bewoners aangedragen ontwerp is door de gemeente nooit bekeken, omdat immers het besluit gevallen was.