From [redacted] < [redacted]@vvepontsteiger.nl>
Subject **Re: Reactie en aanvulling verslag overleg Westerkeersluisbrug / Pontsteiger d.d. 28 november 2025**
To [redacted] < [redacted]@amsterdam.nl>, [redacted] < [redacted]@amsterdam.nl>, [redacted] [redacted]@amsterdam.nl>
Cc [redacted] [redacted]@vvepontsteiger.nl>, [redacted] " < [redacted]@vvepontsteiger.nl>, Westerkeersluisbrug [redacted]@amsterdam.nl>, [redacted] < [redacted]@amsterdam.nl>, [redacted] [redacted]@gmail.com>
Date December 21, 2025 at 1:03:09 PM CET

Beste [redacted] en Team,

Dank voor de mail van 18 december. Wat jammer om te lezen dat we nu opnieuw een wisseling in het team hebben met het vertrek van [redacted] Uiteraard wensen we [redacted] veel succes toe in haar nieuwe rol bij de Gebiedsontwikkeling in Sloterdijk. We zullen haar wel missen. Dit is inmiddels alweer de vierde wisseling in een jaar. Dat maakt het voor bewoners lastig om te communiceren over zo'n belangrijk plan.

In ***cursief*** reageren wij graag op jullie (blauwe) opmerkingen.

- Jullie spreken over voetgangerstellingen, maar het is binnen de gemeente niet gebruikelijk om voetgangerstellingen uit te voeren. Een tellus, zoals gebruikt wordt bij fietstellingen, werkt niet voor voetgangers. Gelukkig weten we dankzij de camera's die bij de pontaanlandingen gebruikt worden vrij goed het percentage fietsers/voetgangers: dat is op de verbindingen die op Pontsteiger aankomen ongeveer 10% voetganger t.o.v. 90% fietser. We kunnen hiermee een redelijk goede schatting maken van het aantal voetgangers op basis van de fietstellingen.

Dat is 10%: 200.000 voetgangers per jaar bij de veren. Dat zijn er meer dan 500 per dag. Dat zijn aanzienlijk aantallen kwetsbare verkeersdeelnemers. Maar, er zijn meer voetgangers zoals van en naar de Tasmanstraat, Houthavens en Pontsteiger (men moet nu eenmaal voor boodschappen, OV, apotheek etc naar spaarndammerbuurt of de haarlemmerdijk e.d.) Die doen nu opeens niet mee in de verkeersanalyses? Dat het binnen de gemeente niet gebruikelijk om voetgangerstellingen uit te voeren is natuurlijk schandalig; voetgangers bestaan dus niet meer in het beleid en de uitvoering?

- We kunnen binnen de gemeente prognoses voor de toekomst laten maken, maar adviseurs geven aan dat dit een vrij zwaar middel is wat meestal voor grote gebieden wordt ingezet, omdat op klein schaalniveau (zoals hier het geval) de prognoses veel minder accuraat zijn. Bovendien kan dit verkeersmodel veel beter autobewegingen voorspellen dan fietsverkeer, en zit ook de voetganger hier niet in.

Dat is voor ons geen reden om dat niet te doen. We hebben het over nu al meer dan 2.000.000 fietsers en 200.000 voetgangers per jaar bij de veren alleen. Dat zijn enorme en voor de verkeersveiligheid relevante aantallen. Die toekomstprognose is essentieel voor het kunnen beoordelen van de plannen. In de komende jaren komt daar een enorme uitbreiding van het OV bij.

- Het verslag van het Expertiseteam wordt aangehaald. Zoals aangegeven is het huidige ontwerp n.a.v. de input van het Expertiseteam al op een aantal punten aangepast. Het betreft:
  - 'De opstelvakken vanuit de Spaarndammertunnel zijn met 2,90m te krap, zeker in een bocht'. In het huidige ontwerp is dit reeds aangepast naar 3,25m.
  - 'Markeringen op het fietspad zijn druk en onverzichtelijk'. In het huidige ontwerp is dit aangepast door o.a. op het fietsvlak een verkeersheuvel toe te passen en een apart vak voor het linksafslaand fietsverkeer vanuit de Van Diemenstraat richting Tasmanstraat in te voegen.
  Daarbij nog de kanttekening dat het Expertiseteam een adviserende rol heeft. Het projectteam maakt op basis daarvan integrale afwegingen t.b.v. ruimtelijke inpasbaarheid en verkeerveiligheid, en legt uiteindelijk het definitieve ontwerp voor aan het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit (ORM). Zoals jullie aangeven, kan het inderdaad zo zijn dat er dus bewust wordt afgeweken van het beleid. In dit geval willen we inderdaad rechte banden toepassen, dat is een nadrukkelijke wens vanuit de buurt. Echter, we weten dat het Toetsteam ORM hier bij de Van Diemenstraat kritiek op heeft geleverd, omdat de nieuwe standaard vergevingsgezinde banden is. Bij de Van Diemenstraat is daarom besloten dit advies op te volgen.

Wij zijn het hier fundamenteel niet mee eens; de verkeersveiligheid is in het geding. Omdat op meerdere punten van het ontwerp van de van Diemenstraat, Westerkeersluis en Pontsteiger de ruimte voor voetgangers niet voldoet aan de normen in het vastgestelde gemeentelijke beleidskader 'ruimte voor de voetganger' is de verkeersveiligheid van voetgangers serieus in het geding. Principieel vinden wij, ten eerste, dat het ontwerp tenminste die normen moet voldoen en 'ten tweede' dat net als bij bijvoorbeeld de ODE-brug redenen genoeg zijn om af te wijken van het advies over vergevingsgezinde banden.

- Bij punt 4 geven jullie aan dat het handhaven van gescheiden fietspaden op de Van Diemenstraat (met enkel onderhoud) ook wordt onderzocht. Bij de Van Diemenstraat is het uitgangspunt dat er een tweerichtingenfietspad aan de noordzijde komt. Dit biedt een groot aantal voordelen en wordt gedragen door een aanzienlijk aantal belanghebbenden.

Dat iets gedragen wordt door een aanzienlijk aantal belanghebbenden betwisten wij. De meeste belanghebbenden zijn door de gemeente niet betrokken bij de inspraak en de participatie. Er is ook geen enquête gehouden. De gemeente kan dit daarom niet zo stelling poneren, zonder concrete cijfers over die vermeende 'aantallen'. Daarnaast kunnen belanghebbenden nog zoveel willen, maar als de verkeersveiligheid in het geding is, dan geldt die verkeersveiligheid toch eerst! Wij vinden het alternatief van het handhaven van gescheiden fietspaden op de Van Diemenstraat nog steeds een goede variant.

- Goed om te weten: de (aanvullende) verkeerstellingen zijn medio januari ingepland (incl. verkeersstromen vanuit Houthaven). Op basis van die uitkomsten zullen we vervolgens een verkeersanalyse uit laten voeren.
  Daar zou het erg bij helpen als we ook jullie data over in- en uitrijdend autoverkeer (garage) hebben, zodat we ons databestand kunnen aanvullen. Kunnen jullie dat nog toesturen?

Dat is goed nieuws. Die data vinden ook wij essentieel. Wij zullen de data van de garage opvragen en met het team delen.

- Jullie vertelden ook dat er investeringen zijn gedaan (samen met de gemeentelijke Kistdamgarage) om de doorstroming bij de garage te optimaliseren, maar dat nog wel eens voorkomt dat er iemand zonder vergunning de garage in wil rijden, die vervolgens achteruit terug moet. Misschien zou het nog kunnen helpen als er duidelijker op de signage staat aangegeven dat deze garage alleen voor vergunninghouders is? Maar dat is slechts een tip.

Wellicht ten overvloede: Sinds de Kistdamgarage open is, staat boven de slagboom in rode lichtletters: alleen vergunninghouders. (nb de meeste fotos op het internet dateren van gedurende de bouwfase). Nog los daarvan. De signage is echt een taak voor de gemeente zelf! De tip moet dus naar de collega's van de gemeente.

Fijne feestdagen en de beste wensen voor 2026 !

Met vriendelijke groet,

Namens de VvE Parkeergarage Pontsteiger,

5.1, 2, e voorzitter

06 5.1, 2, e

On Thu, Dec 18, 2025 at 11:47 'a0AM 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl> wrote:

Beste 5.1, 2,

Bedankt voor jouw mail.

We hebben jullie verslaglegging gelezen en er vallen ons een aantal zaken op:

- Jullie spreken over voetgangerstellingen, maar het is binnen de gemeente niet gebruikelijk om voetgangerstellingen uit te voeren. Een tellus, zoals gebruikt wordt bij fietstellingen, werkt niet voor voetgangers. Gelukkig weten we dankzij de camera's die bij de pontaanlandingen gebruikt worden vrij goed het percentage fietsers/voetgangers: dat is op de verbindingen die op Pontsteiger aankomen ongeveer 10% voetganger t.o.v. 90% fietser. We kunnen hiermee een redelijk goede schatting maken van het aantal voetgangers op basis van de fietstellingen.
- We kunnen binnen de gemeente prognoses voor de toekomst laten maken, maar adviseurs geven aan dat dit een vrij zwaar middel is wat meestal voor grote gebieden wordt ingezet, omdat op klein schaalniveau (zoals hier het geval) de prognoses veel minder accuraat zijn. Bovendien kan dit verkeersmodel veel beter autobewegingen voorspellen dan fietsverkeer, en zit ook de voetganger hier niet in.
- Het verslag van het Expertiseteam wordt aangehaald. Zoals aangegeven is het huidige ontwerp n.a.v. de input van het Expertiseteam al op een aantal punten aangepast. Het betreft:

    - 'De opstelvakken vanuit de Spaarndammertunnel zijn met 2,90m te krap, zeker in een bocht'. *In het huidige ontwerp is dit reeds aangepast naar 3,25m.*

    - 'Markeringen op het fietspad zijn druk en onverzichtelijk'. *In het huidige ontwerp is dit aangepast door o.a. op het fietsvlak een verkeersheuvel toe te passen en een apart vak voor het linksafslaand fietsverkeer vanuit de Van Diemenstraat richting Tasmanstraat in te voegen.*

Daarbij nog de kanttekening dat het Expertiseteam een adviserende rol heeft. Het projectteam maakt op basis daarvan integrale afwegingen t.b.v. ruimtelijke inpasbaarheid en verkeerveiligheid, en legt uiteindelijk het definitieve ontwerp voor aan het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit (ORM). Zoals jullie aangeven, kan het inderdaad zo zijn dat er dus bewust wordt afgeweken van het beleid. In dit geval willen we inderdaad rechte banden toepassen, dat is een nadrukkelijke wens vanuit de buurt. Echter, we weten dat het Toetsteam ORM hier bij de Van Diemenstraat kritiek op heeft geleverd, omdat de nieuwe standaard vergevingsgezinde banden is. Bij de Van Diemenstraat is daarom besloten dit advies op te volgen.

- Bij punt 4 geven jullie aan dat het handhaven van gescheiden fietspaden op de Van Diemenstraat (met enkel onderhoud) ook wordt onderzocht. Bij de Van Diemenstraat is het uitgangspunt dat er een tweerichtingenfietspad aan de noordzijde komt. Dit biedt een groot aantal voordelen en wordt gedragen door een aanzienlijk aantal belanghebbenden.

Goed om te weten: de (aanvullende) verkeerstellingen zijn medio januari ingepland (incl. verkeersstromen vanuit Houthaven). Op basis van die uitkomsten zullen we vervolgens een verkeersanalyse uit laten voeren.

Daar zou het erg bij helpen als we ook jullie data over in- en uitrijdend autoverkeer (garage) hebben, zodat we ons databestand kunnen aanvullen. Kunnen jullie dat nog toesturen?

Jullie vertelden ook dat er investeringen zijn gedaan (samen met de gemeentelijke Kistdamgarage) om de doorstroming bij de garage te optimaliseren, maar dat nog wel eens voorkomt dat er iemand zonder vergunning de garage in wil rijden, die vervolgens achteruit terug moet. Misschien zou het nog kunnen helpen als er duidelijker op de signage staat aangegeven dat deze garage alleen voor vergunninghouders is? Maar dat is slechts een tip.



Dan tot slot: mijn inzet bij Programma Fiets stopt dit jaareinde. Ik ga fulltime werken aan de Gebiedsontwikkeling in Sloterdijk I Zuid.

In januari zorg ik voor een warme overdracht aan mijn opvolger. Zij zal vanaf dan de nieuwe 'SPOC' worden en neemt uiteraard contact met jullie op over het vervolg.

Hartelijke groet,

5.1, 2, e

X Programma Fiets (V&OR)

X Projectmanagementbureau (PMB)

X Gemeente Amsterdam

Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam

T: 5.1, 2, e

E: 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @vvepontsteiger.nl>
Verzonden: dinsdag 9 december 2025 08:37
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @gmail.com>; 5.1, 2, e @vvepontsteiger.nl>; 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>; 5.1, 2, e 5.1, 2, e @vvepontsteiger.nl>
Onderwerp: Reactie en aanvulling verslag overleg Westerkeersluisbrug / Pontsteiger d.d. 28 november 2025

Beste 5.1, 2, e Beste 5.1, 2, e

Dank voor het toesturen van jullie verslag van ons overleg op 28 november jl.

Wij hebben het verslag bestudeerd en hoewel de besproken verkeerskundige varianten hierin correct zijn weergegeven, missen we een aantal voor de VvE's cruciale punten en context. Met name onze zorgen omtrent het gevolgde proces, de specifieke technische tekortkomingen van het huidige ontwerp en de financiële impact op reeds gedane investeringen komen in de gemeentelijke samenvatting onvoldoende uit de verf.

Om misverstanden in het vervolgtraject te voorkomen en het dossier compleet te maken, sturen we jullie hierbij onze eigen verslaglegging (zie bijlage). Wij verzoeken jullie dringend om dit document als integraal onderdeel van de gespreksnotities te beschouwen.

Wij vragen hierbij specifieke aandacht voor de volgende punten uit onze bijlage, die wij als randvoorwaardelijk zien voor het vervolg:

- **De technische toetsing:** Wij hechten zeer aan de gedetailleerde bevindingen van ons expertiseteam (zie punt 3 in bijlage) en de afspraak om te werken met een Vissim-simulatie, niet enkel een toets op standaard beleidslijnen.
- **De financiële context:** Zoals besproken zijn er recent significante private investeringen gedaan om de doorstroming van de garage te optimaliseren; het nieuwe ontwerp mag deze niet tenietdoen.
- **Het proces:** De nadrukkelijke wens van bewoners voor een volwaardig participatieplan alvorens onomkeerbare keuzes te maken.

Wij zien de uitwerking van de varianten en het plan van aanpak graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Namens de VvE Parkeergarage Pontsteiger,

5.1, 2, e voorzitter

06 5.1, 2, e

Bijlage: Verslag overleg verkeersplannen Pontsteiger (VvE versie).pdf

ps de medebestuurder van de VvE Parkeergarage Pontsteiger is 5.1, 2, e Hij is op cc als 5.1, 2, e @vvepontsteiger.nl

On Thu, Dec 4, 2025 at 4:59 'a0PM 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl> wrote:

> Beste allemaal,
>
> Vorige week vrijdag hebben we met elkaar gezeten om door te praten over het ontwerp Westerkeersluisbrug-Pontsteiger.
>
> Bijgevoegd een beknopte samenvatting van hetgeen daar gezegd is.
>
> Als er nog aanvullingen/aanpassingen nodig zijn, laat het dan gerust weten.
>
> Belangrijkste vraag is, volgens mij, of de scenario's er nu juist instaan, zoals jullie ze bedacht en bedoeld hebben. Dan kunnen wij hiermee verder.
>
> PS. Er was nog een 5.1, 2, vanuit de VvE aanwezig. Ik heb zijn achternaam niet kunnen verstaan en heb ook zijn mailadres niet.
>
> Kunnen jullie de notitie aan hem doorsturen?
>
> Hartelijke groet,
>
> 5.1, 2, e
>
> **X** Programma Fiets (V&OR)
>
> **X** Projectmanagementbureau (PMB)
>
> **X** Gemeente Amsterdam
>
> Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam
>
> T: 5.1, 2, e
>
> E: 5.1, 2, e @amsterdam.nl
>
> De gemeente Amsterdam streeft naar optimale dienstverlening en zorgvuldige afhandeling van e-mailverkeer. Als deze e-mail niet voor u is bestemd, laat dit dan weten aan de afzender en verwijder de e-mail. Voor meer informatie: www.amsterdam.nl/proclaimer.