Gemeente Amsterdam

Bezoekadres
Weesperstraat 430
1018 DN Amsterdam

Postbus 12693
1100 AR Amsterdam
Telefoon 14 020
amsterdam.nl/ingenieursbureau

Memo

Aan Stadsdeelcommissie stadsdeel Centrum
Van Dagelijks Bestuur
Datum 16 december 2024

Onderwerp Fiets- en voetpad Dijksgracht Oost

1. Inleiding

Het dagelijks bestuur is voornemens over Dijksgracht Oost een fiets- en voetpad aan te leggen. In 2018 en 2023 heeft hierover al besluitvorming plaatsgevonden in de stadsdeelcommissie. Het fietspad zorgt voor een betere bereikbaarheid, waar vooral bewoners van Oostenburg voorstander van zijn. Er leven ook zorgen in de buurt, o.a. bij bewoners van Dijksgracht West en Buurtorganisatie1018. Zij maken zich zorgen dat een verkeersonveilige situatie op het kruispunt ontstaat en dat Dijksgracht West aanzienlijk drukker wordt met fietsers. Deze memo beschrijft de zorgen van bewoners en de verschillende verkeerskundige aspecten van het fietspad.

2. Context project

2.1 Aanleiding

Het fiets- en voetpad Dijksgracht Oost is een nieuwe verbinding tussen de VOC-kade en de Kattenburgerstraat. Het fietspad verbindt de nieuwe en autoluwe woonwijk Oostenburg Noord en de achterliggende Czaar Peterbuurt met de binnenstad van Amsterdam en station Amsterdam Centraal. De hoofdfietsroutes in het gebied zijn de Piet Heinkade, Czaar Peterstraat, Kattenburgerstraat en Oostenburgergracht. Het fietspad krijgt een ondersteunende functie aan dit bestaande fietsnetwerk. Het nieuwe fietspad draagt naast een betere lokale bereikbaarheid en verlichting van drukke fietspaden in de omgeving bij aan het stimuleren van het fietsgebruik.

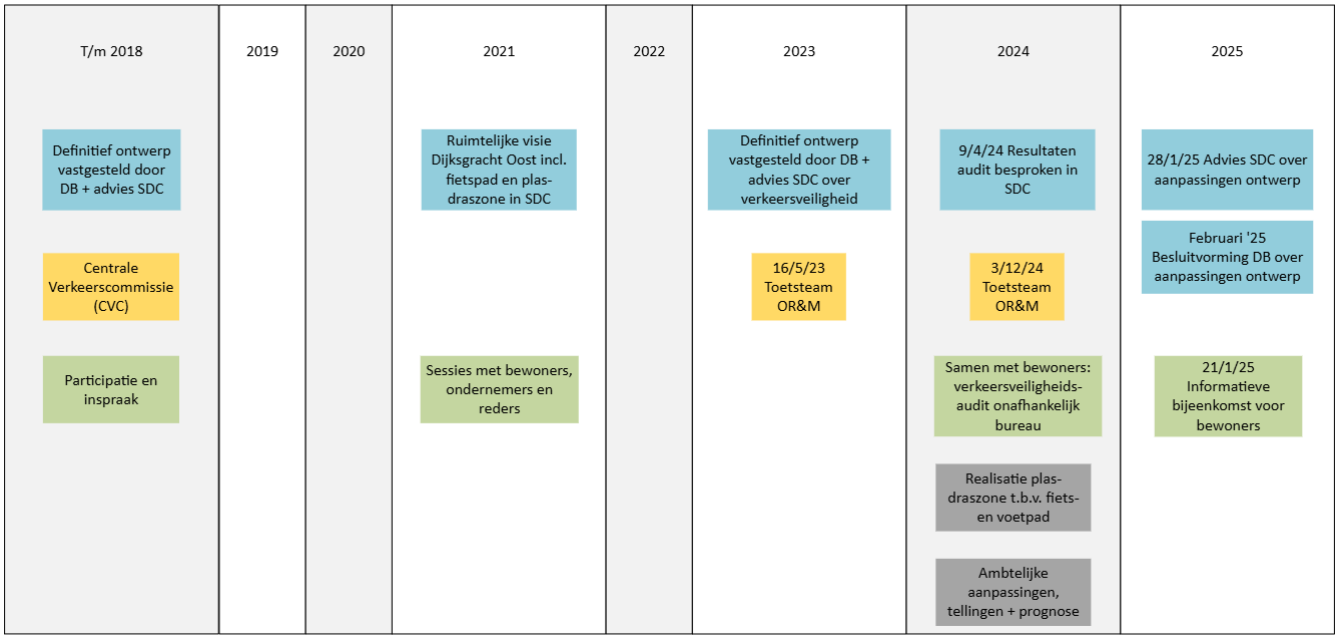
De komst van het fiets- en voetpad Dijksgracht Oost staat los van de plannen voor een ligplaatsencluster. Beide plannen lopen separate besluitvormingsprocessen.

Het fietspad Dijksgracht Oost is beleidsmatig vastgelegd in het Meerjarenplan Fiets 2017-2022. Daarin is het opgenomen als ontbrekende schakel van het autoluwe groennet. Het groennet is een netwerk van autoluwe of autovrije routes in een groene omgeving die minder druk zijn dan hoofdfietsroutes.

2.2 Proces

Onderstaand figuur laat belangrijke mijlpalen voor het fietspad Dijksgracht Oost zien.
Blauw = bestuurlijk
Geel = CVC / Toetsteam OR&M

Groen = betrokkenheid omgeving
Grijs = overig



3. Zorgen in de buurt

In de omgeving Dijksgracht Oost leven zorgen over de verkeersveiligheid van het nieuwe fietspad. Deze zorgen leven voornamelijk bij bewoners van Dijksgracht West, Buurtorganisatie1018 en het Eilandenoverleg. De betrokken bewoners van de laatste twee organisaties waren onderdeel van het extra participatietraject Dijksgracht Oost. Het afgelopen jaar is samen met deze bewoners een verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd en is een aantal keren doorgesproken over de resultaten van dat onderzoek en de wijzigingen aan het ontwerp. Om dit perspectief goed te kunnen begrijpen, is onderstaande cursieve tekst door deze bewoners aangeleverd. Deze tekst is integraal opgenomen in deze memo.

Omwonenden van de Dijksgracht Oost hadden jaren gepleit voor een recreatief fietspad langs het water en waren in de periode 2007-2009 dan ook enthousiast over het bericht dat het fietspad er zou komen. (In die tijd was Oostenburg nog niet volgebouwd en waren er geen e-bikes en fat-bikes). Inmiddels wordt het fietspad in de stukken een doorgaande fietsroute genoemd. Door dit alles is het enthousiasme omgeslagen in grote bezorgdheid, in het bijzonder over de veiligheid van het kruispunt Dijksgracht-Kattenburgerstraat. Daarnaast vrezen bewoners dat het karakter van de Dijksgracht West als bijzonder en groen wandel- en leefgebied ernstig wordt aangetast.

De zorgen over het kruispunt zijn niet nieuw en leven niet alleen bij bewoners. In 2018 ging de toenmalige CVC , na diverse overleggen, "node akkoord" met het toen voorliggende ontwerp voor de kruising. Ook spraken direct betrokken ambtenaren (SDC december 2018) hun grote zorg uit over de te verwachten veiligheidssituatie.

In 2023 adviseerde het Toetsteam positief over het definitief ontwerp voor het kruispunt. Zittingen van het Toetsteam zijn echter niet openbaar en er wordt geen verslag opgesteld van de discussie. De afwegingen van deze commissie zijn dus geheim.
In het kader van het extra traject huurde de gemeente, op verzoek van bewoners, een onafhankelijk bureau in om een verkeersaudit uit te voeren. De conclusie van het Verkeersatelier is dat op het kruispunt de verkeersveiligheid niet geborgd is. Het bureau kwam met een hele reeks aan verbetervoorstellen en op basis daarvan paste de gemeente het ontwerp op een beperkt aantal punten aan. Het aangepaste ontwerp werd wederom aan het Verkeersatelier voorgelegd die constateerde dat de aanpassingen niet veel hadden verbeterd en dat de veiligheid op het kruispunt nog altijd niet gebord was. Omwonenden hadden zelf ook een schetsontwerp gemaakt met mogelijke verbeterpunten, maar ook dat ontwerp werd niet veilig genoeg geacht.
In november 2024 boog het Toetsteam zich nogmaals over het uiteindelijke ontwerp, en kwam met een positief advies. Wederom na een niet openbare bijeenkomst en zonder inhoudelijk verslag van de afwegingen.

Voor de beoordeling van de veiligheid is het essentieel een goed beeld te hebben van het aantal te verwachten fietsers op het kruispunt op de drukke uren van de dag. De geplande "opstelstrook" in het midden is klein en heeft slechts plek voor maximaal 2 a 3 fietsers per rijrichting. Bij grotere aantallen zullen onvermijdelijk onoverzichtelijke en onveilige situaties ontstaan. Het is immers niet te verwachten dat de fietsers zich braaf in een rij wachtenden aan de kant zullen opstellen.
In november heeft de gemeente een prognose gepresenteerd en kwam tot een maximaal aantal van 3000 fietsers per dag langs de Dijksgracht Oost. De prognose komt voort uit een bestaand verkeersmodel (VMA 5.0) dat, zo geeft het rapport zelf ook aan, aanzienlijke marges aan onzekerheid kent. Bewoners vinden het rapport niet overtuigend.
Opmerkelijk is dat het verkeersmodel al sinds 2015 bestaat, maar dat desondanks de gemeente eerder met heel andere prognoses is gekomen. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan ging men aanvankelijk uit van een maximum van 10.000, later 5000, en daarna 3500 fietsers per dag. Bij het eerste besluit over het fietspad in 2018 zijn er in het geheel geen cijfers aan de orde gekomen.

Bij de beoordeling van de veiligheid is daarnaast geen rekening gehouden met de grote snelheid van e-bikes en fat-bikes die het kruispunt op zullen rijden, en die over de Dijksgracht West zullen doorrijden. Ook nu al blijkt dat de veiligheid op de Dijksgracht West door snelle fietsen regelmatig onder druk staat. Bij toename van de aantallen gaat dit meer klemmen. Het is niet bekend of het Toetsteam dit element ook in zijn discussie heeft betrokken.

Bewoners verwijzen in dit verband op de notitie van 22 november 2024 die zij aan het Toetsteam deden toekomen (zie bijlage 2.1). Ook vragen zij aandacht voor een filmpje dat zij tijdens het spitsuur van de kruising hebben gemaakt om de verkeerssituatie – en de verkeersonveiligheid - ter plekke te laten zien. Zie: (https://vimeo.com/1040165394)

Bewoners zijn van mening dat er objectieve en concrete redenen zijn om niet zo maar af te gaan op het niet inzichtelijke positieve advies van het Toetsteam. De werkelijkheid is complex, en er ligt een duidelijk, zorgvuldig en volledig onderbouwd oordeel van een onafhankelijk verkeerskundig bureau.

De Werkgroep Dijksgracht Oost en Belangen Vereniging Dijksgracht te Water vrezen dat het fietspad, in de voorgestelde vorm, als onderdeel te zijn van een doorgaand fietspad naar het centrum tot grote onveiligheid zal leiden. Zij vrezen dat de kruising een blackspot zal worden.
Inmiddels is duidelijk dat er nu geen mogelijkheden zullen zijn effectieve aanpassingen te doen om de veiligheid te bevorderen. Die zullen er straks ook niet zijn.

De bewonersorganisaties vragen dan ook aan het dagelijks bestuur en aan de stadsdeelcommissie om het fietspad langs Dijksgracht Oost uitdrukkelijk te bestemmen als recreatief fietspad, en niet als doorgaande route en zij vragen ook om de inrichting zo te maken dat dit voor alle gebruikers duidelijk zal zijn. Dat betekent onder andere dat de gemeente ervoor zou moeten zorgen dat fietsers die van de Kattenburgerstraat naar het station / het centrum willen gaan, worden verleid dan wel gedwongen gebruik te maken van de Piet Hein kade en niet van de Dijksgracht West.

4. Verkeerskundige aspecten

4.1 Tellingen fietsers en voertuigen

Van 5 t/m 21 oktober 2024 zijn tellingen uitgevoerd van het aantal fietsers en voertuigen op de Dijksgracht West. Op een gemiddelde werkdag maken 651 fietsers gebruik van de Dijksgracht West. In de avondspits (16u-18u) vindt de grootste piek plaats. Dan maken gemiddeld 140 fietsers gebruik van de Dijksgracht West. Op een gemiddelde werkdag zijn 264 voertuigen geteld. De volledige tellingen zijn te vinden op www.basec.nl.

4.2 Prognoses aantal fietsers

Om een indicatie te krijgen van het aantal fietsers dat in de toekomst gebruik maakt van het fietspad Dijksgracht Oost is een verkeersonderzoek uitgevoerd met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam[1]. Bij dit onderzoek is gekeken naar de herkomst van de fietsers en hoe zij hun route ter hoogte van de Kattenburgerstraat vervolgen en vice versa. Het onderzoek vergelijkt het jaar 2035 mét en zonder fietspad op de Dijksgracht Oost. Voor het volledige onderzoek wordt verwezen naar de bijlage. De relevante conclusies uit het onderzoek zijn:

- Het fietspad wordt voornamelijk gebruikt door bewoners uit de omgeving. Fietsers die over het nieuwe fietspad fietsen, komen vooral uit Oostenburg en Funenpark.
- Het fietsverkeer op het nieuwe fietspad Dijksgracht Oost wordt ingeschat op 1000 tot 3000 fietsers per dag voor beide richtingen samen.
- Ter hoogte van de Kattenburgerstraat slaat de meerderheid van de fietsers vanaf Dijksgracht Oost linksaf richting het centrum of rechtsaf via de Piet Heinkade in de richting van het Centraal Station. Volgens het model gaat ongeveer 20% van de fietsers rechtdoor via de Dijksgracht West. In het worst case scenario wordt uitgegaan van 30% fietsers die rechtdoor rijden.

[1] De basis voor het verkeersmodel bestaat uit onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en OV-net en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Voor het verleden en het heden zijn deze gegevens bekend, voor de toekomstige situatie worden inschattingen hiervan gebruikt.

- In dit worst case scenario wordt op de Dijksgracht West een toename verwacht van 300 tot 1000 fietsers per dag. Samen met het aantal fietsers zonder nieuw fietspad wordt op Dijksgracht West een aantal van 1000 tot 1700 fietsers per dag verwacht.
- Het aantal overstekende fietsers vanuit de verschillende rijrichtingen wordt ingeschat op 1400 tot 2400 fietsers per dag. Tijdens een piekuur zou dit gaan om 180 tot 310 fietsers. Gemiddeld is dit iets meer dan 5 fietsers per minuut.

Geschatte fietsintensiteiten op het kruispunt Dijksgracht-Kattenburgerstraat per afslagbeweging

Afslagbewegingen	etmaal	piekuur	Percentage
oost-west en v.v. rechtdoor	900 - 1500	120 - 200	19%
noord-zuid en v.v. rechtdoor	2800 - 4700	360 - 610	59%
linksafslaand	500 - 900	70 - 120	11%
rechtsafslaand	500 - 900	70 - 120	11%
totaal	4700- 8000	620 - 1050	100%
Kattenburgerstraat overstekend	1400 - 2400	180 - 310	30%

4.3 Verkeersveiligheidsonderzoek

Na vaststelling van het definitief ontwerp in 2023, is samen met bewoners van Dijksgracht West, Buurtorganisatie1018 en het Eilandenoverleg een verkeersveiligheidsonderzoek uitgevraagd. Dit onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van het advies van de stadsdeelcommissie uit 2023, het extra participatietraject en de zorgen die leven over de verkeersveiligheid van het kruispunt.

Het onderzoek is uitgevoerd door het onafhankelijke verkeersadviesbureau Verkeersatelier. Verkeersatelier heeft de verkeersveiligheid van het definitief ontwerp fiets-/voetpad Dijksgracht Oost en de bestaande inrichting van Dijksgracht West beoordeeld middels het uitvoeren van een verkeersveiligheidsaudit. Hierbij wordt gekeken naar ontwerpkenmerken die de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Bij deze toets zijn onder andere de nodige (ontwerp)richtlijnen van het CROW gehanteerd. De audit kijkt enkel naar risico's die betrekking hebben op verkeersveiligheid en niet naar andere aspecten, zoals bereikbaarheid, duurzaamheid, uitvoerbaarheid, inpasbaarheid etc. Het is uiteindelijk aan de gemeente als wegbeheerder om te beoordelen welke belangen doorslaggevend zijn ten aanzien van het ontwerp en of tot een aanpassing kan worden overgegaan. Bij eventuele wijzigingen en keuzes die in het verleden zijn gemaakt is veiligheid één aspect, maar ook de andere aspecten worden daarbij afgewogen.

4.4 Aanpassingen ontwerp

Met de aanpassingen die in het ontwerp zijn doorgevoerd wordt een deel van de verkeersveiligheidspunten opgelost. Het volledige overzicht van de voorgestelde aanpassingen is te vinden in bijgevoegd ontwerp. In algemene zin kan over het aangepaste ontwerp het volgende worden gezegd:

- Het verkeersveiligheidsrapport bevestigt het beeld van de gemeente voor de voorgestelde inrichting van het kruispunt. De essentie van de oversteek wordt door de gemeente het meest veilig geacht en blijft hetzelfde. Binnen dit principe zijn naar aanleiding van het rapport een aantal optimalisaties doorgevoerd in het ontwerp.

- Het dagelijks bestuur heeft in april 2024 aangegeven de veegwagens van de nabijgelegen stadswerf niet meer op het fietspad te faciliteren. De aanwezigheid van de veegwagens was een belangrijke factor wat het kruispunt volgens het rapport onveilig zou maken.
- De overige aanpassingen zijn gericht op:
    - Het verbeteren van het zicht van fietsers op auto's en andersom;
    - Het verder terugdringen van de snelheid van het autoverkeer;
    - Het benadrukken dat de oversteek rechtdoor richting Dijksgracht West niet de hoofdroute is door deze oversteek voor fietsers minder aantrekkelijk te maken.
- Langs de Dijksgracht Oost wordt een bord geplaatst dat fietsers in de richting van de Kattenburgerstraat moet verleiden om voor de richting Amsterdam Centrum de route via de Piet Heinkade te vervolgen. Welke borden dat zijn en waar deze borden worden geplaatst wordt moet nog worden bekeken.
- Op het rechte stuk van de Dijksgracht Oost worden geen extra snelheidsremmende voorzieningen als fietsdrempels aangelegd. Deze hebben een zeer beperkt effect op de snelheid van fietsers, die na de drempel snel weer vaart zullen maken. Het brengt verder het risico met zich mee dat fietsers het voetpad op schieten om de drempel te ontwijken.
- Op het rechte stuk van de Dijksgracht West worden geen maatregelen getroffen. Uit de prognoses blijkt dat een beperkt aantal extra fietsers van deze straat gebruik gaat maken. De huidige inrichting, met klinkers en verkeersdrempels, volstaat.

Het aangepaste ontwerp is wederom voorgelegd aan Verkeersatelier voor een reactie. Verkeersatelier geeft aan dat ondanks dat een deel van de punten is opgelost sprake blijft van een ontwerp dat aanzienlijke verkeersveiligheidsrisico's bevat. Zij geven drie aanbevelingen mee in relatie tot die punten die niet zijn meegenomen, ter verbetering van deze situatie:

<u>Aanbeveling 1</u>
Met de huidige inrichting blijft de potentiële snelheid van het gemotoriseerde verkeer naar verwachting te hoog op de Kattenburgerstraat. 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 camera's (flitspaal).

Reactie gemeente
Het nieuwe ontwerp heeft een snelheidsremmend effect. De gemeente denkt dat het verkeer zich in de nieuwe situatie anders gaat gedragen dan in de huidige situatie. Aanvullende fysieke voorzieningen gericht op snelheidsremming zijn niet mogelijk vanwege het risico op schade aan bovengelegen spoorviaduct. Na aanleg van het kruispunt zal worden gemonitord of aanvullende snelheidsremmende maatregelen alsnog nodig zijn, en zo ja hoe deze dan kunnen worden genomen. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een mobiele flitspaal/snelheidscamera. Verder gaat de gemeente de mogelijkheden bekijken om via extra gedragsbeïnvloeding het gewenste gedrag van automobilist en/of fietsers te stimuleren (lagere snelheid, routekeuze, etc.). Dit punt wordt betrokken bij de monitoring.

<u>Aanbeveling 2</u>
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. Het advies is om de middengeleider om die reden dicht te zetten voor gemotoriseerd verkeer.

Reactie gemeente
De bereikbaarheid van de Dijksgracht West voor bewoners en ondernemers wordt naar mening van de gemeente hiermee onevenredig beperkt. Het projectteam ziet dit niet als een reëel verkeersveiligheidsrisico vanwege het lage aantal voertuigen dat hier links afslaat in combinatie met het lage aantal fietsers dat hier in de toekomst oversteekt. Mocht na realisatie dit inderdaad tot problemen leiden kan alsnog een linksaf verbod vanuit zuidelijke richting de Dijksgracht West worden ingevoerd.

<u>Aanbeveling 3</u>
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.

Reactie gemeente
De gemeente 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 lokt uit dat voetgangers over de rijbaan gaan lopen. In het ontwerp is de ruimte maximaal benut voor uitbuigen van de rijbaan en het vormgeven van de middengeleider.

4.5 Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit
Het gemeentelijk Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit (waar o.a. het voormalige CVC in is opgegaan) adviseert op verkeersontwerpen. Op het DO uit 2023 heeft het Toetsteam destijds positief geadviseerd. Het aangepaste ontwerp en de onderliggende verkeersveiligheidsrapporten zijn op 3 december 2024 behandeld in het Toetsteam. Het oordeel is positief. Op advies van het Toetsteam wordt de lichtsituatie in de tunnel nader bekeken. Het volledige advies luidt als volgt:

"Het Toetsteam constateert dat de verkeerssituatie met het aangepaste ontwerp in voldoende mate is verbeterd: met andere woorden met de realisatie van voorliggend ontwerp voldoet de verkeerssituatie aan de vigerende verkeersveiligheidsnormen. Om het ontwerp nog veiliger te maken is het advies om de verlichting van zowel de tunnel onder het spoor als ook ter plaatse van de kruising nader onder de loep te nemen. Dit om a) het risico dat automobilisten overstekend verkeer door het verschil tussen licht en donker 'over het hoofd zien' en b) het risico dat overstekend verkeer in het donker onvoldoende zichtbaar is zoveel mogelijk te beperken. Het advies is om dit af te stemmen met de asset Openbare Verlichting. Voorts wordt geadviseerd om de belijning van de voetgangersoversteek parallel te leggen met de belijning van de fietsersoversteek." (Oordeel Toetsteam OR&M, 3-12-2024)