From [redacted]@unknown-from-address.net>
Subject **RE: Vragen stadsdeelcommissie fietspad DGO**
To [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>
Date April 9, 2024 at 8:31:47 PM CEST

Microsoft Exchange Server;converted from html;
Nog veel dank voor je input [redacted]
Met vriendelijke groet,
[redacted]
X [redacted]
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein ’40–’45
X Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M [redacted]
E [redacted]@amsterdam.nl

Van: [redacted]
Verzonden: dinsdag 9 april 2024 13:05
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: RE: Vragen stadsdeelcommissie fietspad DGO
In rood mijn reactie
Groet [redacted]

[redacted]@amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 8 april 2024 21:43
Aan: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>
CC: [redacted] <[redacted]@amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Vragen stadsdeelcommissie fietspad DGO
Dag [redacted]

De DB’er Micha Mos kwam nog met een aantal aanvullende vragen + in cursief zijn eerste reactie daarop. Enigszins overlap met hieronder, maar ik zet het toch even onder elkaar neer. [redacted] en ik maken er wel een geheel van. Heb jij nog iets aan te vullen op dat eerste punt? En de vraag om de getallen/intensiteiten leeft breder. Zou je nog kunnen opsnorren wat je daarover eerder hebt gedeeld, inclusief hoe we daartoe zijn gekomen en één of twee referenties van elders in de stad waarmee dergelijke aantallen te vergelijken zijn? Dan zijn we een heel eind ter voorbereiding op morgenavond, waarvoor dank!
Ik heb de tekst die er lag overgenomen en aangevuld:
Schatting verkeersintensiteit Dijks gracht oost
In het verleden is een aantal van 5.000 tot 10.000 fietsers per dag opgenomen in het bestemmingsplan. Dit had te maken met de Javabrug die voor grote aantallen fietsers zou gaan zorgen. Om deze fietsers te faciliteren waren plannen om een extra fietsbrug en een fietstunnel te bouwen. De Javabrug is al jaren geleden afgeschreven. De aantallen zijn vervolgens een eigen leven gaan leiden. Er zijn sindsdien geen modelberekening uitgevoerd maar dergelijke aantallen verwachten we hier absoluut niet meer. Wij hebben een grove schatting gedaan van 2.000 tot 3.500 fietsers per etmaal. Grote aantallen fietsers liggen hier niet in de lijn der verwachting. Het is een ontbrekende schakel in het lokale fietsnetwerk en het is vooral een handige route voor mensen die in de buurt wonen en richting het centraal station/oosterdokeiland willen. Als je op groter schaalniveau naar de route kijkt dan is het geen ontbrekende schakel en heeft de route simpelweg te veel concurrentie van de Veemkade, Piet Heijnkade en de Eilanden boulevard/Prins Hendrikkade.
Kortom: het is een mooie aantrekkelijke toevoeging op het bestaande fietsnetwerk maar geen hoofddrager van het fietsverkeer in staddeel Oost en -Centrum.
Referenties wil ik me niet teveel aan branden omdat de bandbreedte zo groot is. Tellingen kan iedereen bekijken op https://basec.nl/.
Cruciuskade +-3000 fietsers per dag?
Cijfers zijn bedoeld ‘als orde van grote’. Zodat we een beeld hebben van het te verwachten gebruik. We rekenen fietspaden meestal niet door. We zijn geïnteresseerd in een orde van grote zodat we kunnen beoordelen of we hier met een abnormale situatie te maken hebben. In dit geval hebben we geconcludeerd dat het een nuttige maar wel een lokale missende schakel betreft en daarom kunnen omliggende straten en kruispunten deze hoeveelheid verkeer goed dragen. Een modelstudie heeft geen toegevoegde waarde.
Ik heb vaker meegemaakt dat wanneer er een bepaalde groep ontevreden is over een project alles in twijfel wordt getrokken en dat er telkens om nieuwe onderzoeken wordt gevraagd om te vertragen. Vaak reageert een project door vervolgens alles uitvoerig uit te zoeken, modelstudies uitzetten die eigenlijk niet nodig zijn. Het gevolg is dat we vertragen en onnodige veel proceskosten maken. Laten we niet in die val trappen. Als ik het goed aanvoel gaat het hier om bewoners van de Dijksgracht West die niet willen dat de straat drukker wordt. Voordat we weer van alles gaan doorrekenen is het misschien verstandig om direct de principiële vraag te beantwoorden. Vinden we het onacceptabel dat er meer fietsers door een fietsstraat rijden? In plaats van dit te zien als bedreiging, kun je het ook positief bekijken. Meer mensen kiezen voor de fiets en dat sluit juist aan bij verschillende beleidsdoelstellingen. Het betreft hier een openbare weg op een steenworp afstand van het Centraal Station. Het is niet meer dan redelijk als fietsers hier gebruik van maken.

- Kun je voorkomen dat mensen oversteken/het karakter van een kruising tegengaan?

Daarop heb ik gezegd dat daar een verkeerskundige naar kan kijken zoals jullie ook al noemden; maar dat ik twijfels had bij de haalbaarheid en veiligheid: je kunt de DGW niet afsluiten, dus je kunt hooguit mensen duwen/nudgen. En dan gaan er tòch mensen oversteken: hen belemmeren maakt het dan juist weer onveilig
Nee dit kunnen we niet voorkomen. Fietsers volgen altijd de weg van de minste weerstand. Als een route korter of sneller is gaan mensen hier gebruik van maken. Bij autoverkeer kun je nog wel sturen door middel van een verplichte rijrichting of knip. Bij fietsers is dit vrijwel onmogelijk. Fietsers kunnen namelijk tussen paaltjes door, afstappen, over het fietspad rijden enzovoorts. Dit leidt allemaal tot onwenselijke en gevaarlijke situaties. Bij het aanleggen van een fietspad hoort ook dat we een veilige oversteek faciliteren.
Bovendien moet er een gegronde reden zijn om fietsverkeer te weren. In dit geval gaat het om een fietspad en een openbare weg. Vanuit verkeerskundig oogpunt is er geen enkele reden waarom we fietsers hier de doorgang zouden willen ontzeggen.
Wat we wel doen:
Fietsers zijn uit de voorrang bij de kattenburgerstraat.
We maken inritconstructies bij de oversteek kattenburgerstraat. Dit is oncomfortabel, remt de snelheid. Dit maakt het fietspad als doorgaande route minder interessant.

We richting het brugdek van Dijksgracht west niet in als fietspad of fietsstraat. Ook passen we op de kattenburgerstraat geen rood asfalt toe anders dan de fietsstroken van de kattenburgerstraat zelf.
Kortom: van een doorgaande eenduidige fietsroute is geen sprake.

- Waar halen we de geprojecteerde cijfers vandaan? Op welke andere straten lijkt dat, qua verkeersintensiteit?

Dat is wel goed om iets over op papier te hebben; al is het maar over hoe we tot een ruwe schatting komen.
We hebben naar de verkeerintensiteiten op het omliggende netwerk gekeken en naar de grootte van het verzorgingsgebied.
Als er toch behoefte is aan meer onderbouwing qua cijfers heeft 5.1, 2, e toegezegd om het e.a. nog wat beter te onderbouwen maar dat gaat vandaag niet meer lukken.
Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e
X 5.1, 2, e
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein '40–'45
X Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M 5.1, 2, e
E 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: 5.1, 2, e
Verzonden: maandag 8 april 2024 17:00
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Vragen stadsdeelcommissie fietspad DGO
Dag 5.1, 2, e

Dank voor je snelle reactie, hier kunnen we zeker wat mee! Ik heb voor nu twee aanvullende vragen:

- Kan je mij toesturen wat je over de aantallen fietsers op papier hebt gezet? Dat was voor Verkeersatelier als ik het goed heb toch? Deze vraag blijft terugkomen, dus denk dat het het overwegen waard is om de schattingen te delen icm wat je er verder over schrijft.
- Die sluishekken, weet je elders in de stad een fietspad waarbij we dus fietsen aanmoedigen, maar de fietsers ook met hekken dwarszitten? J

Kan je morgenavond via de stream meekijken naar de SDC vergadering en 5.1, 2, e en mij per Whatsapp input leveren?
https://centrum.notubiz.nl/vergadering/1167726
Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e
X 5.1, 2, e
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein '40–'45
X Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M 5.1, 2, e
E 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Van: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 8 april 2024 16:29
Aan: 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: RE: Vragen stadsdeelcommissie fietspad DGO
Ik heb hieronder nog het e.a. opgeschreven. Hopelijk kun je daar iets van maken?
5.1, 2, e

5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Verzonden: maandag 8 april 2024 14:28
Aan: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
CC: 5.1, 2, e < 5.1, 2, e @amsterdam.nl>
Onderwerp: Vragen stadsdeelcommissie fietspad DGO
Dag 5.1, 2, e
Morgenavond staat het fiets-/voetpad geagendeerd voor de stadsdeelcommissie nav de audit en onze eerste reactie daarop. Vanuit de stadsdeelcommissie ontvangen we een aantal verkeerskundige vragen. Met het lid Oostra-Malaver hebben we telefonisch gesproken. Het blijkt dat de vragen vooral voortkomen uit de onbekendheid met een dergelijke audit en het niet goed kunnen plaatsen van de conclusies van deze audit en deze verkeerskundige situatie in vergelijking tot andere plekken in de stad. Kan jij helpen met de beantwoording? Hier en daar alvast een korte reactie vanuit ons.

1. a) In hoeverre in het verleden gekeken naar hele andere oplossing voor hoe fietspad op Kattenburgerstraat komt?

Er is in het verleden (nog voor 2018) onderzocht om meer richting de brug een aansluiting te maken. Maar dan zou er een deel van de monumentale brug gesloopt moeten worden om een vergelijkbare situatie te creëren als aan de westkant. Er is besloten om de huidige poort iets te verbreden en loopbrug voor de voetganger te maken. Ook is het qua zicht voor overstekend fietsverkeer beter om wat verder van de brug af te zitten zodat de draagconstructie wat minder zicht ontneemt.
Ook is in het verleden onderzoek gedaan naar een fietstunnel en een fietsbrug op deze locatie. Maar dat het andere aanleiding en is niet meer aan de orde.

b. Hoe kan je ervoor zorgen dat fietsers vanaf het fietspad DGO alleen naar rechts gaan richting PH kade, waarbij je dus geen kruispunt op de Kattenburgerstraat aanlegt.

Niet. De ervaring leert dat fietsers zich niet tot nauwelijks laten sturen en bereid zijn om ingewikkelde bewegingen uit te halen om alsnog hun gewenste route af te leggen.

c. Is het mogelijk de oversteek voor fietsers over de Kattenburgerstraat niet thv DGW te faciliteren, maar in het verlengde van de Marinierskade?

Het uitgangspunt voor een fietspad Dijksgracht Oost is altijd geweest dat deze aansluit op de Kattenburgerstraat waarbij fietsers de mogelijkheid krijgen om de route zowel linksaf, rechtdoor als rechtsaf te vervolgen. De DGW is om verschillende redenen de minst aantrekkelijke/comfortabele route van de drie. Fietsers moeten het fietspad kunnen verlaten en het fietspad op kunnen. Daarnaast moet het autoverkeer dat vanaf de Kattenburgerstraat komt en linksaf de DGW op wil gefaciliteerd worden. Vandaar dat het ontwerp uitgaat van een oversteek voor fietser waar het beperkte afslaand verkeer ook gebruik van kan maken. De keuze voor de exacte locatie van het kruispunt is zeer beperkt vanwege het spoorviaduct aan de ene zijde en de Mariniersbrug (tevens Rijksmonument) aan de andere zijde.
De ervaring met fietsers is, zeker in een stad als Amsterdam, dat zij vaak niet te sturen zijn met fysieke maatregelen. Indien een oversteek van fietsers niet zou worden gefaciliteerd of pas verderop langs de Kattenburgerstraat, dan leidt dat juist tot onveilige oversteekbewegingen op plekken waar we

het niet mogelijk hebben gemaakt.

2. a) over de prognoses van hoeveel fietsers daar gaan rijden en linksaf, rechtsaf of rechtdoor zouden willen

Er is geen prognose, want het is niet doorgerekend. We hebben een schatting gedaan en het aantal fietser daarbij waarschijnlijk overschat. Op basis hiervan concluderen we dat het doorrekenen inhoudelijk niet veel toevoegd.
We hebben naar het de ligging in het fietsnetwerk gekeken. Op basis daarvan concluderen we dat de Dijksgracht west vooral nuttig is voor lokaal verkeer. (met name tussen Oosterburg en Oosterdokseiland en het Centraal Station). Voor doorgaand fietsverkeer uit de rest van stadsdeels oost en -centrum zijn snellere en directere routes beschikbaar. Vandaar dat dit nooit heel druk kan gaan worden; het kruispunt zal het daarom aankunnen.

b. En waar de schattingen op worden gebaseerd.

Daar heb ik al een keer is over op papier gezet. Misschien is dat te gebruiken?
Op basis van tellingen van fietspaden in de directe omgeving.

c. En wat vergelijkbare fietspaden zijn (voor een gevoel bij de getallen).

Dat is heel lastig omdat vooral vaak de drukkere fietspaden geteld worden, omdat ik niet weet waar de vragensteller bekend is en omdat we niet weten waar in de bandbreedte het fietspad zal gaan vallen.

3. In hoeverre is deze locatie vergelijkbaar met andere plekken in Amsterdam? Wat zou daar uitkomen als een verkeersveiligheidsaudit wordt uitgevoerd?

Van elk kruispunt in Amsterdam kan een rapport gemaakt worden vol met tekortkomingen. Er wordt getoetst aan landelijke richtlijnen en verkeerskundige basisprincipes maar in de bestaande stad is het vaak onmogelijk om hier helemaal aan te kunnen voldoen. Dit kost namelijk vaak te veel ruimte. Uiteindelijk kiezen we er voor om een kruispunt zo veilig mogelijk in te richten binnen de ruimtelijke context. Het is vervolgens aan de wegbeheerder om een afweging te maken waarbij verkeersveiligheid één aspect is. Als voorbeeld van zo'n afweging:
De audit geeft bijvoorbeeld aan dat fietsers en auto's van dezelfde ruimte gebruik maken op de oversteek. Dit is in strijd met het duurzaamveilig-principe dat stelt dat verkeersfuncties zoveel mogelijk gescheiden moeten zijn. In dit geval is het creëren van ruimte voor zowel fiets als auto fysiek onmogelijk. Het onmogelijk maken van de autobeweging heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de Dijksgracht west en dus kiezen we ervoor om te accepteren dat er autoverkeer van dezelfde ruimte gebruik maakt. We wegen mee dat het hier om een kleine hoeveelheid bestemmingsverkeer gaat.

4. Bestaat er zoiets als een ondergrens voor veiligheid als het gaat om een kruispunt, hoe wordt dat geformuleerd?

Dat is vaak lastig te bepalen en de praktijk is vaak weerbarstig maar er is binnen de gemeente veel ervaring en expertise aanwezig om dat te kunnen beoordelen. Bewoners bestempelen vaak vanalles als 'levensgevaarlijk' terwijl dat in de praktijk gelukkig niet altijd zo is. Ook proberen we rekening te houden met gedrag van weggebruikers maar dat niet altijd helemaal in te schatten hoe mensen zullen reageren.

5. Zijn er vergelijkbare kruispunten (hoe moeilijk dat ook is) in de stad?

Ik zou niet direct een vergelijkbare situatie weten. Het spoor en het water zijn twee unieke kenmerken die niet veel voorkomen.

6. Wat zijn de mogelijkheden mbt beweegbare hekjes om de snelheid uit het fietspad te halen, maar die evt wel auto door kunnen laten als dat nodig is (ik zocht naar een mooi voorbeeld dat ik ken uit andere landen, maar is moeilijk te googlen, zie hieronder)?

Ik weet niet wat ons beleid hierover zegt, maar dit lijkt mij juist een extra verkeersveiligheidsissue in plaats van een verbetering. In het ontwerp zijn andere maatregelen genomen om de snelheid eruit te halen. O.a. door de aanleg van (steile) inritbanden en materiaalkeuze.
Ik denk ook dat dit de verkeerveiligheid niet ten goede zal komen.
Je kunt je ook nog de principiële vraag stellen of je fietsers op deze manier dwars moet willen zitten. Als je iets aanlegd en dan direct het gebruik daarvan gaat ontmoedigen, dan kun je beter helemaal geen fietspad aanleggen.



Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e
X 5.1, 2, e
X Dijksgracht Oost, Sloterpark en Plein '40–'45
X Ingenieursbureau
Gemeente Amsterdam | **City of Amsterdam**

M 5.1, 2, e
E 5.1, 2, e @amsterdam.nl