Fiets- en voetpad Dijksgracht Oost
Reactie op adviezen uit oordeel Toetsteam 16 mei 2023

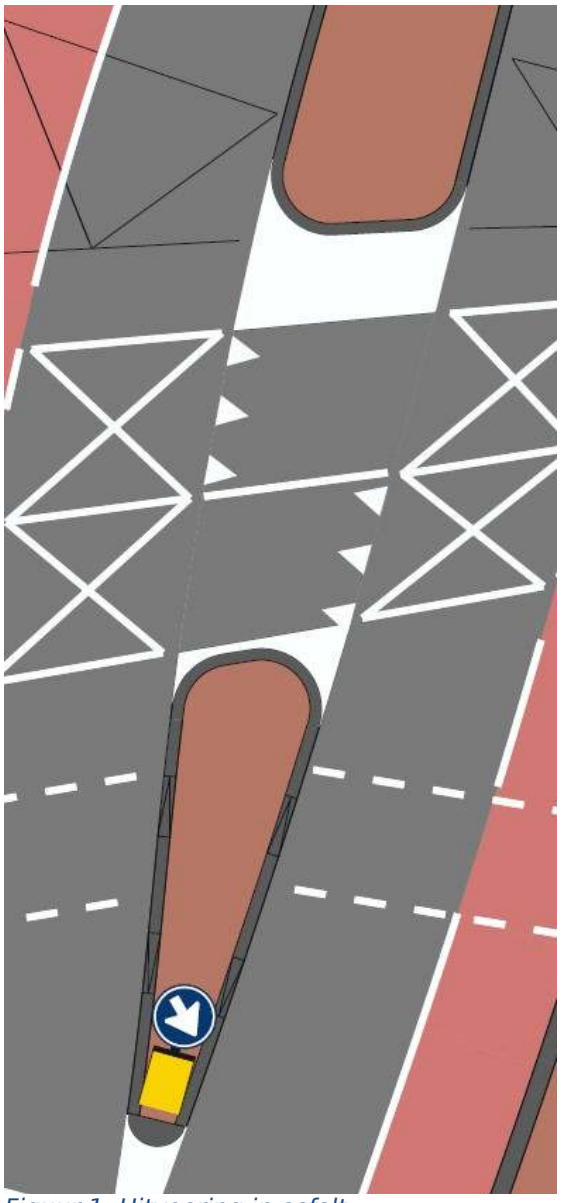
Het advies is om het hoogteverschil tussen fiets- en voetpad te beperken tot maximaal 2 cm (met een schuine band) en het afschot niet groter dan 2% te maken. Een groter hoogteverschil brengt veiligheidsrisico's (valpartijen fietsers) met zich mee, bij een groter afschot is het comfort van de fietser en voetganger geding.
Het fietspad is nu lager geplaatst dan het trottoir, met afwatering richting het talud in plaats van naar de gracht. Hierdoor ontstaat er een dakprofiel met een hoogteverschil van 7 cm en een afschot van maximaal 2%. Incidenteel kunnen wagens gebruik maken van het fietspad. Zowel vanwege de belastingbeperking die geldt voor de kademuur als de veiligheid voor voetgangers op het voetpad is voor dit profiel gekozen. Het profiel inclusief het gekozen hoogteverschil is afgestemd met 5.1, 2, e.

Het beplantingsplan van het talud en de plasdraszone dient aan het Toetsteam te worden nagezonden voor aanvullende toetsing.
Op 25 oktober 2023 is het beplantingsplan nagezonden aan het Toetsteam.

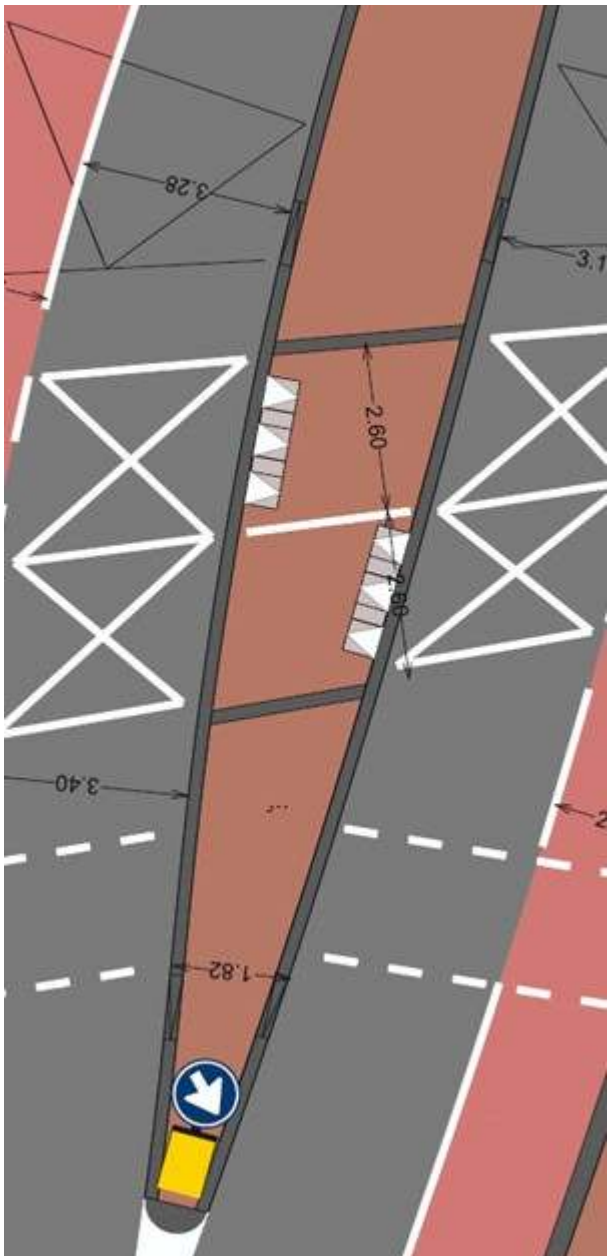
Het hoogteverschil tussen fiets- en voetpad en de aansluiting op de Mariniersbrug (Kattenburgerstraat) bedraagt iets meer dan 1 meter. Bij een dergelijk hoogteverschil is het gewenst om de voetgangershelling in 2 delen te verdelen, met een gedeelte in vlakstand en hellingen van maximaal 4%. Het project wordt geadviseerd dit in het ontwerp te verwerken.
Wij hebben hiernaar gekeken, maar vanwege de kosten die dit met zich meebrengt niet meegenomen in het ontwerp. De vlakstand dient minimaal 1,4x1,4 m te bedragen. Dit betekent dat de hellingbaan 1,4 meter langer moet worden. Omdat wij de metselmuur van de kademuur gaan vervangen en verhogen met licht ophoogmateriaal zorgt dit voor aanzienlijk meer kosten (vele tienduizenden euro's), waardoor we buiten ons budget vallen. Wij voldoen wel aan het maximale hellingspercentage van 4%.

Ten aanzien van de kruising / oversteek bij de Kattenburgerstraat de volgende adviezen:
- Inritconstructie aanbrengen bij de fietspaden.
Zowel aan de zijden van Dijksgracht Oost als Dijksgracht West zijn naar aanleiding van het toetsteamadvies inritconstructies opgenomen in het ontwerp.
- Doorsteek in middensteunpunt zwart maken (geen rood asfalt), want is ook auto's;
Naar aanleiding van de behandeling in de stadsdeelcommissie en de uitgevoerde verkeersveiligheidsaudit is ervoor gekozen met een andere materialisatie (roodgebakken klinkers) het informele karakter van het middensteunpunt te benadrukken en niet de uitstraling van een 'doorfietsroute'. Om veilig oversteken te bevorderen willen we de oversteek zo smal mogelijk maken zonder de doorgang voor autoverkeer onmogelijk te maken. Verder zorgt een doorlopende band ervoor dat er een echt duidelijk steunpunt ontstaat. De situatie is afwijkend maar het aantal voertuigen dat de

Dijksgracht West aandoet is zeer gering. Een inrijverbod vanaf de Kattenburgerstraat is overwogen, maar daar zien we vooralsnog vanaf in verband met de extreem lage auto intensiteit.



Figuur 1: Uitvoering in asfalt



Figuur 2: Uitvoering in klinkers

- Kanalisatiestrepen op rijbaan Kattenburgerstraat niet aanbrengen, want hebben geen functie.

Naar aanleiding van de verkeersveiligheidsaudit zijn de kanalisatiestrepen voor voetgangers weer opgenomen in het ontwerp. Hiermee is het ter plaatse duidelijk voor voetgangers waar zij kunnen oversteken en wordt menging van voetgangers en fietsers op de middensteunpunt zoveel mogelijk voorkomen.

- Vermijd 2 hekwerken vlak naast elkaar aan beide zijden van het voetpad. Dit zal ruimtelijk geforceerd overkomen. Ga na of er wel een hekwerk aan de waterzijde nodig is boven een
plasdraszone (voetpad grenst dus niet direct aan open water).
- Beperk de lengte van het hekwerk tussen fiets- en voetpad tot een minimum, met als doel veiligheid (fysieke scheiding voeten fietspad bij brug) en aansluiting op de monumentale brug.
In het ontwerp stonden twee parallelle hekwerken getekend. Het hekwerk op de kademuur blijft staan omdat bovenkant kademuur en hoogte waterpeil meer dan 1,0 meter bedraagt. Tussen het fiets- en voetpad is nu één paal ingetekend in plaats van hekwerk. Deze paal is nodig zodat er geen auto's om de verzinkbare paal heen kunnen rijden.

- Houd bij de uitvoering rekening met de monumentale status van de brug (bijv. geen verkeersbord op brugdelen plaatsen).
Vanwege de monumentale status van de toegangspoort op de Mariniersbrug is het verkeersbord verplaatst naar op de lantaarnpaal in plaats van op de poort. Voor werkzaamheden is een omgevingsvergunningaanvraag ingediend waarbij ook de monumentale status van de brug wordt getoetst. M&A wordt betrokken bij de uitvoering van de werkzaamheden.