Buurtorganisatie 1018 en Werkgroep Dijkgracht Oost
22 februari 2023 **info@buurtorganisatie.nl**

Fietsroute Dijksgracht Oost – een rammelend pad

Samenvatting besluitvorming/beoordeling / criteria / onduidelijkheden

Het zou worden: een recreatieve veilige fietsroute langs het water.
Het gaat worden: een onveilig kruispunt en een onveilig fietspad langs een haven

Essentiele punten van zorg

a **veiligheid kruising Kattenburgerstraat**

Fietsers die linksaf slaan / oversteken staan midden op straat achter haaientanden. Ook de links afslaande veegkarretjes moeten zich midden op de weg opstellen. Het doorgaande verkeer komt onder het donkere spoorviaduct vandaan.

b **veiligheid fietspad / overlast**

Veegkarretjes (hoeveel / hoe vaak – volstrekt onduidelijk – men roept maar wat)
Wie gaan dat fietspad gebruiken? Bestuur (flap voor SDC) en ook CVC zegt: verboden voor brom en snorfietsen. Alleen fietsers dus. Zal het ook zo gaan? Gaat er effectief gehandhaafd worden? Hoe gaan de reders en de aannemers bij de boten komen?
Geen reling bij water.
Goede verlichting nodig voor veiligheid. Maar zou niet moeten mogen wegens natuur.
Geluidsoverlast van de veegkarretjes: Aantallen en schema van in en uit rijden onduidelijk. En ze zijn **niet** *elektrisch.*
Dijkgracht West (is een woonerf) en Dijksgracht Oost (allerlei veiligheidsaspecten) zijn niet geschikt om als onderdeel van Hoofdnet Fiets te gaan dienen.

c **samenhang aanleg haven**

Fietspad moet gaan dienen als ontsluiting van de haven – maar bij de bespreking over het fietspad is daarover niet gerept. SDC is bij bespreking in 2018 niet expliciet over de haven geïnformeerd, dus ook niet over de consequenties voor het fietspad.

* (**milieu / begroeiing** is ook een aspect – dat punt laten we hier even buiten beschouwing)

Procedurele elementen

i **Inspraaktraject** : inspraakbijdragen/bijeenkomst / nota van beantwoording

*Pas bij de presentatie van de tekeningen bij de inspraakbijeenkomst over het fietspad kwamen bewoners er voor het eerst achter dat er een plan lag om een haven te bouwen voor rondvaartboten en dekschuiten. Vanaf dat moment werd door bewoners steeds maar weer gevraagd om meer informatie hierover en tot 2021 kwam er geen enkele informatie (tekst was steeds "*als er iets te vertellen is dan horen jullie het wel"*) .*
De consequenties van het feit dat het fietspad ook een haven zou gaan ontsluiten (meer gebruik, onveiligheid, overlast etc etc) konden dus bij die inspraakprocedure niet aan de orde komen. Voor de rest van het hele plan is er helemaal geen enkele inspraak-mogelijkheid geweest.

ii **CVC beoordeling** – januari, juni en oktober 2018.

iii **Stadsdeelcommissie** bespreking 18 december 2018

Alle essentiële stukken zijn te vinden op het web SDC op 18 december 2012, agendapunt 6 https://centrum.notubiz.nl/vergadering/511731/Overlegvergadering%20stadsdeelcommissie%20%20%20%20%20%20%20%20%20%2018-12-2018. Daar kan ook de hele bespreking worden teruggeluisterd (tijd: 02:22:00) Bij die stukken ontbreekt merkwaardigerwijs **de detailtekening van de kruising met de Kattenburgerstraat**. De tekening is onderaan deze notitie als bijlage te vinden.

* behandeling in CVC oktober 2018

De Centrale Verkeerscommissie (CVC) heeft in 2018 drie maal over de kwestie gesproken, eind januari, begin juni en oktober. Het verslag van de laatste bijeenkomst is te vinden bij de stukken van SDC bijlage 7.1d. Aantal uitgangpunten / bevindingen van de CVC uit dat verslag (agendapunt 10) en ook uit eerdere verslagen:

- *Er zullen ongeveer 20 voertuigen gebruik maken van deze route voor schoonmaak in het centrum. Gedurende de dag wordt er maximaal 4 keer heen en weer gereden. De laatste bewegingen zijn na winkelsluiting in het centrum.- (…) De vertrektijden vanaf de werf zijn: 06:30 uur, 9:00 uur, 21:00 uur Binnenkomst is rond 11:30 uur, 12:00 uur, 14:30 uur, 17:00 uur, 20:30 uur en 23:00 uur. Bij de binnenkomst van 17:00 uur gaat het om ongeveer 12 voertuigen*
  [Een rekensom ontbreekt: men komt niet tot aantallen bewegingen per dag]
- *De route is verboden voor brommers en scooters. Ook niet opengesteld voor autoverkeer. Regeling met bebording en fysiek door verzinkbare paaltjes bij de toegang aan beide zijden.*
- *Uitgangspunt bij realisatie van de nachtstalling voor rondvaartboten is dat de bevoorrading niet zal plaatsvinden via deze route.*

Men overweegt:

- **Veegwagens.** Er moeten duidelijke afspraken komen "*over gedrag, tijdstippen en intensiteiten". "Ons advies is om dit als onderdeel van het project ook duidelijk vast te leggen en met monitoring na realisatie te evalueren. Met name het rijden tijdens de spits in de middag (circa 18h) lijkt een zorgpunt. Wellicht is het mogelijk dit tijdstip te wijzigen."*
- **kruispunt**: (…) *Desalniettemin is er het risico van (te) veel opstellende fietsers die willen oversteken (beide richtingen) en de oversteekbeweging zelf over de corridor. Ook hierin is de mate van het risico afhankelijk van de intensiteiten die zullen ontstaan op dit traject.*
  De CVC adviseert om te overwegen onder de (spoor)tunnel reflecterende schilden aan te brengen, zodat door weerkaatsing van het licht van de koplampen van het autoverkeer de fietsers beter zichtbaar worden.

Opmerkingen:

- R&D: als veegwagens niet noodzakelijk zijn, route daarvoor niet gebruiken. Gaat 'node' akkoord met route voor veegwagens.
- Politie is niet akkoord met het medegebruik van het fietspad door de veegwagens. Er zijn te veel bewegingen en daardoor is sprake van oneigenlijk gebruik van het fietspad.
- **V&OR**: bij voorkeur de veegwagens zo min mogelijk gebruik laten maken van deze route – eventueel om laten rijden via de Czaar Peterstraat.
- **Fietsersbond** vreest dat het fietspad niet wordt aangelegd als de veegwagens niet mee mogen rijden. Daarom "node akkoord" met het mengen van fietsers en veegwagens
- **GVB** stelt voor de opstelvakken op de kruising breder te maken. Het is een drukke fietsroute. GVB vreest voor problemen met de linksaf slaande veegwagens richting Dijksgracht oost. Automatische verzinkbare palen noodzakelijk om filevorming op de straat te voorkomen
- **Clientenbelang**: op het voetpad een verhoogde band (reling) realiseren – beschermen tegen te water raken.

Conclusies CVC

De CVC gaat akkoord met het ontwerp met (onder andere) de volgende voorwaarden.
- Beperk het aantal veegwagens op dit traject
- Automatische verzinkbare paaltjes. Zo min mogelijk hinder op de Kattenburgerstraat. - Sensoren in de veegwagens plaatsen om doorstroming te garanderen.
- Route uitdrukkelijk alleen voor fietsers. Geen bromfietsen of scooters.

*** behandeling in** **Stadsdeelcommissie 18 december 2018**

Naluisteren van deze bespreking (link: zie hierboven) is informatief en schokkend.

Slechts twee leden uit de commissie, de heer van Kraaij (VVD) en Mevrouw Oostra (Groen Links) stellen kritische vragen. Geen van de andere leden nemen deel aan de discussie.

De twee leden gaan in op de volgende punten:

- grote onveiligheid van het kruispunt. Er moet nog heel goed naar gekeken worden. Men moet voorkomen dat het een black spot wordt. Vraag: Hoe zal worden gemonitord?
- Onveiligheid fietspad door mn de veegwagens
- Noodzakelijk dat er een reling komt langs het water, ook voldoende trappetjes het water in
- 's Nachts veiligheid garanderen door voldoende verlichting
- Vraag: graag metingen / gegevens over het geluid van de veegwagens
- Vraag: mbt kosten automatisch verzinkbare paaltjes hoog (ruim €100.000). Hoe heeft die afweging plaatsgevonden? Elders in de stad is dat meestal 'te duur'.

Ambtenaar over situatie van het kruispunt en de moeizame maximale oplossing

Er mag niets aan de brug veranderen (monument). Huidige oplossing is schuine oversteek en verbreed steunpunt in het midden. *"Het is een hoofdpijn project. Het is niet mogelijk een optimale oplossing te vinden*". Er kunnen feitelijk geen verkeerslichten op dat punt, want het is te dichtbij de PH Kade: je mag niet die hoofd-ader stremmen. En: niemand weet om welke aantallen het straks precies zal gaan.

De heer Mos / portefeuillehouder DB gaat op de punten in

- Kruispunt zal echt goed gemonitord worden. "*Hoe? Tot een ongeluk gebeurt*?" vraagt mevrouw Oostra. Nee, aldus Mos. We monitoren gewoon heel goed met kattenogen en reflecterende strepen. Als nodig dan toch verkeerslichten.
- De automatische paaltjes worden niet zozeer geplaatst voor de veegwagens, maar om te voorkomen dat auto's zullen binnenrijden. Het zijn geen geautomatiseerde, maar normale verzinkbare palen en dat is aanzienlijk goedkoper. Dan wordt hij wordt gecorrigeerd door de ambtenaar. Hij vervolgt: *sorry - toch automatische paaltjes*. Geen antwoord op de vraag over financiële afweging.
- Reling: komt er niet. Waarom niet? Er komen ruwere tegels langs het water, zo kan je voelen dat je bij de rand komt. Trappetjes? Weet hij niet, gelooft van niet. Ambtenaar: standaard wel trappetjes, iedere 50 meter.
- Lawaai van de veegwagens? Hij weet het niet, maar "*denkt dat dat niet voor waanzinnige overlast gaat zorgen*" Ze rijden alleen, ze zijn niet bezig "*en dat scheelt denk ik ook wel heel veel. En het zijn kleine elektrische wagentjes die volgens mij geen gigantisch geluid veroorzaken*". Hij zegt wat hij denkt. En dat is niet hoe het is. Geen antwoord over concrete meting hoeveel lawaai ze maken.

De portefeuillehouder gaat gladjes voorbij aan de serieuze vragen. En aangezien niemand anders nog iets toe te voegen heeft besluit de voorzitter dat '*er positief wordt geadviseerd*". En kan men door naar het volgende agendapunt. Met alle punten gebeurt dus NIETS.

Dat is ons systeem Dit zijn nou die "ogen en oren van de buurt". Dit zijn de gekozen volksvertegenwoordigers die het bestuur controleren. Twee steken hun nek uit. De rest zwijgt.
Een plas, en alles blijft zoals het was. Het bestuur kan ongehinderd verder gaan.

Het vertrouwen van bewoners in de politiek daalt. Hoe vreemd.

En dan nog de volgende punten

* *Aanleg van de haven en het volstrekte gebrek aan openheid van het DB*

Bij de SDC ligt ter bespreking voor de flap van 18 december met daarbij 12 bijlagen. Een van de bijlagen is een Memo van het DB van 6 december. De flap verwijst niet naar het Memo.
In het Memo staat op pagina 3 iets wat niet aan de orde komt in de flap, namelijk de paragraaf *'projecten in de directe omgeving'* . Daaronder een alinea met titel 'ligplaatsen passagiersvaart' met de volgende tekst:

> *Eind 2015 werd binnen het Programma Varen de noodzaak erkend om tegelijk met de voorbereidingen van opzegbrieven voor de A-locaties een aantal alternatieve ligplaatsen (geen opstaplocatie) te realiseren voor de grotere rondvaartboten. De Dijksgracht Oost was als alternatieve ligplaatslocatie al langer in beeld. De definitieve opdrachtformulering voor rondvaart boten en de dekschuiten voor waterbouw-aannemers wordt binnenkort afgerond.*
> *In de afgelopen periode is in de planvorming een intensieve samenwerking en afstemming geweest tussen beide projecten, ondanks het verschil in planvormingsfasen. Bij de inrichting van de langzaam verkeersroute worden voorzieningen getroffen om toekomstige werkzaamheden te vergemakkelijken, maar vooral ook om opbreekwerkzaamheden aan het fietspad voor kabels en leidingen te voorkomen*

Deze tekst in het Memo is kennelijk niemand opgevallen. Nogmaals: de flap noemt het niet.
Een bewoner die was komen inspreken, was wel ingegaan op de onwenselijkheid van de steigers en de ligplaatsen. Die inspraak leidt in het debat tot het wel zeer opmerkelijke, en daarom hier letterlijk geciteerde, antwoord van de portefeuillehouder de heer Mos (tijd van de stream: 02:35:00):

> *Wat betreft de nachtstalling, ja dat is .. uhh .. een… ik weet niet precies… wat hoe de hardheid van de toezegging is, ik weet wel dat het* áltijd *iets is, dat het áltijd op de lijstjes heeft gestaan dat er een nachtstalling …, in ieder geval een aantal jaar - uh .. ja.. dan moet u toch wel bij de …het Programma Varen zijn, is een beetje mijn wat flauwige antwoord, maar we kunnen nu niet zomaar ervan uitgaan dat dat nu weer geschrapt zal worden, dat lijkt onwaarschijnlijk - ik denk dat we de komende jaren daar achter gaan komen en dat is meteen ook in combinatie met zowel de bankjes als de bijbehorende prullenbakken. … ja want inderdaad als we bankjes neerzetten dan zetten we ook prullenbakken neer. Ten eerste wil ik wel opmerken dat ook de CVC juist heeft gevraagd om een obstakel-vrije stoep dus als u mij vraagt om de CVC goed te volgen dan is dat lastig.*

Wat bekent dit? Het bestuur weet op dat moment heel erg donders goed, zo blijkt uit het Memo en is ook later gebleken, dat de hele haven keihard in de planning zit. En ook weet men dat er een zeer rechtstreeks – noodzakelijk - verband bestaat tussen haven en fietspad.
Maar het bestuur wil die haven heel uitdrukkelijk buiten de discussie houden. Buiten de besluitvorming en buiten beeld. Net doen alsof er niets aan de hand is maar tegelijkertijd suggereren dat het besluit staat en er niets meer aan kan veranderen. Het onderwerp wordt in het bijgevoegde memo een beetje onopvallend onder 'projecten in de directe omgeving' genoemd. Waarom? Misschien omdat het dan wel genoemd is, als men er ooit over zou piepen. Naar aanleiding de dringende oproep van een inspreker gaat de portefeuillehouder er toch op in en lukt het hem om met een hakkelend en volstrekt onduidelijk verhaal het onderwerp van tafel te vegen. Het geeft precies aan hoe bewoners met hele en halve onwaarheden buiten de deur worden gehouden, vanaf het moment dat ze in 2018 iets hoorden van het plan, en zo verder. Tot op de dag van vandaag.

Hoe vreemd. Het vertrouwen van bewoners in de politiek daalt.

* Hoeveel veegwagens gaan er nou **eigenlijk** rijden?

Bij de CVC kwamen (zie hierboven) wat onduidelijkheden over aantallen veegwagens. Merkwaardig omdat het zo'n belangrijk onderwerp is in de hele discussie.
Uit WOO-stukken kwam een ambtelijke emailcorrespondentie uit 2022. OP 3 februari 2022 vraagt een (weggelakte) ambtenaar aan een andere (weggelakte) ambtenaar:

We spraken elkaar net aan de telefoon, toen zei je dat ik mijn vraag het beste even op de mail kon zetten.
Ik vroeg naar de in- en uitrijdtijden van de veegwagens vanaf Oostenburg. Dat is nodig voor een onderzoek voor het fietspad tussen Oostenburg en de Kattenburgerstraat.

Je gaf aan dat ze in- en uitrijden rond:

- Uit: half 7, half 10, half 1, half 4, half 7, en half 10.
- In: 9, 12, 3, 6, en 9 uur.

Heb ik dat goed onthouden? Het hoeft niet precies te kloppen, het gaat vooral om hoe vaak en of het in de ochtend, middag, avond, of nacht is.
Ik begreep van een collega dat er 's avonds laat nog wat richting Rokin en de Dam gaan, zit dat hierbij in (rond half 10) of rijden die nog iets later weg?

Ik vroeg me ook af of er elke keer twintig wagens wegrijden, of dat het bijvoorbeeld 's avonds wat rustiger is.
Dat maakt uit omdat meer wagens meer geluid betekent.
Weet je daar iets over te zeggen?

Antwoord: "*ja dat klopt inderdaad*" .
Dat betekent dus 6 maal 20 uit en idem weer in. Dat is 12 keer 20 dat is 240. Ook is gevraagd of ze elektrisch zijn. Antwoord: "*Er is nog geen een wagen elektrisch. 2030 is de wens "*

Op 7 juni 2022 is er een nieuwe (weggelakte) ambtenaar die aan (andere? Zelfde?) weggelakte ambtenaren ook hierover informatie vraagt. Kennelijk gaat hij op bezoek. Volgende mail 28 september:

Fijn om zojuist een beeld te hebben gekregen van de veegwagens en het gebruik daarvan. Zou jij kunnen bevestigen dat het onderstaande correct is? Dan kunnen we dit mee nemen in de verdere voortgang van het project.

Het fietspad dient gebruikt te kunnen worden door de 12 veegwagens van Stadswerken.	Deze 12 wagens rijden tijdens elke dienst 4 keer over het fietspad heen (2 keer op en neer). Een dag bestaat uit twee diensten. Dit zijn in totaal 88 bewegingen.

Later gevolgd door:

Je had nog niet gereageerd op de mail van ik vul deze even aan want volgens mij klopt het nog niet helemaal.

Je gaf aan dat er 12 veegwagens zijn. Deze worden elke dag ingezet voor 2 diensten en elke dienst kent 2 grote pauzes. Tijdens de grote pauzes zouden ze terug kunnen komen naar de stadswerf. Tijdens kleine pauzes gebeurt dit niet vanwege de beperkte tijd.

Het aantal keren dat een veegwagen per dag heen en weer gaat is dus 4x. Dat zijn 48 heen en weer bewegingen per dag, dat betekent dat elke dag 96 keer een veegwagen over het fietspad rijdt (in het maximale scenario).

Het is voor ons belangrijk dat bovenstaande klopt (o.a. voor onderzoeken). Kan je op deze mail reageren?

Hij vraagt of dit juist is, en krijgt als antwoord: "*Perfecto".*
Het is merkwaardig. De een rekent met 20 wagens, de ander met 12 wagens. En de precieze tijden die de een geeft van ingaande en uitgaande wagentjes kloppen niet met de rekensom.
Dus…? Moeten we 96 als lage schatting aanhouden? Nog eens kijken? Kan het eigenlijk iemand schelen? Zouden de veegwagentjes misschien toch niet het fietspad, maar hun oude route moeten blijven nemen? Dat scheelt dan ook meteen de zeer kostbare reparatie van de kadewand.

* Tenslotte: afsluitende opmerkingen en vragen

* **De CVC heeft feitelijk geconcludeerd** dat het plan niet veilig is – er worden pragmatische/politieke concessies gedaan aan de veiligheid, men geeft "node akkoord". Is dat niet problematisch voor een commissie die als taak heeft de veiligheid te beoordelen? Zouden men de politieke afwegingen niet aan de politiek moeten laten? Lastig punt daarbij: CVC bijeenkomsten zijn geheim. Verslagen alleen via WOO te krijgen. Waarom zijn die bijeenkomsten niet gewoon openbaar?

* **Hoe vaak zullen veegwagentjes nou eigenlijk heen en weer rijden?** Ze maken het pad onveilig en zouden er zo min mogelijk moeten zijn. Niemand vraagt: waarom moeten ze eigenlijk over dit fietspad? Al vele jaren rijden ze een andere route. Waarom is een kortere route zo dringend nodig dat er de veiligheid van een fietsroute voor moet worden opgeofferd? Waar ligt dat besluit? En: hoeveel lawaai maken niet-elektrische veegkarretjes? Waar is de meting?

* **De kruising Kattenburgerstraat is onveilig.** Zal nooit veilig worden. Dat vindt de CVC en ook alle deskundige ambtenaren. Een nieuwe blackspot, zegt men al. Waarom willen we dat?

* **Het fietspad is ALLEEN voor fietsers**. Dat is de stellige uitspraak van de CVC bij het ('node akkoord') oordeel. Geen brommers of scooters. Gaat er effectief gehandhaafd worden? Zo nee, dan is dat contrair het advies en voorwaarde van CVC – en wordt het fietspad nog onveiliger. Het DB heeft echter al laten weten dat handhaven niet gaat lukken. Meer onveiligheid dus

* **Hoe gaan de reders en de aannemers straks** van en naar hun boten? Op de fiets? Wie gelooft dat? Waar gaan zij hun auto's parkeren? De Dijksgracht staat op de vergelijkings-staatjes van mogelijke ligplaatsen 'goed bereikbaar voor de reders'. Vinden reders dat ook?

* Komen er wel echt **automatische verzinkbare palen**? Het is een eis van de CVC om problemen op de straat te voorkomen. Te duur, zegt het stadsdeel. Dus? Waar is de afweging?

* **Hoofdnet fiets?** Dijksgracht West is als woonerf ongeschikt als doorgaande fietsroute. Fietspad Dijkgracht Oost kent vele veiligheidsproblemen – zie hierboven. Beide trajecten zijn ongeschikt als onderdeel van Hoofdnet Fiets. Daarbij: er zijn geen prognoses bekend over hoeveelheid fietsers over de hele route. Waarschijnlijk wordt het drukker dan men in 2018 vermoedde (en meer snelle elektrische fietsen) oa wegens de route naar de pont Sporenburg – Sluisbuurt.

* Er zijn **grote technische problemen geconstateerd met de kademuur** - de fundering van het fietspad. In november 2021 werd de staat van de muur nog onderzocht. Uitkomst is onbekend. Wel wist men toen (november 2021) dat de eerste 50 meter vanaf de Mariniersbrug de last van afval- en veegwagens en de onderhoudswagens voor de trafo's waarschijnlijk niet kan dragen. Wellicht zou de hele kademuur vervangen moeten worden. Kosten? Tijdsbestek? Waarom wordt daarover geen informatie verstrekt?

* In 2021 was er reden voor **een fundamentele afweging**. In het "Memo Varianten Dijksgracht Oost" (2 november 2021 – via WOO verkregen) worden verschillende mogelijkheden tot versoberen naast elkaar gezet. Er zijn – ook mbt het fietspad - nogal wat problematische financiële punten (compensatie vleermuizen / kademuur etc). Bedragen zijn onbekend – die zijn weggelakt. Er wordt ook vermeld dat de mogelijkheid onderzocht wordt "*om het ontwerp, de aanleg, de exploitatie en het onderhoud van het ligplaatsencluster bij een marktpartij te beleggen. Hiermee kan deze investering voor de gemeente rendabel worden"*. Men heeft het over de ontwikkeling van een exploitatiemodel.
  Zou het zinvol kunnen zijn het **financiële aspect** te betrekken bij de politieke afweging over het hele project?

CONCLUSIES:

Met het oog op veranderde omstandigheden en nieuwe inzichten lijkt het noodzakelijk om het fietspad opnieuw tegen het licht te houden en alle aspecten opnieuw te bekijken.

Het zou so wie so opnieuw door de CVC (en dan liefst in openbare zitting) besproken moeten worden. En hopelijk willen zowel bestuurders als volksvertegenwoordigers zich dan ook serieus, inhoudelijk en verantwoordelijk in dit *hele* plan verdiepen.

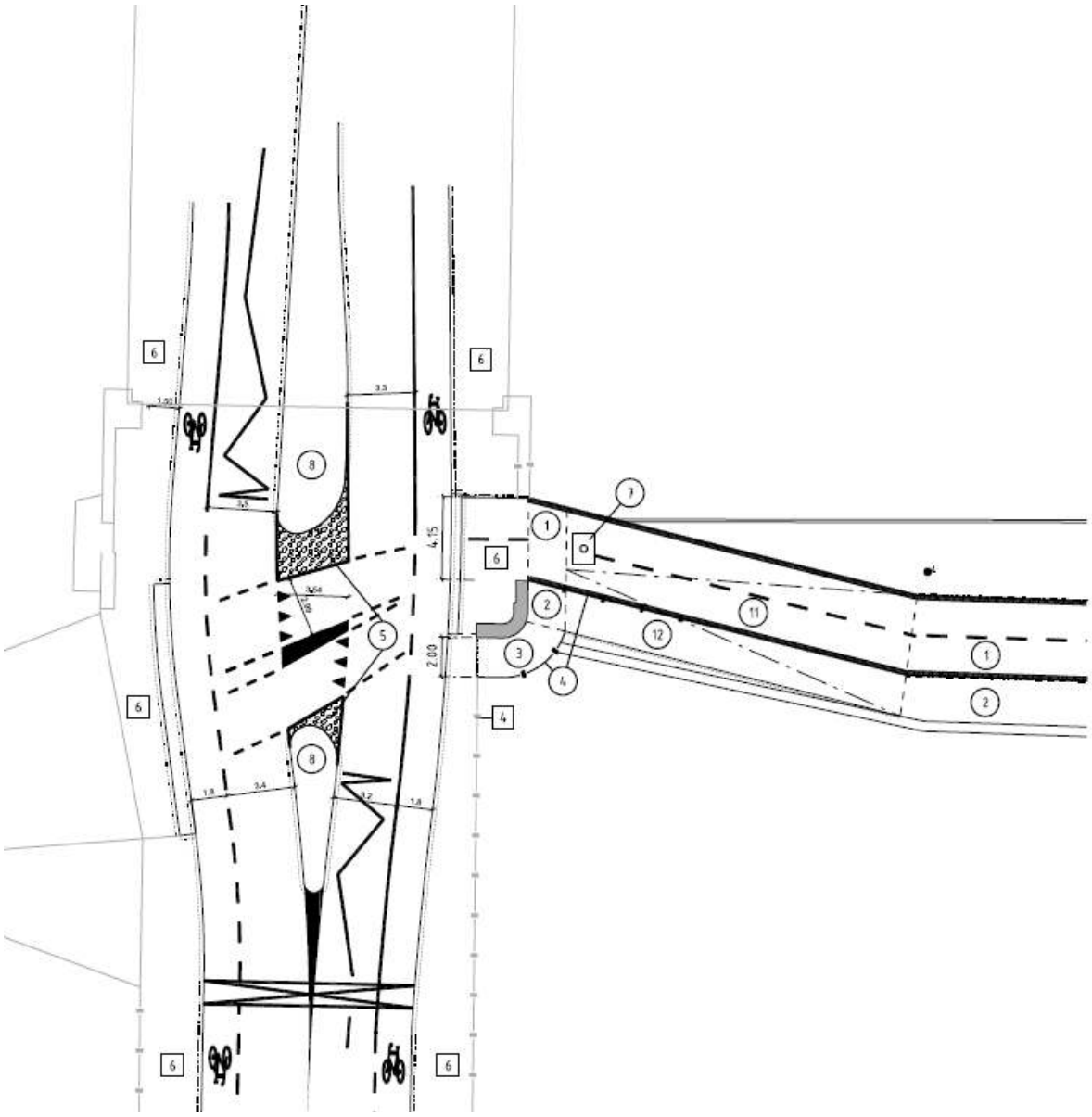
EN DAN **voor alle duidelijkheid**
(*en anders dan de gemeente steeds maar beweert):*

- **Bewoners zijn TELEURGESTELD dat hun fijne recreatieve fietspad onoplosbaar verpest is omdat het ten dienste moet komen te staan van haven en veegkarretjes;**

- **Bewoners zullen HELEMAAL NIET TELEURGESTELD zijn (integendeel) als dit verkeersonveilige project nu als een SLECHT plan wordt afgeblazen;**

- **Bewoners zullen BLIJVEN HOPEN op ooit toch een fijne recreatieve (natuur)fiets- en wandelroute, *zonder* haven en *zonder* veegkarretjes.**

Bijlage : detaillering voorstel kruising Kattenburgerstraat



Legenda

1. Nieuw fietspad asfalt
2. Nieuw voetpad straatbaksteen
3. Nieuwe voetgangersdoorsteek hout
4. Nieuw hekwerk conform bestaand
5. Overrijdbare basaltkeien (of vergelijkbaar)
7. Verkeersremmende maatregelen (n.t.b.)
8. Middengeleider (verhoogd)
11. Nieuw fietspad helling t.b.v. overbrugging hoogteverschil
12. Nieuwe voetpad helling t.b.v. ovwerbrugging hoogteverschil

[4] Bestaand hekwerk

[6] Bestaand trottoir, grijze betontegels