Aanleiding verkeersveiligheidsaudit
Op 19 september 2023 heeft het DB het definitief ontwerp voor het fiets-/voetpad Dijksgracht Oost vastgesteld. Met dit fiets-/voetpad krijgt de nieuwe en autoluwe woonwijk Oostenburg een extra ontsluiting voor langzaam verkeer richting de binnenstad en Amsterdam Centraal. Er leven echter ook zorgen over de verkeersveiligheid van het toekomstig fiets-/voetpad en dan specifiek over het kruispunt met de Kattenburgerstraat. Vandaar dat de stadsdeelcommissie op 19 september 2023 een advies heeft aangenomen over het fiets-/voetpad Dijksgracht Oost. Daarnaast wordt in het kader van de totale belangenafweging rondom de ligplaatsen in Dijksgracht Oost een extra participatietraject doorlopen samen met Buurtorganisatie1018. Binnen dit extra traject is afgesproken om informatie over het fiets-/voetpad mee te nemen, ook al is het fiets-/voetpad en bijbehorende plas-draszone een losstaande ontwikkeling en doorloopt dit een ander tijdspad.

Naar aanleiding van het advies van de stadsdeelcommissie, het extra traject en de zorgen die leven over de verkeersveiligheid van het kruispunt hebben we een verkeersveiligheidsaudit laten uitvoeren. De audit is uitgevoerd door Het Verkeersatelier. Dit bureau is aangedragen door de bewoners en na een intake gesprek met het projectteam heeft het projectteam besloten dit bureau opdracht te geven voor een verkeersveiligheidsaudit. In deze memo wordt nader ingegaan op de opzet van het onderzoek, de bevindingen en de aanbevelingen en suggesties hoe het ontwerp kan worden aangepast.

Opzet
Het Verkeersatelier is gevraagd de verkeersveiligheid van het definitief ontwerp fiets-/voetpad Dijksgracht Oost en de bestaande inrichting van Dijksgracht West te beoordelen. Daarbij is een advies gegeven over hoe de verkeersveiligheid op de Dijksgracht West verhoogd kan worden. Er is gekozen voor de systematiek van een verkeersveiligheidsaudit waarbij gekeken wordt 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 en alleen naar risico’s die betrekking hebben op verkeersveiligheid en niet naar andere aspecten, zoals bereikbaarheid, duurzaamheid, uitvoerbaarheid, inpasbaarheid etc.
Het is aan de gemeente als wegbeheerder om te beoordelen welke belangen doorslaggevend zijn ten aanzien van het ontwerp en of tot een aanpassing kan worden over gegaan. Bij eventuele wijzigingen en keuzes die in het verleden zijn gemaakt spelen is veiligheid één aspect, maar ook de andere aspecten worden daarbij afgewogen.

Bevindingen
De bevindingen zijn te vinden in de rapporten in de bijlage. De resultaten uit de audit zijn als volgt samen te vatten:

- Het ontwerp van de kruising met de Kattenburgerstraat kent een verhoogd verkeersveiligheidsrisico als gevolg van een opeenstapeling van factoren, zoals zichtproblemen, beperkte opstelruimte, (verwachtte) hoge intensiteiten fietsers en gemotoriseerd verkeer en beperkte herkenbaarheid

van de oversteek. Ook wordt op de kruising gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer gemengd waardoor er geen homogeniteit is en blijft de snelheid naar verwachting hoog. Hierdoor is er weinig ruimte beschikbaar voor het maken van fouten, dan wel corrigeren en anticiperen op medeweggebruikers.
- Voor het fiets-/voetpad Dijksgracht Oost zijn diverse verkeersveiligheidsaspecten geconstateerd. Deze verkeersveiligheidsaspecten kunnen met de nodige aanpassingen worden verholpen zodat het DO aan de CROW-richtlijnen voldoet.
- De bestaande inrichting op de Dijksgracht West past niet bij de principes van Duurzaam veilig en de CROW-richtlijnen. De benoemde verkeersveiligheidspunten verdienen aandacht, maar zijn in de bestaande situatie niet direct kritisch.

Algemene reactie en proces
De audit geeft aanleiding om nog eens kritisch naar het ontwerp te kijken, met name naar het kruispunt. Er is op basis van de bevindingen in het rapport een analyse gemaakt op het ontwerp, waar een aantal mogelijke wijzigingen naar voren komen. Deze wijzigingen worden hier op hoofdlijnen benoemd. Het ontwerp kan hierop worden aangepast en opnieuw aan het Toetsteam en bestuur worden aangeboden. Een groot deel van de genoemde risico's worden hiermee verminderd dan wel weg genomen.

Voorgestelde aanpassingen
in dit document wordt enkel ingegaan op bevindingen van het kruispunt en niet op de analyses gedaan voor de Dijksgracht Oost en West. Dit omdat er nog geen gelegenheid is geweest om naar de andere delen te kijken en omdat het kruispunt het meest kritisch volgens dit rapport.
Hieronder zijn de risico's benoemd zoals beschreven in de samenvatting van het rapport van de kruising, met daaronder een aantal suggesties voor een mogelijke aanpassingen. Deze suggesties zijn nog niet goed verwerkt in een ontwerp en ook niet getoetst door het Toetsteam. Een aantal van deze wijzigingen kunnen worden meegenomen in de aanleg van de kruising. Wijzigingen die buiten het projectgebied liggen kunnen als aanbeveling worden meegegeven.

<u>Risico's benoemd in de analyse betreffende de kruising.</u>

1. *Zicht op doorgaand, wachtend en overstekend verkeer is bij het oprijden dan wel het oversteken van de kruising beperkt en vormt een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. De oorzaak van het beperkte zicht komt door aanwezigheid van diverse objecten en hoogteverschillen (hellingen). Denk aan de staalconstructie van de brug, de boog (helling) van de brug die doorloopt tot onder, de spijlen van het viaduct, de aanwezigheid van slagbomen, bebording, straatmeubilair, evenals afdekzicht door medeweggebruikers, zoals voetgangers en voertuigen;*

Reactie gemeente:
- We plaatsen het licht van de brug naar achteren. Hiermee halen we een knik uit de bandenlijn en het zicht verbeterd. Ook de stopstreep voor de brug kan daardoor dichter op de slagbomen waardoor er ruimte ontstaat

voor een auto tussen stopstreep en voetgangersoversteek. Er moet nog worden gekeken in welke mate dit technisch mogelijk is.

- Het middeneiland kan worden versmald, waardoor er meer ruimte op de uitrit van de Dijksgracht Oost kan worden gecreëerd. Daardoor kan een fietser dichter op de wegas opstellen waardoor het zicht wordt verbeterd op het verkeer vanuit de Kattenburgerstraat. Het middeneiland versmallen levert daarnaast nog de volgende winst op:
    - de doorloopruimte voor de voetganger bij de inrit neemt toe (puntvernauwing gaat van 0,90 naar 1,35m)
    - De uitbuiging voor de auto wordt kleiner waardoor de rijstrook smaller kan zijn.
    - De fietsstrook wordt iets breder (2,0m in plaats van 1,80m).
    - De bocht richting Dijksgracht oost wordt hierdoor makkelijker te nemen.
- De inritband naar de Dijksgracht west wordt korter en smaller, wat minder confortabel is voor fietsers. Hierdoor wordt het fietsverkeer meer gedwongen af te remmen voordat zij de rijbaan kunnen betreden. Bij een lagere snelheid hebben fietsers meer tijd om het verkeer waar te nemen.

2. *Er is sprake van een overgang van een 50 km/uur naar een 30 km/uur snelheidsregime. Voor een overgang van een GOW-50 naar een GOW-30 is het advies dat dit wordt uitgevoerd met een verticale snelheidsremmende maatregel. De huidige snelheid (V85) ligt tussen de 43,05 en 46,5 km/h. De voorgestelde uitbuiging als snelheidsremmende maatregel zal de snelheid naar verwachting niet significant verlagen, vanwege de rijbaanbreedte en de flauwe boog. Hierdoor blijft de snelheid hoog en vormt zo een risico voor overstekende fietsers. Zeker gezien de andere aanwezige risicofactoren, van beperkte zicht, de hoeveelheid verkeer (fietsers/auto's/ veegwagens), de hoeveelheid informatie die een weggebruiker dient te verwerken;*

Reactie gemeente:

- Een verticale snelheidsremmende maatregel (drempel) is op de overgang onmogelijk vanwege de hoogtebeperking die het brugdek creëert. Een hoog voertuig zal bij een dergelijke drempel de brug kunnen raken met alle gevolgen van dien.
- Het is mogelijk om de rijbaan ter hoogte van de uitbuiging en het steunpunt verder te versmallen. Deze versmalling levert ruimte op voor de fietsers op de fietsstrook en versmalling zal de snelheid nog verder om laag brengen.
- Er wordt nog gekeken of (meer) belijning en inleiding iets kan betekenen.

3. *Een weggebruiker op de route Kattenburgerstraat dient veel informatie te verwerken vanwege de hoeveelheid verkeers- en informatieborden/-markeringen die een weggebruiker tegenkomt, zowel gezien vanaf de Piet Heinkade (voor het viaduct) als vanaf de Marinierskade (voor de brug); ten aanzien van de verkeers- en informatieborden is het DO niet volledig. Hierdoor is het onduidelijk wat er aan verkeers- en informatieborden/-markeringen blijft staan en bijkomt. Zo worden attentieborden ten aanzien van overstekende fietsers gemist, evenals 30 km/uur-wegmarkering en een stopstreep voor de brug. Meer informatie maakt het voor een weggebruiker complexer en minder overzichtelijk. Ook dienen de nodige borden op flespalen te worden aangebracht. Dit laatste kan ervoor zorgen dat de obstakelvrije ruimte voor voetgangers (mindervaliden) verminderd op het trottoir;*

Reactie gemeente:

- Er komt straks een bebordingsplan bij het verkeersbesluit. Hier kan nog kritisch naar het aantal borden worden gekeken.

4. *Er wordt op diverse punten gewerkt met minimale maatvoering van de verkeersinrichting. Zo is een bochtstraal krap gedimensioneerd richting het fietspad Dijksgracht (oostzijde) en laten rijcurves zien dat de draaibewegingen van grote voertuigen en personenauto's geen tot weinig marge hebben. Tegelijkertijd laat dit ook zien dat de nodige problemen ontstaan ten aanzien van de veeg- en sleeplijnen. In de praktijk zullen voertuigen de draaibewegingen niet maken, maar zich midden op het middeneiland opstellen. Hierdoor worden overstekende fietsers gehinderd, evenals één of beide rijbanen van de Kattenburgerstraat. Het mengen van gemotoriseerd verkeer met fietsverkeer op een kruising levert een verhoogd verkeersveiligheidsrisico op. Fietsers en ander verkeer zullen om wachtende voertuigen heen gaan rijden. In combinatie met beperkt zicht neemt hierdoor de voorspelbaarheid en vergevingsgezindheid van de kruising af.*

Reactie gemeente:

- Het projectteam adviseert om geen veegwagens te faciliteren op de Dijksgracht Oost, anders dan voor schoonhouden van het fietspad. Dat betekent dat de verzinkbare paal uit het ontwerp verdwijnt en wordt vervangen door een vast paaltje. Dit levert aanzienlijk minder gemotoriseerd verkeer op het middeneiland. Voorkomen van gemotoriseerd verkeer op dit middeneiland is niet mogelijk, omdat de Dijksgracht West bereikbaar moet blijven. Het aantal voertuigen is beperkt.
- Het versmallen van het middeneiland zorgt voor een ruimere bocht voor fietsers de Dijksgracht Oost in.
- Doorlopende bandenlijnen ingetekend op het steunpunt. Hierdoor wordt het qua beeld een fietsoversteek waar het geringe autoverkeer van en naar de Dijksgracht West gebruik van mag maken. We kiezen voor klinkers zodat de oversteek een informeel karakter krijgt en niet de uitstraling van een 'doorfietsroute'
- De oversteek zelf kan smaller worden gemaakt, nog minder uitnodigend voor autoverkeer.
- De inrit op Dijksgracht West kan smaller gemaakt worden. Voetgangers hoeft niet meer vanaf de inritband over te steken maar heeft een eigen plek.

Verder kan er nog naar belijning worden gekeken. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- Toevoegen kanalisatie strepen voor voetgangers.
- Kruisen toevoegen die moeten voorkomen dat stilstaande voertuigen de fietsoversteek niet blokkeren.
- Een hoogtebegrenzer aan de zuidzijde van de Mariniersbrug, ter hoogte van de uitgang van het marineterrein. Hiermee wordt voorkomen dat te hoge voertuigen door rijden tot aan de spoorbrug en nog de gelegenheid hebben te keren bij de ingang van het marineterrein.