Aan: leden van de Stadsdeelcommissie Centrum

Amsterdam, 10 maart 2023

Betreft: aanbieding rapport verkeersveiligheid Dijkgracht Oost en kruising met Kattenburgerstraat

Beste leden van de Stadsdeel Commissie Centrum,

Bijgaand doen wij u toekomen het uiteindelijk audit rapport verkeersveiligheid over het fietspad langs de Dijksgracht Oost, de kruising van het fietspad met de Kattenburgerstraat, en de bestaande situatie op de Dijkgracht West, en die laatste bekeken vanuit een situatie dat hier een doorgaand fietspad zou komen. Wij zijn blij dat de gemeente heeft ingestemd met dit onderzoek, en er zelfs ook de kosten van heeft willen dragen.

Wij menen dat de conclusie niet anders kan zijn dan dat het voorliggende definitief ontwerp onvoldoende waarborgen biedt voor een veilig traject in de toekomst.
De kruising met de Kattenburgerstraat geeft volgens de onderzoekers het meest aanleiding tot zorg. Het is de opeenstapeling van factoren die maken dat er sprake is van een kritische situatie. Het gaat dan in het bijzonder om de zichtproblemen van alle weggebruikers (zicht van auto's op fietsers en zicht van fietsers op auto's), het ontbreken van voldoende aandacht voor de overstekende fietsers, en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

De capaciteit van de opstelruimte is beperkt. Relevant is dat de Kattenburgerstraat onderdeel is van plusnet fiets. Exacte cijfers over de te verwachten aantallen over Dijkgracht Oost en de kruising ontbreken, maar men komt alles bij elkaar tot een schatting dat er straks mogelijk zo'n 5.000 tot 6.000 fietsers per dag over de kruising Dijksgracht – Kattenburgerstraat zullen rijden. In combinatie met de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (prognose van de gemeente: 11.254 voertuigen per etmaal in 2025) levert dit een drukke kruising op waarbij de snelheid van het gemotoriseerd verkeer niet past bij een GOW-30 (Gebiedsontsluitingsweg met 30 km max) regime.

Het gebrek aan opstelruimte leidt volgens de onderzoekers tot een knelpunt: *"Fietsers moeten stoppen om een voldoende zicht te hebben op het doorgaande verkeer op de kruising. Zonder voldoende opstelruimte zullen fietsers zich zodanig opstellen dat ze of het trottoir blokkeren of de fietsstrook. Het risico hiervan neemt toe bij een toename in fietsintensiteit. Hoe meer fietsers er rijden, hoe meer fietsers zich moeten opstellen in een beperkte hoeveelheid ruimte. Met als gevolg dat de doorstroming afneemt op het fietspad, de kans ontstaat dat fietsers op de rijbaan stilstaan als de aansluiting vol is, of andere fietsers aanrijden die staan te wachten. Dit levert het nodige aanrijdrisico op waardoor de vergevingsgezindheid onderdruk staat. "* Dit speelt zowel bij het aanrijden op het trottoir als bij het opstelstrook in het midden. Het rapport stelt: *"Dit maakt dat de kruising vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet voldoet en dat maakt de kruising Dijksgracht – Kattenburgerstraat vanuit verkeersveiligheidsoogpunt risicovol"*.

De huidige situatie op de Dijkgracht West is volgens de onderzoekers niet ingericht volgens bestaande normen, maar geeft bij het huidige gebruik geen aanleiding tot directe problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid. Dat wordt echter anders als er de Dijkgracht West zou moeten dienen als doorgaande fietsroute. In dat geval zou volgends het onderzoek een nieuw verkeerskundig

ontwerp moeten worden ontwikkeld. *"Een passende oplossing verdient maatwerk"*. Zonder dat is het advies om het doorgaande fietsverkeer zoveel mogelijk te ontmoedigen. Men constateert een onhelderheid bij de bebording, en komt dan ook tot de volgende aanbeveling:" *Een stap daarin is het inrichten van de weg als erftoegangsweg, zonder de functie fietsstraat. Een bord fietsstraat nodigt nu eenmaal uit om te fietsen. "*

Wij hopen dat u kennis wilt nemen van het rapport en dit ook in een zeer nabije toekomst zult willen bespreken. En wij doen in het bijzonder een beroep om dan concreet stil te staan hoe de noodzakelijke aanpassingen eruit zouden moeten zien.

Zoals u weet is de gemeente inmiddels begonnen met het aanleggen van de plas-dras zone. Wij menen dat eerst helder zou moeten zijn op welke wijze, met welke aanpassingen of met welk nieuw ontwerp, werkelijk gegarandeerd kan worden dan het nieuw aan te leggen fietspad en de kruising voldoende veiligheid zullen bieden aan de toekomstige gebruikers, voordat er verder wordt gewerkt aan de aanleg. Met het aanleg van de plas-dras zone, als eerste fase van het fietspad, worden er immers feitelijk (redelijkerwijs niet doenlijk) onomkeerbare werkzaamheden verricht en wordt er ook heel veel geld geïnvesteerd. Er zou op zijn minst helder moeten zijn, en in beginsel een nieuw ontwerp moeten liggen waarmee wordt aangetoond dat de geconstateerde knelpunten überhaupt in voldoende mate *kunnen* worden opgelost.

In het verlengde is in onze ogen ook van belang dat nu, in deze fase, besluiten genomen moeten op de volgende twee punten:

- Zullen er inderdaad wel (of niet) veegwagens over het fietspad gaan rijden?
  en
- Voorziet men wel (of niet) dat Dijkgracht West moet gaan dienen als doorgaande fietsroute? Of, anders geformuleerd: moeten er een oversteek worden geboden aan fietsers van Dijksgracht Oost naar Dijkgracht West en omgekeerd, over de Kattenburgerstraat?

Over deze twee punten is wel vaak gesproken, maar nog nooit een helder besluit genomen. Ze zijn echter essentieel bij de gedachtenvorming of, en zo ja hoe, het fietspad en de kruising in de toekomst voldoende veilig kunnen worden. In onze ogen is het dan ook niet verantwoord om te wachten met besluitvorming over deze punten. Deze besluitvormig is noodzakelijk om te kunnen beoordelen of het mogelijk is een ontwerp te maken dat straks niet tot onverantwoorde veiligheidsproblemen zal leiden.

Met vriendelijke groet,

5.1, 2, e en 5.1, 2, e
Namens Buurtorganisatie 1018 en Werkgroep Dijkgracht Oost

info@buurtorganisatie1018.nl