Gemeente Amsterdam
Centrum

Dagelijks bestuur CENTRUM

VOOR AANMAKEN ZAAKDOSSIER IN ANDREAS

Zaaknaam	
Rubricering	☒ Actief openbaar ☐ Vertrouwelijk
Portefeuille	Verkeer en Openbare Ruimte
Secundaire portefeuille	
Gremium: Dagelijks Bestuur	☒ Stadsdeel Centrum

VOOR VOORDRACHT (FLAP)

Vergaderdatum (jjjj-mm-dd)	18-03-2025
Onderwerp	**Akkoord gaan met aanpassingen ontwerp kruispunt Dijksgracht – Kattenburgerstraat.**
Gevraagde beslispunten	Het dagelijks bestuur besluit: 1. Akkoord te gaan met de aanpassingen aan het ontwerp van het kruispunt Dijksgracht – Kattenburgerstraat zoals opgenomen in bijlage 1 2. De verkeerssituatie van het kruispunt na aanleg van het fiets- en voetpad Dijksgracht Oost te monitoren 3. In te stemmen met de wijze van invulling geven aan het advies van de Stadsdeelcommissie 4. Kennis te nemen van de planning van de werkzaamheden
Kernboodschap	Het dagelijks bestuur besluit akkoord te gaan met de aanpassingen aan het ontwerp van het kruispunt Dijksgracht – Kattenburgerstraat. Naar aanleiding van een verkeersonderzoek, uitgevoerd door het onafhankelijke verkeersbureau Verkeersatelier, is het eerder vastgestelde ontwerp aangepast. Door aanleg van een fiets- en voetpad over Dijksgracht Oost ontstaat hier een nieuwe verkeerssituatie. Het kruispunt krijgt een nieuwe inrichting waarmee deze geschikt wordt gemaakt voor meer overstekende fietsers. Naar verwachting start eind 2025 de aanleg van het fiets- en voetpad en de werkzaamheden aan het kruispunt. In de loop van 2026 kan het nieuwe fiets- en voetpad in gebruik worden genomen. De nieuwe verkeerssituatie zal worden gemonitord.
Bestuurlijke achtergrond	2018 Vaststelling definitief ontwerp fiets- en voetpad door dagelijks bestuur.

	2022 Vaststelling Ruimtelijke visie Dijksgracht Oost, inclusief fiets- en voetpad, door college van B&W. 2023 Vaststelling definitief ontwerp fiets- en voetpad en plas-draszone door dagelijks bestuur. 2023 Advies stadsdeelcommissie over fiets- en voetpad gericht op verkeersveiligheid. 20 januari 2025 Behandeling in de Integrale Staf van het verkeersveiligheidsrapport, aanpassingen ontwerp kruispunt en adviesaanvraag aan stadsdeelcommissie. 11 februari 2025 Advies stadsdeelcommissie op aanpassingen ontwerp kruispunt. 7 maart 2025 Beantwoording College van B&W van schriftelijke vragen SP over zorgen bij bewoners over verkeersveiligheid nieuw kruispunt.
Bestuurlijke prioriteit	n.v.t.
Wettelijke grondslag	Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022, bijlage 2, art 2.1 en 8.2: het stadsdeel heeft de taak om openbare ruimte en wegen in te richten binnen stedelijke kaders.
Onderbouwing besluit	**Ad 1) Akkoord te gaan met de aanpassingen aan het ontwerp van het kruispunt Dijksgracht – Kattenburgerstraat.** Voor Dijksgracht Oost zijn plannen voor de aanleg van een fiets- en voetpad. In 2018 en 2023 heeft het stadsdeel hierover al besluiten genomen. Vervolgens is in 2024 de plas-draszone aangelegd met het oog op het toekomstig fietspad. Het fietspad zorgt voor een betere bereikbaarheid, waar vooral bewoners van Oostenburg voorstander van zijn. Er leven ook zorgen in de buurt, o.a. bij bewoners van Dijksgracht West en Buurtorganisatie1018. Zij maken zich zorgen dat een verkeersonveilige situatie op het kruispunt ontstaat en dat Dijksgracht West aanzienlijk drukker wordt met fietsers. Op 28 januari en 11 februari jl. is het aangepaste ontwerp besproken in de stadsdeelcommissie, er is een advies uitgebracht. Aan de verkeersveiligheid van de nieuwe verkeerssituatie is sindsdien nader onderzoek gedaan. Bewoners van Dijksgracht West en Buurtorganisatie1018 zijn daar nauw bij betrokken. Wat is er precies gebeurd? • Een onafhankelijk verkeersbureau (Verkeersatelier, februari 2024, zie bijlage) heeft een verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd. Het ontwerp uit 2023 is beoordeeld op verkeersveiligheidspunten; • Het huidige aantal fietsers en auto's op Dijksgracht West is geteld; • Met behulp van Verkeersmodel Amsterdam is een prognose gemaakt van het toekomstig aantal fietsers over Dijksgracht Oost, Dijksgracht West en hun routekeuze. Het onderzoek naar de verkeersveiligheid is aanleiding geweest om kritisch naar het ontwerp van het kruispunt te kijken. Op advies van de stadsdeelcommissie is eerder in overleg met Stadswerken besloten de ontsluitingsroute van veegwagens van de nabijgelegen stadswerf niet meer over het fietspad te faciliteren. Dit was in het rapport van Verkeersatelier van februari 2024 een belangrijk punt. Door het weren van

veegwagens ontstaat ruimte voor in totaal 15 verbeteringen voor de verkeersveiligheid in het ontwerp van het kruispunt. Deze verbeteringen zijn zichtbaar in de ontwerptekening in bijlage 1.

Het aangepaste ontwerp van het kruispunt is door Verkeersatelier beschouwd (november 2024, zie bijlage). Zij hebben aangegeven dat ondanks de aanpassingen sprake blijft van een ontwerp dat niet vergevingsgezind is en aanzienlijke verkeersveiligheidsrisico's bevat, waarbij drie aanbevelingen zijn meegegeven die de situatie in de ogen van Verkeersatelier verbeteren. Deze drie aanbevelingen stonden in het eerdere rapport genoemd en zijn beoordeeld door de verkeerskundig specialisten binnen de gemeente, maar zijn op aangeven van deze specialisten niet overgenomen. Dit zijn de volgende punten:

1. Het afdwingen van de maximale snelheid van 30km/u met fysieke maatregelen of met camera's (flitspaal).

Verkeersatelier concludeert dat de snelheid ter plekke op dit moment te hoog is en neemt daarbij aan dat dit in de nieuwe situatie niet verandert. Op dit punt verschilt het projectteam van inzicht met Verkeersatelier, het nieuwe ontwerp kent voldoende snelheidsremmende maatregelen door de uitbuiging en versmalling van de rijbaan en de toevoeging van een middengeleider voor fietsers. Ook het gemeentelijk Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit concludeert dit en heeft (meermaals) op dit ontwerp positief geadviseerd. Aanvullende fysieke verkeersremmende maatregelen als drempels of een plateau zijn hier niet mogelijk vanwege de ligging van het spoorviaduct en het feit dat dit kruispunt op een brugdek ligt.

Na aanleg van het kruispunt zal de verkeerssituatie worden gemonitord, waaronder de snelheid van het verkeer. Daarnaast gaat het projectteam nog in gesprek met een deskundige op het gebied van gedragsbeïnvloeding in het verkeer. Daarbij worden mogelijkheden bekeken voor stimulering van het gewenste gedrag van automobilisten en/of fietsers zoals lagere snelheid, routekeuze, etc. Ook dit punt wordt bij de monitoring betrokken.

2. De middengeleider dichtzetten voor gemotoriseerd verkeer dat gaat naar en komt van Dijksgracht West.

Dijksgracht West wordt gebruikt door een beperkt aantal voertuigen van ondernemers en bewoners. Uit de telling van oktober 2024 bleek dat het gaat om gemiddeld 200 tot 250 voertuigen per dag waarvan ongeveer 8 vrachtwagens. In combinatie met het lage aantal fietsers dat hier in de toekomst oversteekt (1400 tot 2400 per dag) wordt dit niet gezien als een aanzienlijk verkeersveiligheidsrisico. Aanvullend zou de voorgestelde maatregel de bereikbaarheid van Dijksgracht West beperken en mogelijk onwenselijke voertuigbewegingen bij o.a. het kruispunt Piet Heinkade in de hand werken. Dit punt is in de stadsdeelcommissie van 11 februari jl. besproken en de commissie heeft dit punt niet als advies aangenomen.

3. Het trottoir in het viaduct aan de westzijde van de Kattenburgerstraat opheffen om de rijbaan verder uit te buigen.

Het trottoir verbindt Dijksgracht West met tramhalte Kattenburgerstraat. Alhoewel het om een klein aantal voetgangers gaat, leidt het verwijderen van het trottoir tot extra oversteekbewegingen van voetgangers (tweemaal

om tramhalte te bereiken) en lokt het uit dat voetgangers over de rijbaan gaan lopen. In het ontwerp hebben fietsers op de middengeleider goed zicht op het tegemoetkomend verkeer uit het viaduct en vice versa.

Ad 2) De verkeerssituatie van het kruispunt na aanleg van het fiets- en voetpad Dijksgracht Oost te monitoren.

Met het uitgevoerde verkeersveiligheidsonderzoek, de tellingen en de prognoses is uitvoerig onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeerssituatie. Voorgesteld wordt om de verkeerssituatie na aanleg te monitoren op in ieder geval de volgende punten:

- Snelheid van het verkeer, en dan met name het verkeer op de Kattenburgerstraat;
- Aantallen fietsers en voertuigen die gebruik maken van het kruispunt;
- Routekeuze van fietsers;
- Het gebruik van de middengeleider door voertuigen van en naar Dijksgracht West, mede gelet op aanbeveling 2 van Verkeersatelier.

Voorafgaand aan de ingebruikname van het fiets- en voetpad wordt hiervoor een monitoringsvoorstel opgesteld.

Ad 3) In te stemmen met de wijze van invulling geven aan het advies van de Stadsdeelcommissie

De stadsdeelcommissie heeft op 11 februari jl. advies uitgebracht op de aanpassingen van het kruispunt. De adviespunten hebben niet direct effect op het voorliggend ontwerp en zijn gericht op het doen van nader onderzoek en het toevoegen van bebording.
Het advies van de stadsdeelcommissie bestaat uit vier punten, waarbij per punt is aangegeven hoe het dagelijks bestuur invulling gaat geven aan het advies:

1. Dring bij ProRail aan op het meenemen van de verkeersveiligheid bij de aanpassingen aan het viaduct. Wellicht zijn er mogelijkheden om de middenpilaren aan te passen of het viaduct iets naar de Piet Heinkade op te schuiven of iets te verhogen.

Reactie DB:
ProRail gaat de komende jaren groot onderhoud uitvoeren met behoud van het huidige viaduct aan de zijde van het kruispunt. De breedte en hoogte van het viaduct blijven hetzelfde, alsmede de huidige pilaren. Ingrijpende aanpassingen aan het viaduct zijn op dit moment dus niet aan de orde. We blijven met ProRail in gesprek over hun werkzaamheden en de gemeentelijke plannen en de verkeersveiligheid.

2. Neem aan de zuidkant van de Mariniersbrug ook extra snelheidsremmende maatregelen voor autoverkeer dat vanaf de Kattenburgerstraat richting de Dijksgracht komt en maatregelen om de attentiewaarde te verhogen dat er een onoverzichtelijk kruispunt wordt genaderd. Mooi dat de snelheid daar van 50 naar 30 km/uur gaat, het zicht op het fietspad blijft beperkt door de stalen zijkanten van de Mariniersbrug. Maatregelen kunnen zijn: een

verkeersbord ‘overstekende voetgangers en fietsers’ (RVV J37 of J24) of een drempel vóór de Mariniersbrug.

Reactie DB:
Aan de zuidzijde van de Mariniersbrug is het mogelijk om één of een aantal verkeersborden te plaatsen om de attentiewaarde te vergroten. We laten hier ook een verkeersgedragsdeskundige naar kijken. Het aanleggen van een drempel wordt als mogelijkheid genoemd in het advies. Deze maatregel wordt niet op voorhand genomen. Het plaatsen van een drempel op een grote afstand van het kruispunt heeft zeer weinig tot geen effect op de snelheid van het verkeer bij het kruispunt.

3. Plaats op de stoep bij de fietsersoversteek geen steilere inritband aan de wegkant, zoals Verkeersatelier ook aanraadt (punt 4, beschouwing van 27-11-2024).

Reactie DB:
Dit punt wordt overgenomen.

4. Onderzoek of de stoplichten op de Piet Heinkade een ander, wellicht korter, ritme kunnen krijgen. Doel is om de doorstroming voor fietsers te verbeteren en de wachttijd te verkorten. Tegelijk wordt de hoeveelheid auto’s die de Kattenburgerstraat in gaat kleiner waardoor oversteken makkelijker wordt voor fietsers.

Reactie DB:
We zullen onderzoeken of er binnen de huidige afstelling van de verkeerslichten op de Piet Heinkade ruimte is voor aanpassingen gericht op het nieuwe kruispunt van Dijksgracht met Kattenburgerstraat.

5. Zorg voor goede verlichting in de tunnel van het viaduct.

Reactie DB:
Naar aanleiding van het advies van het Toetsteam wordt bekeken of de huidige verlichting verbeterd kan worden met het oog op de verkeersveiligheid.

Ook heeft de stadsdeelcommissie op 19 september 2023 advies gegeven over het ontwerp van de kruising. Daarin adviseert de stadsdeelcommissie de doorgaande route voor fietsers vanaf Dijksgracht Oost via de Piet Heinkade en Prins Hendrikkade te benadrukken middels bebording. Zoals destijds ook aangegeven is het dagelijks bestuur voornemens om verwijsborden op deze locatie uit te proberen om de fietsers te verleiden de snellere routes in de omgeving te nemen.

Ad 4) Kennis te nemen van de planning van de werkzaamheden

Om het fiets- voetpad te kunnen realiseren, dient het groen op de kade van Dijksgracht Oost eerst te worden verwijderd. Het groen wordt gebruikt door de gewone dwergvleermuis als voedselgebied. Eén van de maatregelen om dit groen te compenseren is de plas-draszone in het water langs de kade van Dijksgracht Oost. Deze is in 2024 aangelegd. Als het groen in de plas-draszone is gegroeid, kan het groen op de kade worden

	gerooid en gestart worden met de aanleg van het fiets-voetpad. De planning ziet er als volgt uit: • Realisatie plas-draszone: gereed in 2024 • Versterking kademuur: medio 2024 • Aanpassingen kruispunt: oktober 2025. Vanwege noodzakelijke stremming van de Kattenburgerstraat kunnen deze werkzaamheden niet worden verplaatst. • Start realisatie fiets- en voetpad in najaar 2025 (indien het groen voldoende is aangeslagen). Het fiets- en voetpad Dijksgracht Oost kan volgens deze planning begin 2026 in gebruik worden genomen.
Advies, afstemming en participatie	• Het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit heeft positief geadviseerd op de aanpassingen aan het kruispunt. Volgens het Toetsteam is de verkeerssituatie met het aangepaste ontwerp in voldoende mate verbeterd. Zij concluderen dat met de realisatie van voorliggend ontwerp de verkeerssituatie voldoet aan de vigerende verkeersveiligheidsnormen. Om het ontwerp nog veiliger te maken is het advies om de verlichting van zowel de tunnel onder het spoor als ook ter plaatse van de kruising nader onder de loep te nemen. Voorts wordt geadviseerd om de belijning van de voetgangersoversteek parallel te leggen aan de belijning van de fietsersoversteek. Beide adviespunten worden meegenomen in de uitwerking. • Het verkeersveiligheidsonderzoek is gezamenlijk met de bewoners van Dijksgracht West en Buurtorganisatie1018 uitgezet bij het onafhankelijke verkeersbureau Verkeersatelier, het ontwerp is naar aanleiding daarvan aangepast. • De resultaten van het onderzoek en de aanpassingen aan het ontwerp zijn besproken met deze bewoners. • Het gemeentelijk Toetsteam OR&M heeft positief geadviseerd. Zij constateren dat met de realisatie van voorliggend ontwerp de verkeerssituatie voldoet aan de vigerende verkeersveiligheidsnormen. • Op 17 januari 2025 heeft portefeuillehouder Nienke van Renssen op de Dijksgracht West gesproken met de bewoners over hun zorgen. Daaropvolgend heeft een schouw plaatsgevonden van Dijksgracht West en het kruispunt met de Kattenburgerstraat. • Op 21 januari 2025 is samen met het Eilandenoverleg en Stichting Over de Brug een informatieve bijeenkomst georganiseerd voor bewoners over het fietspad. Hierbij waren ca. 40 mensen aanwezig.
Financiële onderbouwing	Het college van B&W heeft op 14 november 2023 op basis van het definitief ontwerp de financiële middelen beschikbaar gesteld voor de aanleg van het fiets- en voetpad. Voorliggend besluit betreft aanpassingen van het eerder vastgestelde definitief ontwerp. Deze aanpassingen kunnen worden uitgevoerd binnen de reeds beschikbare financiële middelen.
Communicatie binnen de gemeente	Opnemen in de te publiceren besluitenlijst.
Communicatie buiten de	Via de volgende kanalen wordt gecommuniceerd over het onderzoek naar

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

gemeente	de verkeersveiligheid en de wijzigingen aan het ontwerp van het kruispunt: • Projectenwebsite, informeren klankbordgroep; • Petersburgjournaal. • Stadsdeelkrant
Documenten (bijlagen)	1. Ontwerptekening met aanpassingen ontwerp kruispunt Dijksgracht – Kattenburgerstraat 2. Memo dagelijks bestuur 16 december 2024 over zorgen van bewoners en de verkeerskundige aspecten van het fietspad 3. Memo Verkeersatelier over verkeersveiligheidsonderzoek (21 februari 2024) 4. Reactie Verkeersatelier op aanpassingen kruispunt (27 november 2024)
Behandelend ambtenaar en contactgegevens	5.1, 2, e 5.1, 2, e 5.1, 2, e @amsterdam.nl 5.1, 2, e , 5.1, 2, e , 5.1, 2, e @amsterdam.nl

AANBIEDEN VOOR AGENDERING

Verzoek	Graag laten goedkeuren door: 5.1, 2, e of namens haar 5.1, 2, e 5.1, 2, e