VN2026-012503
Juridisch Bureau

Gemeente Amsterdam

DB

Hamervoordracht voor DB Stadsdeel Centrum van 20 oktober 2026

Portefeuille

Agendapunt B4

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Dijksgracht en Kattenburgerstraat; beslissen op bezwaren tegen het verkeersbesluit waarbij diverse verkeersmaatregelen zijn ingesteld (Ongegrond)

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Centrum besluit

In te stemmen met het advies van de bezwaarschriftencommissie:

- de bezwaarschriften ongegrond te verklaren;
- het verkeersbesluit van 29 januari 2026 in stand te laten.

Kernboodschap

Het dagelijks bestuur besluit de bezwaarschriften ongegrond te verklaren en het verkeersbesluit van 29 januari 2026 in stand te laten. Dat betekent dat het college terecht diverse verkeersmaatregelen heeft ingesteld op het deel van de Dijksgracht tussen de Kattenburgerstraat en de VOC-kade en op de Kattenburgerstraat te Amsterdam Centrum, ten behoeve van het nieuwe fiets- en voetpad Dijksgracht Oost.

Bestuurlijke achtergrond

Op 29 januari 2026 besloot het college diverse verkeersmaatregelen in te stellen op het deel van de Dijksgracht tussen de Kattenburgerstraat en de VOC-kade en op de Kattenburgerstraat in verband met de aanleg van een nieuw fiets- en voetpad Dijksgracht Oost. Dit besluit is op 3 februari 2026 gepubliceerd in het Gemeenteblad, nr. 46240.

Tegen dit besluit is op 13 en op 17 maart 2026 een bezwaarschrift ingediend.

Bezwaarmakers hebben hun bezwaren op 19 augustus 2026 tijdens een hoorzitting mondeling toegelicht.

Op 21 april 2026 is de beslissing op het bezwaar met zes weken verdaagd.

Bestuurlijke prioriteit

n.v.t.

Wettelijke grondslag

Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 (bijlage 3, A.12).

Op grond van deze verordening is het dagelijks bestuur gemandateerd om namens het college op bezwaarschriften te beslissen.

Onderbouwing besluit

Samengevat houden de bezwaren het volgende in:

Oversteek en zicht

Bezwaarmaker stellen dat de oversteek vanaf het fietspad over de Kattenburgerstraat gevaarlijk is, omdat zij vanwege de schuine oversteek moeten afstappen om verkeer van achteren te kunnen zien en omdat de pijlers van het viaduct het zicht op verkeer uit de tunnel belemmeren. Bovendien is daar een maximumsnelheid tot 50 km/uur toegestaan

Middengeleider

Bezwaarmakers stellen dat de middengeleider met opstelplaats voor fietsers ook wordt gebruikt door afslaand gemotoriseerd verkeer, met name (vracht)autos die de Dijksgracht in willen en vrachtautos die de horeca bevoorraden. Als daar fietsers staan, kan de auto niet veilig afslaan en ontstaan blokkades, hinder en verwarring. Ook wanneer bezwaarmakers zelf linksaf de Kattenburgerstraat op willen, moeten zij over de middenberm rijden. Het beoogde veiligheidseffect van de opstelplaats werkt volgens hen averechts.

Gearceerde vakken en sluiting IJ-tunnel

Bezwaarmakers stellen dat automobilisten de gearceerde vakken regelmatig negeren en verwachten dat dit toeneemt wanneer de IJ-tunnel in 2027 een jaar wordt afgesloten.

Toekomstige verkeersdrukte

Een van de bezwaarmakers voegt hieraan toe dat de verkeersveiligheid verder onder druk komt te staan zodra het nieuwe fiets- en voetpad in gebruik wordt genomen en volgens de prognoses van de gemeente dagelijks ongeveer 1.000 extra fietsers van de kruising gebruik maken. Ook zouden er meer vrachtwagens rijden dan bij de besluitvorming is aangenomen.

Zorgvuldigheid en motivering

Bezwaarmakers stellen dat het besluit onzorgvuldig is voorbereid en ondeugdelijk is gemotiveerd (artikelen 3:2 en 3:46 Awb), omdat het niet ingaat op de conclusies van Verkeersatelier (rapportages van 21 februari 2024 en 27 november 2024) dat het ontwerp ook na aanpassing aanzienlijke verkeersveiligheidsrisicos bevat

De bezwaarschriftencommissie overweegt hierover het volgende.

Oversteek en zicht

Met het besluit is voor het eerst een middengeleider (steunpunt) gerealiseerd. Fietsers kunnen daardoor in twee fasen oversteken en hebben vanaf de middengeleider zicht in de tunnel onder het viaduct. Het zicht is daarmee verbeterd ten opzichte van de eerdere situatie. Dat het kruispunt niet blind kan worden overgestoken maakt de gekozen inrichting niet onrechtmatig. De snelheid van 50 km/uur betreft een bestaand snelheidsregime dat niet door het bestreden besluit wordt gewijzigd of in stand gehouden. De gemeente heeft ter hoorzitting toegezegd dat het ontbrekende 30 km/uur-bord alsnog wordt geplaatst, aan de andere zijde van het viaduct.

Middengeleider

De westelijke Dijksgracht is een doodlopende straat die voor gemotoriseerd verkeer alleen via deze kruising bereikbaar is en die wordt bevoorraad door vrachtverkeer voor de horeca. De middengeleider is bewust overrijdbaar gemaakt, zodat groter verkeer, net als vóór de herinrichting, de bocht kan nemen. Het college heeft dit afgewogen tegen het alternatief om de geleider voor

gemotoriseerd verkeer af te sluiten. Het resterende spanningsveld met opgestelde fietsers is het gevolg van die bewuste keuze om de bereikbaarheid te waarborgen. Dat vrachtverkeer soms moet steken is mede een gevolg van het gedrag van de individuele bestuurder in de beperkte ruimte en is primair een kwestie van verkeersgedrag en handhaving.

Gerarceerde vakken en sluiting IJ-tunnel

Het negeren van gearceerde vakken is een kwestie van naleving en handhaving en niet van de rechtmatigheid van het besluit. De sluiting van de IJ-tunnel in 2027 is een toekomstige en nog onzekere gebeurtenis. Als die tot een relevante verkeerstoename leidt, kan het college de situatie opnieuw beoordelen. Dit is geen reden om het besluit te herroepen.

Toekomstige verkeersdrukte

De verwachte toename van het fietsverkeer is de aanleiding voor het nieuwe fiets- en voetpad en is door het college als uitgangspunt genomen voor het ontwerp van de kruising. De zorg van BVD te Water is meegewogen bij de bespreking van de drie resterende punten van Verkeersatelier. De stelling dat er meer vrachtwagens rijden dan is aangenomen is niet onderbouwd met tellingen of andere gegevens en kan de commissie niet toetsen. Dat kan in het midden blijven, omdat de middengeleider bewust ruim en overrijdbaar is gemaakt, ongeacht het precieze aantal vrachtwagens.

Aanbevelingen Verkeersatelier

Het college is niet gehouden elke aanbeveling uit een auditrapport over te nemen, mits gemotiveerd wordt afgeweken. Van de drie resterende aanbevelingen uit de memo van 27 november 2024 heeft het college na afweging afgezien. Een drempel of verkeersplateau is vanwege de monumentale brug en het spoorviaduct technisch niet uitvoerbaar. Het afsluiten van de middengeleider voor gemotoriseerd verkeer zou de bereikbaarheid van de Dijksgracht West te sterk beperken. Het opheffen van het trottoir onder het viaduct zou voetgangers tot extra oversteken dwingen en levert daarmee geen veiligheidswinst op. De bezwaarschriftencommissie acht deze afwegingen niet onredelijk.

Belangenafweging

Het bestuursorgaan komt bij het nemen van een verkeersbesluit een ruime beoordelingsruimte toe. Het is niet noodzakelijk de absolute noodzaak van het besluit aan te tonen, maar het besluit moet wel een belang in de zin van artikel 2 van de Wegenverkeerswet 1994 dienen en inzichtelijk moet zijn hoe de betrokken belangen tegen elkaar zijn afgewogen. De kruising kent weliswaar een hoger risico dan een geheel vrije, ruime inrichting, maar de Wegenverkeerswet 1994 vereist niet dat ieder denkbaar risico wordt weggenomen. De herinrichting is een duidelijke verbetering ten opzichte van de vorige situatie: er is een middengeleider met beter zicht, de voorrang is met bebording vastgelegd en de bebording van de maximumsnelheid wordt verbeterd. Het Toetsteam (16 mei 2023) en de politie (28 januari 2026) hebben positief geadviseerd. Bovendien heeft de gemeente toegezegd de verkeersveiligheid na openstelling van het fietspad te monitoren, onder meer met een schouw, en daarbij de bezwaarmakers te betrekken.

Zorgvuldigheid en motivering

Hoewel de tekst van het besluit beknopt is, blijkt uit het dossier dat onderzoek is verricht en dat de aanbevelingen van Verkeersatelier een voor een zijn beoordeeld. Artikel 3:46 Awb vereist niet dat alle overwegingen in het besluit zelf zijn opgenomen, zolang de motivering kan worden gevolgd aan de hand van de onderliggende stukken. De commissie geeft in overweging om bij toekomstige

besluiten van deze aard de kern van veiligheidsbezwaren en de weging daarvan duidelijker in het besluit zelf op te nemen.

Conclusie

De bezwaarschriftencommissie adviseert om de bezwaarschriften ongegrond te verklaren en het besluit van 29 januari 2026 in stand te laten.

Advies en afstemming

n.v.t.

Duurzaamheid

Niet van toepassing, in deze bezwaarprocedure spelen doelen van duurzaamheid geen rol.

Participatie

Financiële onderbouwing

n.v.t.

Communicatie

Binnen de gemeente

Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.

Buiten de gemeente

De directeur van het Juridisch Bureau maakt de door het dagelijks bestuur genomen beslissing op bezwaar bekend.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-054838	Stadsdeel Centrum Hamervoordracht (pdf)
AD2026-054859	VERTROUWELIJK - Advies JB.26.003907.001 en JB.26.003907.002_.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord