VERKEERSATELIER

MEMO

Memo aan : [redacted] (Gemeente Amsterdam)
Afkomstig van : [redacted] en [redacted]
Datum : 21 februari 2024
Afschrift aan : [redacted] (Stichting Buurtorganisatie 1018)
Onderwerp : Vraag en antwoord
Bijlage(n) : n.v.t.

1 Introductie

Op 1 februari jl. zijn twee concept-verkeersveiligheidsaudits (concept-VVA's) opgeleverd en een concept-memo als oplegnotitie. De concept-stukken zijn vervolgens op 2 februari besproken met de gemeente en de vertegenwoordigers van Stichting Buurtorganisatie 1018. Naar aanleiding hiervan zijn diverse vragen en opmerkingen meegegeven per e-mail, per memo en als opmerkingen in de documenten. De vragen en opmerkingen zijn verwerkt in dit memo en voorzien van een reactie. Daarbij is aangeven waar de vraag/opmerking in één van de VVA's dan wel het memo is verwerkt.

2 Vraag en antwoord

Nr.	Steller	Vraag/opmerking	Reactie	Verwerkt
1.	Stichting Buurtorganisatie 1018	Is het zo dat sommige van de geconstateerde pijnpunten de situatie problematisch, of zelfs kritiek blijven maken, ook als sommige andere punten zouden zijn opgelost? Kunnen jullie, in het memo / of in de samenvatting, iets zeggen over de zwaarte, het belang van de geconstateerde problemen op de kruising?	In het memo en de VVA staat de mate van ernst en aanbevelingen. Het doel van een audit is om de risico's inzichtelijk te maken en oplossingsrichtingen aan te dragen. Het is aan de wegbeheerder om te beoordelen om welke belangen uiteindelijk doorslaggevend zijn ten aanzien van het ontwerp of tot een aanpassing over te gaan. Afhankelijk van doorgevoerde aanpassingen kunnen zaken verkeersveiliger worden.	In memo
2.	Stichting Buurtorganisatie 1018	Is het voor jullie mogelijk een waardering te geven mbt de probleempunten? Oftewel: bij welke punten is het toch van groot belang of zelfs essentieel om op te lossen, om ervoor te zorge dat veiligheids risico's niet meer als 'kritiek' gekarakterisseerd worden? Is daar iets over te zeggen?	Dit opgenomen in VVA2 en VVA4. Het memo vat dit samen en splits dit op in: 1) Dijksgracht (oostzijde), 2) Dijksgracht (westzijde) en de kruising Dijksgracht – Kattenburgerstraat. De eerste twee punten hebben verkeersveiligheidspunten, maar zijn niet direct kritiek. De kruising daarentegen bevat een opeenstapeling van factoren die de kruising kritisch maken. De hoofdpunten voor de kruising zijn: 1) snelheid van het gemotoriseerde verkeer, 2) zichtproblemen voor alle weggebruikers, 3) ontbreken van voldoende attentie voor de oversteekbeweging van de fietser. Zullen dit nog iets aanscherpen in het memo.	In memo en beide VVA's
3.	Stichting Buurtorganisatie 1018	Al deze punten lijken duidelijk te maken dat beoordeling van het ontwerp, en ook beoordeling van mogelijke verbeteringen / aanpassingen, feitelijk concreet doro onderzoek onderbouwde schattingen van aantallen fietsers nodig hebben.	We zien dat er wordt gewerkt met schattingen en aannames. Het advies is om dit nader te onderzoeken, evenals de verdeling van het (fiets)verkeer over de kruising Dijksgracht – Kattenburgerstraat. In de VVA's wordt er nu gewerkt met de aangeleverde schattingen en de bandbreedte van het nieuwe fietspad.	In memo en VVA2
4.	Stichting Buurtorganisatie 1018	Wat zie je vanuit de auto, als je vanaf de stad over de brug rijdt – wanneer kan je dan , over de hoogte van de brug, door de reling heen (enmn s avonds, dan hebben ze misschien zelfs geen licht) fietsers zien die komen vanaf de Dijksgracht Oost? Wat zie je vanaf de auto die van de PH kade komt van de fietsers die komen vanaf de Dijkgracht Oost, als ze	Dit punt zullen we concretiseren in het memo en de VVA2.	In memo en VVA2

		doorfietsen , of als ze in het midden op de opstelstrook staan? Wat ziet een fietser, komend vanaf de DGO, aan de kant aan eht wachten, dan wel in het midden op de opstelstrook, van de autoos die van de PH komen? Of van een auto die vanaf de stad komt? Jullie stellen in je aanbevelingen (par 2.5 en 2.6) "zorg voro meer zicht". Kan dat? En als niet, als jullie aanbevelingen niet (werkelijk / voldoende) uitvoerbaar zijn? Wat betekent dat dan?		
5.	Stichting Buurtorganisatie 1018	Zouden jullie adviseren om toch eerst te besluiten over wel of geen veegwagens, zodat je op basis van (stel) 'geen veegwagens' concreter aan verbeteringen van het ontwerp kan werken? ZIJn er redenen om in dit verband te stellen dat dat besluit eigenlijk toch noodzakelijk is voro je besluit hoe je eea gaa aanpakken?	Vanuit verkeersveiligheid is het advies om geen aanrijroute toe te voegen voor een colonne veegwagens.	In memo en VVA2
6.	Stichting Buurtorganisatie 1018	- jullie zeggen eigenlijk niet iets over de situatie dat veegwagens op het fietspad rijden (1.80 breed, fietsstrook 2 meter) en dat zij dus bij inhalen van fietsers (zeker als 2 naast elkaar rijden) over de weghelft van de tegenliggers moeten rijden. Is daar iets over te zeggen (ook ivm met mogelijke snelheid van de veegwagens)	Op de Kattenburgerstraat rijden veegwagens in principe mee met de rest van het verkeer op de rijbaan en niet op de fietsstrook. Het beoogde fietspad is 4.00 m breed. Hier kunnen veegwagens en fietsers elkaar passeren. Wel is er een risico bij colonnes veegwagens op het fietspad, maar een veegwagen die bijvoorbeeld veegt past binnen normaal gebruik.	In memo en VVA2
7.	Stichting Buurtorganisatie 1018	- ook gaan jullie niet in op het samenstelling van de categorie 'fietsverkeer'. Als er WEL onderbouwde cijfers zijn over de te verwachten aantallen, wat betekent dat dan (voor het fietspad zelf, en ook voor de kruising) dat de soorten fietsers zo uiteenlopen, zeer verschillende snelheid en ook (fat bikes en an moofs..) gedragsverschillen. Relevant voor inhaal manoevres op het fietspad, maar ook doorrij gedrag op de kruising.	Een fietspad van 4.00 m breed kan een hoge intensiteit fiets aan. CROW geeft een intensiteit aan van zo'n 350 fts/h in de spits. Het aandachtspunt zit in de aansluiting op de kruisingen, met name op de Kattenburgerstraat. Daarnaast is er een helling naar de deze kruising toe met een boog. Beide worden genoemd in het memo en VVA2	In memo en VVA2
8.	Stichting Buurtorganisatie 1018	De plas dras zone is, zoals jullie weten, aangelegd om te gaan dienen als foerageergebied voor de beschermde dwergvleermuis. Dat leidt tot specifieke voorwaarden ten aanzien van de verlichting. Het fietspad ligt in donker gebied – dat kan je nu zien. (een van de donkerste plekken van centrum Amsterdam – daarom wonen er ook zoveel dieren..) Ik weet niet of jullie eerder met dit bijltje hebben gehakt – en ik weet ook niet of het relevant is. Maar bij een dergelijke compensatie-strook moet er sprake zijn van een 'vleermuisvriendelijke' verlichting. Dat betekent gegarandeerd geen licht op de planten in de plas-dras zone, - dus zo min mogelijk verspreiding van het licht. En ook de kleur is van belang (geen	Verlichting is aanwezig op het fietspad. Er is geen verlichtingsplan beschikbaar gesteld. Dit punt kan niet nader getoetst worden, omdat een audit enkel uitgaat van het aangeleverde materiaal. Echter, wat uit de vraag blijkt is dat vooral de 'plasdraszone' weinig wordt verlicht. Als het fietspad en het trottoir voldoende verlicht zijn dan zou dit in orde moeten zijn. Een aandachtspunt kan zijn of de verlichting de hele avond/nacht brand. In sommige gevallen worden wegen niet verlicht na een bepaald tijdstip. Dit is dan een aandachtspunt. Ook in verband met sociale veiligheid.	In VVA2

		blauw en wit licht maar amberkleurig of iets dergelijks).		
9.	Gemeente	Waar staat dat we rechtstanden in fietspaden moeten zien te voorkomen? Dit wijkt op geen enkele manier af van ieder ander fietspad in nederland. Dat maakt deze opmerking zinloos.	Het gaat hier om de combinatie van een lange rechtstand en het ontbreken van/onvoldoende obstakelvrije ruimte langs het talud vanwege de plaatsing van o.a. lichtmasten. Punt wordt verwerkt in VVA2.	In VVA2
10.	Gemeente	wat is meer passender dan dat een fietspad langs een spoordijk, gewoon de spoordijk volgt?	Zie vorige punt.	In VVA2
11.	Gemeente	met dit hele punt zeggen jullie eigenlijk dat geen enkel fietspad deugt.	Zie vorige punt	In VVA2
12.	Gemeente	bij punt 2.2 hebben jullie al geconstateerd dat er een helling is. Dit heeft al een matigend effect op de snelheid richting het kruispunt. Verder rijden fietsers niet zomaar de kruising op want er is (weliswaar een halve) inritconstructie.	Het advies is een volledige inritconstructie en aandacht voor de voetganger (mindervaliden). Ter verduidelijking wordt verwezen naar CROW-richtlijnen.	In VVA2
13.	Gemeente	Zinloze constatering. Dat is namelijk het hele principe van een inritconstructie. Dit wekt de indruk dat dit een probleem is.	Als je een inritconstructie realiseert met voldoende opstelcapaciteit, met passende vormgeving en passende bochtstraal dan is dit punt verholpen.	In VVA2
14.	Gemeente	hoe zorgt een licht hoogteverschil voor verminderd zicht?	Weggebruikers (fietsers/voertuigen) kunnen achter de brug zitten, omdat de brug is voorzien van een boog. Afhankelijk van de boog en de hoogte van een voertuig is deze wel of niet te zien voor een fietser die de kruising oprijdt.	In VVA2
15.	Gemeente	Dit zorgt er juist voor dat er zeer grote hiaten vallen waarop fietsers de kans krijgen om over te steken.	En de kans op inschattingsfouten bij fietsers, omdat ze bijvoorbeeld volggedrag vertonen en denken: "Nu kan het…" Dit vormt een risico voor fietsers die de opstelruimte op het middeneiland oprijden.	In VVA2
16.	Gemeente	dat invoegen naar de dijksgracht betreft zoals jullie weten alleen bestemmingsverkeer.	Het gaat om de verkeersbeweging. Daarnaast is het mvt/e op de Dijksgracht (westzijde) geschat op 100 a 200 mvt/e, maar exacte cijfers ontbreken. De vezip staat daarnaast overdag tussen de 07.00 en 17.00 constant open.	In VVA2
17.	Gemeente	Zinvol advies want dit kan simpelweg niet. Bovendien is het niet meer dan normaal dat een afslaand voertuig de rijbaan blokkeert en bij lage intensiteit vormt dat nergens voor problemen.	Doel van een audit is veiligheidspunten benoemen. Vervolgens kan een wegbeheerder afwegen wat doen als iets niet past. Dus of: 1) risico accepteren, 2) aanpassen, 3) niks doen.	In VVA2
18.	Gemeente	kanalisatie	Prima aanvulling	In VVA2
19.	Gemeente	hoe zorgt een lichte helling voor zichtproblemen? je zou kunnen beargumenteren dat je verkeer daardoor juist beter aan kan zien komen.	Verkeer achter een helling zie je niet.	In VVA2
20.	Gemeente	Bij 2.14 spreken jullie over een t-kruising. wat is het nu? een wegvak of kruising?	Daar gaat het om huidige situatie (3-taks) en hoe de toename van verkeer (auto + fiets) in de toekomst (4-taks) extra verstoort of niet/wat de impact is.	In VVA2
21.	Gemeente	kruizen hoeven niet bij voorbaat aangebracht te worden want het	De audit ziet enkel op het DO. Eerdere afwegingen zijn in die zin niet relevant.	In VVA2

		blokkeren van een kruising is sowieso al niet toegestaan. Een oversteekplaats en kanalisatiestrepen op het wegdek werken in de meeste gevallen goed genoeg. Als dat niet het geval blijkt kunnen deze achteraf eenvoudig aangebracht worden. Er is een andere afweging gemaakt. De aanbeveling voor een kruis is prima maar het is niet netjes om op te schrijven dat er geen aandacht aan is besteed. Het is apart dat jullie enerzijds constateren dat de weggebruiker nu al teveel informatie moet verwerken, en anderzijds adviseren om extra markering, kruizen en symbolen op wegdek aan te brengen. Dit lijkt mij tegenstrijdig met elkaar.	Veiligheidspunt blijft bestaan. Daarnaast adviseren we om de bebording + markering goed tegen het licht te houden.	
22.	Gemeente	Dit risico is mi niet bestaand. Veegwagens maken geen gebruik van deze beweging. Een enkele fietser zal deze beweging wel maken.	Ok, helder. Dan benaderen we de route veegwagens vanuit de zijde Marinierskade en vice versa. Veiligheidspunt blijft bestaan in combinatie met blokkade rijbaan/toegang fietspad en middeneiland.	In VVA2
23.	Gemeente	dit punt is bij 2.14 al behandeld	Als het een dubbeling is dan kunnen we het verwijderen of terugverwijzen.	In VVA2
24.	Gemeente	één enkel punt we komen nergens op minder dan 0.90m uit. vanwaar dan deze opmerking? 0.90 of meer' volgens het Amsterdamse beleid is een incidentele vernauwing toegestaan als het bijvoorbeeld een lantaarnpaal of in dit geval een muurtje betreft.. de betreffende lichtmast staat wel degelijk op tekening.	Graag aangeven/delen van het beleid. Uit CVC 2020 (richtlijn) die we kunnen vinden via Google. Wordt het e.e.a. hierover gezegd + onwenselijkheid hiervan bij oversteken/stoepband etc. het advies vanuit de CVC-richtlijn is dan 1,20 meter aanhouden en niet 0,90 bij een puntvernauwing langs de stoeprand. Lichtmast gevonden, maar in de legenda is geen symbool hiervoor opgenomen	In VVA2
25.	Gemeente	in een ideale wereld misschien wel. Maar vinden jullie zelf niet dat het combineren van fietsverkeer en dit kleine beetje autoverkeer proportioneel is. dat is juist de bedoeling.	Het risico zit in de toename van verkeer, zowel auto- als fietsverkeer, omdat in de huidige situatie het al lastig is om elkaar te passeren. Bij meer fietsers of autoverkeer neemt de passeerbaarheid af en het risico op (eenzijdige) ongevallen neemt toe.	In VVA2
26.	Gemeente	reactie dit principe is hier niet toe te passen. simpelweg gevaarlijk	Het gaat om een principeoplossing. Elke principe oplossing dien natuurlijk getoetst te worden aan de praktijksituatie en via maatwerk te worden afgestemd op de locatie. Het doel is om te laten zien dat er meer mogelijkheden zijn dan de oplossing keuze waarbij autoverkeer en fietsverkeer op één punt samenkomen.	In VVA2
27.	Gemeente	Zie algemeen	Een boogstraal (zie reactie is memo) wordt gemaakt op grond van de straal (radius) van een binnenbocht. Niet op grond van midden punt fietser op een fietsstrook.	In VVA2
28.	Gemeente	Onderdoorgang	Prima voorstel	In VVA2
29.	Gemeente	Dit punt blijft terug komen. Maar om welke bebording gaat? los van verplichte	Er staan voor een deel herhalingsborden, voor deel borden met onleesbare tekst,	In VVA2

		kost zoals de hoogtebeperkingde, milieuzone en de 7.5t zone aan het begin van voor de onderdoogang (buiten de scope) staat er maar een paar verkeerborden. Aan het begin van een gemiddelde erftoegangsweg staan meer verkeersborden.	tegenstrijdige bebording bij het inrijden van de Dijksgracht (westzijde), voor een deel blokkeren borden zicht op andere borden/staan te dicht op elkaar. Als de gemeente een goed bebordingsplan opsteld dan is dit punt opgelost.	
30.	Gemeente	sterke bewoording voor iets waar nauwelijks sprake van is.	Er is gekeken naar wat er aan huidige bebording staat, incl. de direct verkeersomgeving voor het viaduct, voor de brug en Dijksgracht (westzijde). Een goed bebordingsplan en/of -sanering lost dit punt op.	In VVA2
31.	Gemeente	Aanzuigende werking?	Ander terminologie is prima.	In VVA2
32.	Gemeente	Het rapport blijft op veel punten hangen in algemeenheden terwijl jullie bewoording wel vrij stellig is. Jullie geven op een aantal plekken aan dat er risico's zijn of bestempelen iets als problematisch maar komen niet met duidelijke analyse of redenering van het probleem. Het is niet erg als jullie andere inzichten hebben. Dat houdt ons scherp. Maar het moet wel goed zijn onderbouwd anders kan ik er niet zoveel mee. Bij de presentatie werden dan bepaalde onderdelen bij doorvragen omschreven als 'een dingetje'. Daar kunnen we niet zoveel mee, zonder dat dit wordt uitgewerkt.	1. Het memo is een oplegnotitie om de zaken uit beide VVA's samen te vatten en te duiden. 2. De hoofdconstatering in het memo is dat de Dijksgracht (west- en oostzijde) vanuit verkeersveiligheidsoogpunt aandacht verdienen. Wel kunnen veel zaken binnen de marges opgelost kunnen worden. bijv. obstakelvrije ruimte realiseren langs ingetekende fietspad. 3. Daarnaast is de constatering dat de kruising Kattenburgerstraat – Dijksgracht een opeenstapeling van factoren kent die leidt tot kritieke situatie t.a.v. de verkeersveiligheid. Ook dat kan opgelost worden door ruimte te creëren voor de fietser, het zicht te verbeteren, de snelheid te verlagen. Dit vereist meer aanpassingen in het DO. 4. Het doel van een audit het aangeven vanuit de verkeersveiligheidspunten. 5. We kunnen de onderbouwingen aanscherpen en doorverwijzen naar de betreffende exacte CROW-richtlijn(en). 6. Het is aan de wegbeheerder om uiteindelijk een integrale afweging te maken ten aanzien van de geconstateerd verkeersveiligheidsrisico's en andere (verkeers)belangen.	In memo / VVA's algemeen
33.	Gemeente	Ook lees ik dat er een aantal dingen niet duidelijk waren, terwijl we hadden afgesproken dat jullie contact konden opnemen als er vragen of onduidelijkheden waren. De hoogtematen van de helling staan bijvoorbeeld op tekening en daar had ik even bij kunnen helpen.	1. Het principe van een audit gaat uit van de aangeleverde documenten en tekeningen van de opdrachtgever. Op grond de aangeleverde documenten wordt de audit uitgevoerd. 2. Als er een lengteprofiel is van de helling + hellingshoek dan kan dit getoetst worden. 3. De helling is nu ca. 6.5%. Dit is stijl voor een fietspad. 4. Idem zaken t.a.v. hellingshoek en voetgangers. 5. CROW-verwijzingen toegevoegd.	In VVA2
34.	Gemeente	Er wordt bij bijna ieder punt geadviseerd om zaken te verbreden en te vergroten. Jullie adviseren daarmee in principe iets	1. De hoofdzaak van een verkeersveiligheidsaudit is het benoemen van de	In VVA2

		wat onmogelijk is. Ontwerpen is namelijk keuzes maken en prioriteiten stellen. Het één gaat altijd ten koste van het ander. Dus bij een advies voor verbreding verwachten we ook een advies waar dit dan van ten kosten moet gaan. De bruggen zijn dwingende maatvoering, we kunnen niet de Mariniersbrug of de spoorbrug aanpassen.	verkeersveiligheidspunten. Dat zaken niet zouden passen qua maatvoering, vanwege vaststaande fysieke beperkingen, door een viaduct of een brug, maakt een geconstateerd verkeersveiligheidspunt niet anders. 2. De wegbeheerder kan op grond van de audit en andere verkeersbelangen een afweging maken welke risico's worden geaccepteerd of niet.	
35.	Gemeente	Ik heb alles doorgenomen. In mijn reactie ligt de focus op de kruising. Ik heb opmerkingen in de VVA gezet. En hieronder ben ik nog even op de hoofdpunten ingegaan.	1. Mochten er toch nog vragen volgen dan horen/lezen we het graag voordat we het rapport definitief maken.	n.v.t.
36.	Gemeente	Het belangrijkste punt wat jullie lijken te maken is het zicht. Jullie omschrijven dit als problematisch zonder aan te geven wat het probleem dan is. Fietsers moeten voorrang verlenen en zijn in staat om het verkeer waaraan zij voorrang moeten verlenen waar te nemen. Automobilist en fietser kunnen elkaar op ruim 50m 'in de ogen' kijken. Hier moet een fietser genoeg aan hebben om in te schatten of hij/zij de oversteek kan maken. Bij een inschattingsfout moet de automobilist hier genoeg aan hebben om af te remmen/snelheid te minderen om een aanrijding te voorkomen.	1. De tekening geeft nu een weergave weer van een brug zonder helling. De brug loopt in een boog. Midden punt brug zit voor de auto. Ingetekende auto zou daarmee achter brug zitten. Hekwerk + slagbomen zorgen voor blokkade zicht op opgestelde fietser. 2. CROW hanteert 5 meter vrij zicht voor het oprijden kruising van ETW naar GOW voor auto en fiets. Niet vrij zicht als verkeer stil staat 3. Er zullen t.a.v. de oversteek/DO nog de nodige borden moeten worden geplaatst. Afhankelijk van de bebording blokkeren die (aanvullend) het zicht 4. Foto is genomen van een punt voorbij de muur (fietspad zijde) Fietser (persoon op de fiets) in de tekening zit heeft een iets andere positie. 5. In de praktijk betekent dit een fietser het verkeer niet ziet dat achter het hoogste punt van de brug zit. 6. Door de aanwezigheid van voetgangers op het trottoir zal het zicht in de praktijk minder ideaal. Wachtende fietser achter andere fietser heeft geen zicht 7. Afhankelijk van weersomstandigheid met snelheid heeft een auto de nodige remafstand nodig	In VVA2
37.	Gemeente	De fietsers die oversteken kunnen tijdens het oversteken deels tussen de kolommen heen kijken om te zien of verkeer aan komt. Vervolgens kan er vanaf het steunpunt de gehele tunnel ingekeken worden. Vanaf de Dijksgracht west is het zicht ronduit goed. Dit heb ik daarom niet inzichtelijk gemaakt.	1. In de audit zullen we het punt zicht nader onderbouwen	In VVA2
38.	Gemeente	Uiteraard, het zicht is niet optimaal. Maar dat maakt het nog automatisch tot een probleem. Daarom ben benieuwd naar het aspect dat jullie problematisch vinden. Dat het stilstaand verkeer zicht ontneemt op de fietsstrook lijkt me overigens een terechte constatering waar nog wat extra aandacht naar uit kan gaan.	1. In de audit zullen we het punt zicht nader onderbouwen	In VVA2

		Uiteraard, het zicht is niet optimaal. Maar dat maakt het nog automatisch tot een probleem. Daarom ben benieuwd naar het aspect dat jullie problematisch vinden. Dat het stilstaand verkeer zicht ontneemt op de fietsstrook lijkt me overigens een terechte constatering waar nog wat extra aandacht naar uit kan gaan.		
39.	Gemeente	Snelheid wordt als probleem bestempeld. De snelheid is gemeten in de huidige situatie. Aan deze huidige situatie voegen we een kleine uitbuiging, steunpunt, inritconstructies en markering toe waardoor er straks wel degelijk inrichtingskenmerken zijn die op een oversteeklocatie wijzen. Dit zal een matigend effect hebben op de gereden snelheid. Volgens duurzaam veilig is dit op dit moment gewoon een 50km/u weg. Jullie constateren ook dat de v85 'tussen de 43,05 km/h en 46,5 km/h ligt', wat dus overeen komt met de huidige situatie. Voor een 30km straat is dit te hoog maar voor een gebiedsontsluitingsweg is dit niet bijzonder hoog. Dit is geen afwijkend beeld t.o.v. de rest van de stad. Voorstel om snelheid wel als aandachtspunt mee te nemen, maar niet als probleem (tenzij jullie dit echt goed kunnen onderbouwen).	1. Het effect van een uitbuiging als snelheidsbeperking is gering. De rijbaanbreedte is relatief breed (3,30 m) met fietsstrook (1.80 m) = totaal 5.20 m. Dit is niet snelheidsremmend. Daarnaast is de intensiteit relatief hoog van autoverkeer (prognose 2025 is 11.200 mvt/e) 2. De CROW geeft hier de nodige aanbevelingen over, zoals t.a.v. overgang van een GOW-50 naar een GOW-30 – namelijk snelheidsremmer (verticaal) en zorg als wegbeheerder dat op een GOW-30 ook 'echt' 30 km/uur wordt gereden 3. Verwijzingen CROW zullen we toevoegen	In VVA2
40.	Gemeente	Volgens duurzaam veilig is dit op dit moment gewoon een 50km/u weg. Jullie constateren ook dat de v85 'tussen de 43,05 km/h en 46,5 km/h ligt', wat dus overeen komt met de huidige situatie. Voor een 30km straat is dit te hoog maar voor een gebiedsontsluitingsweg is dit niet bijzonder hoog. Dit is geen afwijkend beeld t.o.v. de rest van de stad. Voorstel om snelheid wel als aandachtspunt mee te nemen, maar niet als probleem (tenzij jullie dit echt goed kunnen onderbouwen).	1. Er is sprake van een GOW-30. Het verlagen van de snelheid (V85) is daarmee nodig. Anders zou je andere maatregelen willen, zoals vrijliggende fietspaden willen die passen bij een GOW-50. 2. Het advies kan de wegbeheerder ook gebruiken om een passende overgang te maken. Zie ook CROW-aanbevelingen t.a.v. het nieuwe principe van een GOW-30. Hoofdpunt om 30 km/uur af te dwingen is een verticale snelheidsremmer (bijv. drempel of plateau)	In memo / VVA2
41.	Gemeente	Dit is inderdaad een belangrijk aandachtspunt. Ook hier vind ik de samenvatting te stellig. De auto hoeft geen voorrang te verlenen en aan de huidige situatie voegen we een uitbuiging, steunpunt, inritconstructies en kanalisatiestrepen toe waardoor er straks wel degelijk inrichtingskenmerken zijn die op een oversteeklocatie wijzen. Wellicht kunnen we hier nog wat extra's doen. Daar kunnen we zeker nog naar kijken.	1. We kunnen toevoegen vergevingsgezindheid in combinatie me zicht en niet voorspelbaarheid	In memo / VVA2
42.	Gemeente	Er worden nergens in de VVA conclusies getrokken over de intensiteit van het	1. Zie punt 2.1 in VVA2. Dit gaat uitgebreid in over de intensiteit en de	In memo / VVA2

		autoverkeer. Het is wel prettig als de samenvatting de inhoud van het VVA reflecteert. Het is niet duidelijk welke intensiteiten er worden bedoeld en welk probleem dit dan vormt. Op deze manier kunnen we hier niks mee doen.	aanbeveling om onderzoek te doen naar de verdeling van de fietser over de kruising. Zo wordt genoemd - Intensiteit autoverkeer is gaat van 9.500 mvt/e (2019) naar 11.200 mvt/e in 2025 - Fietsintensiteit op Kattenburgerstraat ligt de 2.500 en 3.000 fts/e daar voeg men met de aansluiting van het fietspad dus (schatting gemeente) 2.000 a 3.000 fietsers aan toe. Hierdoor stijgt het aantal naar 5.000 a 6.000 fts/e - Als dit punt scherper moet worden opgeschreven prima, maar: 2. Verder is oversteekbaarheid een aandachtspunt, omdat nu al (zie schouw) wachtend verkeer vaak het kruispunt blokkeert en daarmee straks het oversteekpunt	
43.	Gemeente	kunnen jullie een beeld schetsen van de overload aan borden? Los van de bebording voor de 7.5t zone en de milieuzone hangen er toch niet zoveel borden waar een gemiddelde weggebruiker iets mee moet? Of het toeneemt is een aanname, want wij hebben nu geen bebordingsplan. Uiteraard zijn jullie vrij om ons aanbevelingen voor het bebordingsplan te leveren.	1. In een VVA wordt gekeken naar de verkeerssituatie in het geheel, dus ook wat er voor het viaduct (Piet Heinkade) + na brug (Marinierskade) aanwezig is. 2. Daarnaast staan in de bestaande situatie dubbele borden, herhalingsborden, borden met 'onleesbare' tekst, borden die het zicht blokkeren op andere borden, een zijweg (Dijksgracht-west) met borden die niet kloppen, verwarrend zijn, tegenstrijdig zijn, etc. 3. In de tekening wordt niet aangegeven wat er weg gaat, bij komt. Denk aan J24 borden om oversteek fietsers te duiden, wat je bijv. zou verwachten voor het viaduct (Piet Heinkade) 4. 90 tot 95% van de borden wordt niet gelezen/gezien – een oorzaak hiervan is dat een weggebruiker niet meer weet waar het op moet letten en niet alle informatie kan verwerken. Dus als het bezig is de informatie verwerken over het bord 7,5 ton, 3.9 m doorrijhoogte ziet het niet bord snelheid en/of een andere weggebruiker 5. Verder, in een VVA worden aandachtspunten en risico's benoemd + oplossingsrichting. 6. Een bebordingsplan en inventarisatie is geen onderdeel van de opdracht en valt buiten de scope van een VVA	In memo / VVA2
44.	Gemeente	We nemen dit als aandachtspunt mee met het bebordingsplan.	1. Top	n.v.t.
45.	Gemeente	Het is niet duidelijk wat er met deze opmerking wordt bedoeld. Of dit moet er uit, of je komt met een onderbouwing. Ook hier geldt, met deze opmerking allen kunnen we niks.	1. Zie gedeelde rijcurves uit 2018. Theoretisch past het, maar levert ook meteen de nodige problemen op met veeg en sleeplijnen van een personenauto. Daarnaast gaat het verkeer in de praktijk halverwege het middeneiland keren en niet de theoretische draai maken van de rijcurve.	In memo / VVA2

46.	Gemeente	Dit lijkt me een onjuiste constatering. Dit past namelijk wel degelijk: De r=5 die jullie handteren is erg royaal maar past overigens wel. We gebruiken zelf vaak r=4 als minimum maar voorbeelden van kruisingen die goed functioneren met een R=3 zijn er ook. Graag aanpassen, of aantonen dat dit onjuist is.	1. Zie VVA2. Het CROW beveelt een radius 5.00 aan. Zie verwijsblad 23 (V23) van Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW) 2. Bochtstralen zitten niet in de as van het fietspad maar op de kant van het fietspad. Gaat om boog van de binnenbocht. 3. We begrijpen dat hier niet helemaal aan voldaan kan worden, maar er is geen beleidsstuk waaruit blijkt dat Amsterdam dit vastgelegd heeft? De online gevonden CVC Leidraad 2020 (via Google) gaf hier niets over aan. De vraag is verder of de CVC Leidraad 2020 actueel is. we hebben geen recentere versie ontvangen.	In memo / VVA2
47.	Gemeente	Zeker, het zal leiden tot stremmingen. Welk verkeersveiligheidsrisico levert dit dan op? Graag ook onderscheid maken in rijrichting. DGO west zal naar verwachting om ongeveer 100 voertuigen per dag gaan in totaal. Graag deze opmerking in verband zien met het aantal keer dat dit voorkomt. Ook vind ik het wel belangrijk te noemen dat dit vrij gangbaar is, dat afslaand verkeer de rijbaan blokkeren. Weggebruikers zijn in Amsterdam hier wel aan gewend lijkt me.	1. Uit de gedeelde info blijkt dat de route wordt gebruikt tijdens de spitstijden door veegwagens. Verder levert het 2.000 tot 3.000 extra fietsers op en wil je op dit punt geen kwetsbare verkeersdeelnemers mengen met gemotoriseerd verkeer 2. Zoals aangegeven in VVA – oprijden/afrijden veegwagen op aansluiting fietspad blokkeert doorstroming rijbaan + fietsers die staan opgesteld/willen oversteken. 3. Daarnaast, omdat het vaak gebeurt wil niet zeggen dat het verkeerveilig is. 4. Een reden om snelheid te terug te brengen naar 30 km/uur 5. Onderbouwing is de opstelruimte op de geleider, daar is geen ruimte. Er ontstaan conflictpunten en hoe dit in de praktijk zal werken is grotendeels afhankelijk van gedrag	In memo / VVA2 (2.1)
48.	Gemeente	Dat is een juiste constatering. En welk probleem wordt hiermee gecreëerd? Graag ook hier rekening houden met de aantallen, het gaat om ongeveer 100 voertuigen per dag richting DGO west.	1. In de huidige situatie rijden hier ook voertuigen zoals pakketdiensten en dergelijk? 2. Mengen van verkeer, onvoldoende opstelruimte verdrukking. 3. Mogelijk geeft de verzinkbare paal (vezip) qua aantallen een beperkt beeld, omdat in de praktijk de vezip naar beneden is overdag. Verkeer dat er dan rijdt wordt niet meegenomen in een telling.	In memo / VVA2
49.	Gemeente	Deze zitten er wel in. Maar daar hebben we het al over gehad. Kanalisatiestrepen zijn op advies van het toetsteam eruit gehaald, verlaagde banden zijn wel aanwezig.	1. Ok, helder	In VVA2
50.	Gemeente	Ten eerste valt er naar ons idee nog wel wat af te dingen (of op zijn minst beter te beargumenteren) over de risicofactoren. Verder zoeken we nog naar meer onderbouwing mbt. weinig ruimte. Waar ontbreekt er ruimte die er	1. Het memo is een globale samenvatting van alle punten uit de VVA's. 2. In de VVA's worden zaken genoemd. Denk aan:	In memo / VVA2

		wel nodig is? Zo'n algemene opmerking kunnen we dan niet zoveel mee.	- Gemengd opstellen van auto- en fietsverkeer op middenberm is vanuit verkeersveiligheid niet wenselijk - Trottoirbreedtes (1,50 m) - Fietsstrookbreedtes (1,80 m) - Rijbaanbreedtes (3,30 m) - Middeneiland 3,40 / 3,54 m, maar auto moet zich 'haaks' opstellen en zal dan of rijbaan blokkeren of opstelruimte blokkeren van één of beide zijden - Middeneiland dient voor opstelruimte > 4.50m te zijn. Nu maakt doorgaand verkeer gebruik van de fietsstrook. Dit mag eigenlijk niet maar wordt min of meer gefaciliteerd. 3. Versmallen van de rijbaan kan zaken mogelijk verhelpen. Wel dan opnieuw check doen t.a.v. rijcurves.	
51.	Gemeente	Kunnen we nog aanvullen.	1. Geen opmerkingen	n.v.t.
52.	Gemeente	Tot slot. Nergens wordt geconstateerd dat het ontwerp voor de ca. 1000 fietsers die nu al van het kruispunt gebruik maakt grote voordelen heeft ten opzichte van de huidige situatie. Fietsers zijn in de huidige situatie aan hun lot overgelaten bij het oversteken. Voor de huidige fietsers wordt het onvermijdelijk een stuk veiliger. Wij vinden dat een veiligheidsanalyse ook de veiligheidsverbetering moet laten zien.	1. We zullen in de oplegnotitie hier kort bij stil staan, maar in een audit hoort een vergelijk met de bestaande situatie niet thuis. 2. CROW-richtlijnen geven aan dat een 3-taks kruising veiliger is dan een 4-taks kruising. Wel moeten alle zaken dan gelijk/identiek zijn.	In memo