Vragen Nienke en vanuit fractievergadering

Vragen ontvangen 23 januari 5.1, 2, e

Het bevoorradings-verkeer naar Hanneke's boom en Mediamatic is beperkt, stellen we in het stuk; kunnen jullie nog voor Nienke ter achtergrond-informatie aangeven wanneer het is?
En – alvast ter voorbereiding voor een vervolg – zou het mogelijk zijn om daar andere afspraken over te maken, dat kwam al kort aan de orde in ons overleg. Voor een vervolgstap, zou het fijn zijn als Nienke daar zicht op heeft.

> Er zijn nu geen gesprekken gevoerd met deze ondernemers over de bevoorrading (dus Mediamatic, Hannekes Boom en de Klimmuur). Aangezien het om een beperkte hoeveelheid verkeer gaat weten we onder andere van de verkeerstellingen.
> Het is nu onduidelijk welke afspraken er gemaakt moeten worden, daarvoor zal eerst duidelijk moeten zijn welk probleem er opgelost moet worden. Het is dan ook onduidelijk of het spreiden van het aanleveren van goederen nodig en nuttig is. Dit kan ook nog onderzocht worden na aanleg van het kruispunt, dus op basis van de daadwerkelijke situatie. Voor zover nu bekend zijn er geen problemen met te veel vrachtverkeer op piekmomenten te verwachten.

Is de brug Dijksgracht / Oosterdokskade nog tijdelijk en zoals besproken is dat een beetje "kruip door sluip door", levert dat nog veiligheidsissues oplevert als het fietsverkeer daar intensiveert?

> Zowel de brug als de afrit van de brug is ontworpen voor het gebruik voor fietsers en ook geschikt voor de verwachtte toename.
> De afrit wordt in 2026 definitief gemaakt en zal ongeveer op dezelfde plek terugkomen. Tevens komt er een aparte opgang voor voetgangers, dus meer ruimte voor de fietser. Het is inderdaad niet de meest snelle en comfortabele route als verbinding naar het centraal station. Dit sluit ook aan bij de verwachting dat fietsers vooral de route over de Piet Heinkade zullen kiezen.

Graag nog even bullets opschrijven met daarbij wat mogelijk is aan bebording (ook voor en na de tunnel) en zichtlijnen vanaf de Kattenburgerstraat.

> Op de Dijksgracht Oost kan een bord worden geplaatst met een aanduiding dat Centraal Station rechtsaf is. Dit is echter geen dwingende maatregel, puur ter informatie en stimulans.
> De 30 km/u regime zal ingaan vanaf het inrijden van de Kattenburgstraat, ter hoogte van de noordkant van het spoorviaduct. Voor het inrijden onder de brug wordt het 30 km/u bord geplaatst. Ook wordt dit op het wegdek gemarkeerd. Door het versmallen van de rijbaan vanaf de noordkant Mariniersbrug tot aan de kruising met de Piet Heinkade, de buiging t.h.v. de oversteek en het ontbreken van midden markering (i.c.m. De versmalling van de rijbaan) op het brugdek is dit wegvak ingericht conform de uitgangspunten voor een 30 km/u weg.

Het muurtje bij de brug – de opening wordt verbreed, de vraag is nog: kan het muurtje ook helemaal weg en dan met name de paal die nu tussen de brug en het hek staat (dus niet het stuk tegen het dijklichaam).

Dit muurtje is onderdeel van het monumentale bruggenhoofd. De aanpassingen zijn in nauwe samenspraak gedaan met de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit en Monumenten en Archeologie en is ook ter toets voorgelegd aan de CRK in het kader van de omgevingsvergunning. Het muurtje weglaten is niet mogelijk gezien de monumentale status.
Als met de paal de mast voor de straatverlichting wordt bedoeld, ja die gaat naar achteren waardoor deze geen belemmering meer vormt.

Aanvulling mail maandag 27 januari van Nienke

Wat als uit monitoring blijkt dat de maatregelen niet of onvoldoende werken? Welke extra maatregelen kunnen dan nog genomen worden?

Dit ligt aan wat niet voldoende werkt. Als het gaat om snelheid van het autoverkeer: Door de combinatie van het brugdek waar de rijbaan op ligt en de spoorbrug die een beperkte doorrijhoogte heeft zijn verkeersdrempels niet mogelijk. Een eventuele maatregel is de plaatsing van een mobiele flitspaal. Komende tijd wordt nog ingezoomd op eventuele maatregelen met betrekking tot gedragsverandering, samen met een verkeerspsycholoog. Er kan bijvoorbeeld worden gekeken naar een snelheidsdisplay die de snelheid weergeeft. Mocht dit inderdaad effect kunnen hebben wordt gekeken of dit ook goed in te passen is.

Waarom worden die maatregelen nu niet al genomen?

Omdat dit niet gaat om maatregelen die invloed hebben op het ontwerp. Alle fysieke maatregelen die op voorhand nodig en mogelijk zijn, zijn in het ontwerp opgenomen.

Hoe verhoudt (de verwachte) verkeersveiligheid zich tot andere kruispunten in Amsterdam?

Dat is lastig te zeggen. Elke verkeerssituatie is anders en op nagenoeg elke kruising in Amsterdam vallen dingen aan te merken. We maken de verkeerssituatie zo goed mogelijk met alle ruimtelijke beperkingen die we hebben. Het Toetsteam (en ander organen) toetsen of wat we bedenken goed en veilig genoeg is. In dit geval heeft het toetsteam ingestemd met het ontwerp.

Waarom wordt er niet gewoon een drempel neergelegd en kan dat niet verderop in de straat als het bij de kruising niet kan?

Het brugdek en de onderdoorgang belemmeren de aanleg van drempels in de nabijheid van de kruising. Een drempel (of “kuil”) brengt het risico mee dat bussen en vrachtwagens het viaduct raken. Het ontwerp zoals beschreven eerder (versmalling en uitbuiging) heeft een matigend effect op de snelheid.

In de memo staat iets over groter zorgen van ambtenaren (p2) en over aanbevelingen die niet allemaal zouden zijn overgenomen. Wat is onze reactie daarop? Wat is er in de tussentijd gebeurd?

Dit is een tekst van de bewoners die wij niet herkennen. Ik weet niet op wie er wordt gedoeld en welke zorgen deze ambtenaren dan gehad zouden hebben.

Mogelijk doelen de bewoners op de behandeling in 2018 in de stadsdeelcommissie. De ambtenaar die destijds betrokken was nam toen het woord en gaf aan dat het kruispunt hem hoofdpijn bezorgde.

Na de eerdere CVC behandelingen zijn er nog twee behandelingen geweest in het toetsteam (opvolger van de CVC) waar wel positief geadviseerd is. Bij de CVC werd een bijna woordelijke transcriptie opgesteld. Het Toetsteam maakt een integraal oordeel met aandachtspunten en conclusies. Als er zorgen zouden zijn geweest, had dit er zeker in gestaan. Het is dus niet geheim.

We hebben altijd herkend dat dit een lastig ontwerp is, gezien de ligging. We zeggen ook dat we een ontwerp hebben die naar ons idee de lastige situatie voldoende het hoofd biedt. Het toetsteam/CVC is het daar (drie keer) mee eens.

Feitelijke vraag: hoeveel zou er om gereden moeten worden als al het verkeer (ook bewoners) alleen vanaf de Piet Heinkade komend de Dijksgracht West kunnen inslaan (dus alleen rechtsaf?)

De exacte extra reistijd hangt af van waar het verkeer vandaan komt. Stel men komt vanaf de IJtunnel en wil naar Dijksgracht West, dan zou je om moeten rijden via de Czaar Peterstraat. Die route is 2,3 km langer dan via de Kattenburgerstraat. Het is daarom niet uitgesloten dat verkeer een linksafverbod gaat negeren of doorrijdt en een keermogelijkheid zoekt. Ook de hoogte van het viaduct is van belang om mee te wegen.

Het gaat hier om zo weinig voertuigen (doodlopende straat met beperkt aantal woningen en voorzieningen) dat we niet de noodzaak hebben gezien om deze maatregel op voorhand in te voeren. Deze maatregel kan achteraf nog ingevoerd worden, mocht blijken dat dit ook nodig is.
Voor vrachtverkeer hoger dan 3,9 meter geldt dat vanaf de Piet Heinkade aanrijden niet mogelijk is in verband met de doorrijhoogte. Het is nu niet bekend of dit verkeer nu van de Dijksgracht West gebruik maakt.

Feitelijke vraag: hoeveel zwaar verkeer (bevoorraading) is er op de DIjksgracht West? Hoeveel verkeersbewegingen per dag?
(ik lees 8 zwaar 8 middelzwaar op een werkdag op Basec.nl, -klopt dat)

Klopt. Gedurende het jaar kan dit aantal fluctueren, maar de telling geeft al een eerste indicatie.

Is overwogen om het linksaf slaan vanaf de Kattenburgerstraat voor al het verkeer onmogelijk te maken?

Zie eerder antwoord.

zijn er nog vergelijkingen te maken met andere kruispunten in Amsterdam (en de veiligheid op die kruispunten?)

Van een ongeregelde fietsoversteek met een steunpunt zijn veel verschillende voorbeelden van, allemaal met eigen kenmerken:

Wittenburgergracht – Kleine Wittenburgerstraat:

https://www.google.nl/maps/place/52%C2%B022'10.6%22N+4%C2%B055'09.2%22E/@52.369618,4.9185673,150m/data=!3m2!1e3!4b1!4m4!3m3!8m2!3d52.369618!4d4.919211?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MDEyMi4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D

Cruquiuskade - Keerwal
https://www.google.nl/maps/place/Cruquiuskade+309-279,+1018+AM+Amsterdam/@52.3674891,4.9312091,150m/data=!3m2!1e3!4b1!4m6!3m5!1s0x47c6090d05d64355:0x7cf5cacb19cdf8f2!8m2!3d52.3674891!4d4.9318528!16s%2Fg%2F11c63drwfq?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MDEyMi4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D

Mauritskade:
https://www.google.nl/maps/place/Watergraafsmeer,+1091+GC+Amsterdam/@52.3608464,4.9111494,150m/data=!3m2!1e3!4b1!4m6!3m5!1s0x47c609995e326a3b:0x7dd23d8b8a26e545!8m2!3d52.3608464!4d4.9117931!16s%2Fg%2F11pl605sd6?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI1MDEyMi4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D

Wat deze situatie uniek maakt is dat de oversteek iets schuin ligt vanwege de ligging van de monumentale brug. Dit steunpunt is breder dan normaal en buigt verder uit. Dit komt door de ligging van de spoorbrug en zorgt voor beter zicht.

Vanaf wanneer zou een verkeerslicht kunnen worden geplaatst (hoeveel fietsers / autobewegingen)?

Het nut van een verkeerslicht wordt niet enkel beoordeeld op het hoeveelheid verkeer. Dit kruispunt biedt ruim voldoende mogelijkheden om (gefaseerd met het steunpunt) over te steken. Dit in combinatie met het beperkt aantal fietsers (in de spits gemiddeld enkele fietsers per minuut) is dit een “ongeloofwaardige regeling” zoals dat wordt genoemd. Dit werkt het negeren van rood licht in de hand. Daarnaast kan het plaatsen van een verkeerslicht consequenties hebben voor de kruising van de Piet Heinkade en zorgen voor blokkade van de trambaan.

Wanneer kan het kruispunt worden gerealiseerd?

Uitvoering start in oktober 2025, momenteel is de voorbereiding in volle gang. Deze wijzigingen in dit voorstel kunnen nog worden meegenomen. Voor de werkzaamheden is het nodig dat de Kattenburgstraat wordt gestremd. Dit kan in oktober 2025, daarna wordt stremmen lastig vanwege andere stremmingen in de stad. Na de kruising wordt begonnen met de aanleg van het fietspad.

Vanaf wanneer kunnen we het gebruik en de snelheid gaan meten en wanneer kunnen we de evaluatie toezeggen?

Dit zal in de loop van 2026 zijn. Het onderzoek zal op een representatief moment uitgevoerd moeten worden. Dat is nu nog niet te zeggen.

Vraag Arne 28 januari

Waarom zijn er geen verkeersdrempels mogelijk onder de spoorbrug?

De doorrijhoogte is beperkt tot 3,9 m. Veel voertuigen passen net onder de brug door. Als er drempels komen (of andere vormen van vervorming van de rijbaan) zal dit leiden tot schade aan het brugdek met mogelijk grote gevolgen voor voertuigen en het treinverkeer.

Vragen Neeria 28 januari

Ik begreep dat ProRail toch gaat werken aan het viaduct. Wat gaat er gebeuren en zijn er aanpassingen aan het viaduct mogelijk waardoor het kruispunt veiliger wordt? Bijvoorbeeld een verbeterd zicht of meer mogelijkheden tot snelheidsremmende maatregelen.

Zover nu bekend wordt alleen het bruggedeelte aan de Piet Heinkade zijde vernieuwd. Ik zie nu niet direct een mogelijkheid, maar het is ook niet uitgesloten. Met Prorail volgen nog gesprekken over de samenloop van beide projecten en daar zal dit ook aan bod komen.

Hoe lang en hoe breed is het middeneiland, waar de fietsers zich op zullen stellen, nu precies? Per richting? Past bijvoorbeeld op de zuidelijke helft (van west naar oost) een bakfiets in de lengte?

Ca. 2,5 meter breed en ca. 3 meter lang. Ja, er past een bakfiets.

Welke voertuigen maken nu gebruik van de Dijksgracht West? Welke concrete gevolgen zou het afsluiten van de kruising hebben? Hoe moeten auto’s dan omrijden?

Zie eerdere vraag en antwoord.

Is er gesproken met de ondernemers over deze optie en hoe dit eventueel te ondervangen? Bijvoorbeeld meer laden en lossen over het water

Nee, daar is nu niet over gesproken, omdat tot nu toe daar geen aanleiding voor was. Dit kruispunt leent zich voor een dergelijke verkeersbeweging, zeker gezien de geringe aantallen.
Het is niet realistisch om al de bevoorrading van dergelijke horeca gelegenheden over het water te faciliteren. Het zal hooguit een deel van het verkeer doen afnemen.

Er is momenteel een inrijverbod op de Dijksgracht West tussen 17.00 en 07.00 uur. Is het mogelijk een dit inrijverbod uit te breiden om de spitsuren mee te nemen, dus bv vanaf 16.00 uur tot 09.00 uur.

Dit is te onderzoeken.

Kunnen de kruizen voor auto’s op de Kattenburgerstraat bij de kruising ook eerder, bv net voor de voetgangersoversteek, worden geplaatst, om overstekende fietsers meer zicht te geven?

De kruizen staan er om te voorkomen dat autoverkeer de oversteek voor fietsers blokkeert.

Waar moeten auto’s, komende van de Piet Hein kade, wachten als de brug open is?

Op de rijbaan. Er is op dit moment geen brugkoppeling met het kruispunt op de Piet Heinkade. Deze brug gaat zo weinig open dat dit tot dusver niet tot problemen leidt. De brug wordt niet bediend en gaat dus niet open

tijdens de ochtend- en avondspits. Het nieuwe kruispunt heeft geen invloed op deze situatie.

Er wordt aangegeven dat verwacht wordt dat snelheidsremmende maatregelen op het fietspad zelf weinig zin zullen hebben. Geldt dit ook voor bv hekjes aan begin en einde of andere bestrating?

Hekjes gaan zorgen voor potentieel gevaarlijke situaties. Het Toetsteam zal hier negatief op adviseren en past niet binnen de uitgangspunten van de gemeente. Daarnaast zorgt de (steilere) inritband bij de kruising ervoor dat de snelheid eruit gaat nabij de kruising zelf.

Welke aanpassingen zijn er op het fietspad zelf gedaan om de voetgangersstrook veiliger te maken voor minder mobiele voetgangers (zoals het Verkeersatelier had aanbevolen)?

Zij noemde de doorloopruimte op de Kattenburgstraat tussen de inritband en het muurtje. Deze doorloopruimte is iets verbreed van 90 cm naar 1,40. Zie punt 2a op de tekening.

Worden er notulen gemaakt van de vergaderingen van het Toetsteam die we kunnen inzien?

Zie bijlage 5 bij de stukken.