Gemeente Amsterdam

Memo

Aan	Stadsdeelcommissie Centrum
Van	Micha Mos, namens het dagelijks bestuur
Kopie aan	n.v.t.
Onderwerp	Eerste reactie op verkeersveiligheidsaudit Dijksgracht Oost
Datum	datum

Aanleiding verkeersveiligheidsaudit
Op 19 september 2023 heeft het DB het definitief ontwerp voor het fiets-/voetpad Dijksgracht Oost vastgesteld. Met dit fiets-/voetpad krijgt de nieuwe en autoluwe woonwijk Oostenburg een extra ontsluiting voor langzaam verkeer richting de binnenstad en Amsterdam Centraal. Er leven echter ook zorgen over de verkeersveiligheid van het toekomstig fiets-/voetpad en dan specifiek over het kruispunt met de Kattenburgerstraat. Vandaar dat de stadsdeelcommissie op 19 september 2023 een advies heeft aangenomen over het fiets-/voetpad Dijksgracht Oost. Daarnaast wordt in het kader van de totale belangenafweging rondom de ligplaatsen in Dijksgracht Oost een extra participatietraject doorlopen samen met Buurtorganisatie1018. Binnen dit extra traject is afgesproken om informatie over het fiets-/voetpad mee te nemen, ook al is het fiets-/voetpad en bijbehorende plas-draszone een losstaande ontwikkeling en doorloopt dit een ander tijdspad.

Naar aanleiding van het advies van de stadsdeelcommissie, het extra traject en de zorgen die leven over de verkeersveiligheid van het kruispunt hebben we een verkeersveiligheidsaudit laten uitvoeren. De audit is uitgevoerd door verkeersadviesbureau Verkeersatelier. Dit bureau is aangedragen door de bewoners en na een intake met het projectteam heeft het projectteam besloten dit bureau opdracht te geven voor een verkeersveiligheidsaudit. In deze memo wordt nader ingegaan op de opzet van het onderzoek, de bevindingen en de aanbevelingen en suggesties hoe het ontwerp kan worden aangepast.

Opzet
Verkeersatelier is gevraagd de verkeersveiligheid van het definitief ontwerp fiets-/voetpad Dijksgracht Oost en de bestaande inrichting van Dijksgracht West te beoordelen. Er is gekozen voor de systematiek van een verkeersveiligheidsaudit waarbij gekeken wordt naar ontwerpkenmerken die de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Bij deze toets zijn onder andere de nodige (ontwerp)richtlijnen van het CROW gehanteerd. De audit kijkt enkel en alleen naar risico’s die betrekking hebben op verkeersveiligheid en niet naar andere aspecten, zoals bereikbaarheid, duurzaamheid, uitvoerbaarheid, inpasbaarheid etc. Het is uiteindelijk aan de gemeente als wegbeheerder om te

beoordelen welke belangen doorslaggevend zijn ten aanzien van het ontwerp en of tot een aanpassing kan worden over gegaan. Bij eventuele wijzigingen en keuzes die in het verleden zijn gemaakt is veiligheid één aspect, maar ook de andere aspecten worden daarbij afgewogen.

Bevindingen
De bevindingen zijn te vinden in de rapporten in de bijlage. De resultaten uit de audit zijn als volgt samen te vatten:

- Het ontwerp van de kruising met de Kattenburgerstraat kent een verhoogd verkeersveiligheidsrisico als gevolg van een opeenstapeling van factoren, zoals zichtproblemen, beperkte opstelruimte, (verwachtte) hoge intensiteiten fietsers en gemotoriseerd verkeer en beperkte herkenbaarheid van de oversteek. Ook wordt op de kruising gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer gemengd waardoor er geen homogeniteit is en blijft de snelheid naar verwachting hoog. Hierdoor is er weinig ruimte beschikbaar voor het maken van fouten, dan wel corrigeren en anticiperen op medeweggebruikers.
- Voor het overige deel van het fiets-/voetpad Dijksgracht Oost zijn diverse verkeersveiligheidsaspecten geconstateerd. Deze verkeersveiligheidsaspecten kunnen met de nodige aanpassingen worden verholpen zodat het DO aan de CROW-richtlijnen voldoet.
- De bestaande inrichting op de Dijksgracht West past niet bij de principes van Duurzaam veilig en de CROW-richtlijnen. De benoemde verkeersveiligheidspunten verdienen aandacht, maar zijn in de bestaande situatie niet direct kritisch.

Algemene reactie en proces
De audit geeft aanleiding om nog eens kritisch naar het ontwerp te kijken, met name naar het kruispunt. Er is op basis van de bevindingen in het rapport een analyse gemaakt op het ontwerp, waar een aantal mogelijke wijzigingen naar voren komen. Een groot deel van de genoemde risico’s wordt hiermee verminderd dan wel weg genomen. Deze wijzigingen worden hier op hoofdlijnen benoemd. Het ontwerp kan hierop worden aangepast. De betrokken bewoners van Dijksgracht West en de deelnemers aan het extra traject worden meegenomen in de genomen keuzes. Vervolgens wordt het ontwerp opnieuw aan het Toetsteam en bestuur aangeboden. We streven ernaar een aangepast ontwerp in het tweede kwartaal van dit jaar ter advies voor te leggen aan de stadsdeelcommissie.

Voorgestelde aanpassingen
~~In dit document wordt enkel ingegaan op bevindingen van het kruispunt en niet op de analyses gedaan voor de Dijksgracht Oost en West. Dit omdat er nog geen gelegenheid is geweest om naar de andere delen te kijken en o~~Omdat het kruispunt het meest kritisch is volgens ~~dit~~ het rapport wordt in deze memo alvast ingegaan op de voorgestelde aanpassingen van het kruispunt naar

aanleiding van de bevindingen. Indien de audit ook aanleiding geeft voor aanpassingen voor Dijksgracht Oost en West dan worden deze meegenomen in het aangepaste ontwerp.

Hieronder zijn de risico's benoemd zoals beschreven in de samenvatting van het rapport van de kruising, met daaronder een aantal suggesties voor een mogelijke aanpassingen. Deze suggesties moeten nog worden verwerkt in een ontwerp. Een aantal van deze wijzigingen kunnen worden meegenomen in de aanleg van de kruising. Wijzigingen die buiten het projectgebied liggen kunnen als aanbeveling worden meegegeven.

Risico's benoemd in de analyse betreffende de kruising.

1. *Zicht op doorgaand, wachtend en overstekend verkeer is bij het oprijden dan wel het oversteken van de kruising beperkt en vormt een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. De oorzaak van het beperkte zicht komt door aanwezigheid van diverse objecten en hoogteverschillen (hellingen). Denk aan de staalconstructie van de brug, de boog (helling) van de brug die doorloopt tot onder, de spijlen van het viaduct, de aanwezigheid van slagbomen, bebording, straatmeubilair, evenals afdekzicht door medeweggebruikers, zoals voetgangers en voertuigen;*

Reactie gemeente:

- We plaatsen de lichten van de brug naar achteren. Hiermee halen we een knik uit de bandenlijn en verbetert het zicht. Ook de stopstreep voor de brug kan daardoor dichter op de slagbomen komen te liggen waardoor er ruimte ontstaat voor een auto tussen stopstreep en voetgangersoversteek. Er moet nog worden gekeken in welke mate dit technisch mogelijk is.
- Het middeneiland kan worden versmald, waardoor er meer ruimte op de uitrit van de Dijksgracht Oost kan worden gecreëerd. Daardoor kan een fietser zich dichter op de weg opstellen waardoor het zicht op het verkeer vanuit de Kattenburgerstraat verbetert. Het middeneiland versmallen levert daarnaast nog de volgende winst op:
  - De doorloopruimte voor de voetganger bij de inrit neemt toe.
  - De uitbuiging voor de auto wordt kleiner waardoor de rijstrook smaller kan worden.
  - De fietsstrook wordt iets breder (2,0m in plaats van 1,80m).
  - De bocht richting Dijksgracht Oost wordt hierdoor makkelijker te nemen.
- De inritband naar de Dijksgracht West wordt korter en smaller, wat minder comfortabel en uitnodigend is voor fietsers. Hierdoor wordt het fietsverkeer meer gedwongen af te remmen voordat zij de rijbaan kunnen betreden. Bij een lagere snelheid hebben fietsers meer tijd om het verkeer waar te nemen.

2. *Er is sprake van een overgang van een 50 km/uur naar een 30 km/uur snelheidsregime. Voor een overgang van een GOW-50 naar een GOW-30 is het advies dat dit wordt uitgevoerd met een verticale snelheidsremmende maatregel. De huidige snelheid (V85) ligt tussen de 43,05 en 46,5 km/h. De*

voorgestelde uitbuiging als snelheidsremmende maatregel zal de snelheid naar verwachting niet significant verlagen, vanwege de rijbaanbreedte en de flauwe boog. Hierdoor blijft de snelheid hoog en vormt zo een risico voor overstekende fietsers. Zeker gezien de andere aanwezige risicofactoren, van beperkte zicht, de hoeveelheid verkeer (fietsers/auto's/ veegwagens), de hoeveelheid informatie die een weggebruiker dient te verwerken;

Reactie gemeente:

- De overgang naar een 30 km/uur weg wordt verplaatst naar de andere zijde van het viaduct, aan de zijde van de Piet Heijnkade.
- Een verticale snelheidsremmende maatregel (drempel) is op de overgang onmogelijk vanwege de hoogtebeperking die het viaduct creëert. Een hoog voertuig zal bij een dergelijke drempel de brug kunnen raken met alle gevolgen van dien.
- Het is mogelijk om de rijbaan ter hoogte van de uitbuiging en het steunpunt verder te versmallen. Deze versmalling levert ruimte op voor de fietsers op de fietsstrook en de versmalling zal de snelheid nog verder om laag brengen.
- Er wordt bekeken of (meer) belijning iets kan betekenen.

3. *Een weggebruiker op de route Kattenburgerstraat dient veel informatie te verwerken vanwege de hoeveelheid verkeers- en informatieborden/-markeringen die een weggebruiker tegenkomt, zowel gezien vanaf de Piet Heinkade (voor het viaduct) als vanaf de Marinierskade (voor de brug); ten aanzien van de verkeers- en informatieborden is het DO niet volledig. Hierdoor is het onduidelijk wat er aan verkeers- en informatieborden/-markeringen blijft staan en bijkomt. Zo worden attentieborden ten aanzien van overstekende fietsers gemist, evenals 30 km/uur-wegmarkering en een stopstreep voor de brug. Meer informatie maakt het voor een weggebruiker complexer en minder overzichtelijk. Ook dienen de nodige borden op flespalen te worden aangebracht. Dit laatste kan ervoor zorgen dat de obstakelvrije ruimte voor voetgangers (mindervaliden) verminderd op het trottoir;*

Reactie gemeente:

- Er komt een bebordingsplan bij het verkeersbesluit. Hierbij wordt kritisch naar het aantal borden worden gekeken.

4. *Er wordt op diverse punten gewerkt met minimale maatvoering van de verkeersinrichting. Zo is een bochtstraal krap gedimensioneerd richting het fietspad Dijksgracht (oostzijde) en laten rijcurves zien dat de draaibewegingen van grote voertuigen en personenauto's geen tot weinig marge hebben. Tegelijkertijd laat dit ook zien dat de nodige problemen ontstaan ten aanzien van de veeg- en sleeplijnen. In de praktijk zullen voertuigen de draaibewegingen niet maken, maar zich midden op het middeneiland opstellen. Hierdoor worden overstekende fietsers gehinderd, evenals één of beide rijbanen van de Kattenburgerstraat. Het mengen van gemotoriseerd verkeer met fietsverkeer op een kruising levert een verhoogd verkeersveiligheidsrisico op. Fietsers en ander verkeer zullen om wachtende voertuigen heen gaan rijden. In combinatie met beperkt zicht neemt hierdoor de voorspelbaarheid en vergevingsgezindheid van de kruising af.*

Reactie gemeente:

- Het advies is ~~projectteam adviseert~~ om geen veegwagens te faciliteren op de Dijksgracht Oost, anders dan voor schoonhouden van het fietspad. Afdeling Stadswerken heeft aangegeven dit advies, mede vanwege de verkeersveiligheid, te onderschrijven. Voor de ontsluiting van de veegwagens van de stadswerf op Oostenburg betekent dit dat zij ook in de toekomst gebruik blijven maken van de huidige ontsluitingsroutes waarbij de route Frans de Wollantstraat – Panamalaan – Cruquiuskade de voorkeur heeft.
  Voor het ontwerp van het fiets-/voetpad ~~Dat~~ betekent dit dat de verzinkbare paal uit het ontwerp verdwijnt en wordt vervangen door een vast paaltje. Dit levert aanzienlijk minder gemotoriseerd verkeer op het middeneiland op.
- Het volledig v~~V~~oorkomen van gemotoriseerd verkeer op ~~dit~~ het middeneiland is niet mogelijk omdat de Dijksgracht West bereikbaar moet blijven. Het aantal voertuigen is beperkt.
- Het versmallen van het middeneiland zorgt voor een ruimere bocht voor fietsers de Dijksgracht Oost in.
- Op het steunpunt worden doorlopende bandenlijnen ingetekend zodat het qua beeld en gevoel een fietsoversteek wordt waar het geringe autoverkeer van en naar de Dijksgracht West gebruik van mag maken.
- We onderzoeken de materialisering van het middeneiland om het informele karakter te benadrukken en niet de uitstraling van een ‘doorfietsroute’.
- De oversteek zelf kan smaller worden gemaakt, nog minder uitnodigend voor autoverkeer.
- De inrit op Dijksgracht West kan smaller gemaakt worden. Voetgangers hoeven niet meer vanaf de inritband over te steken, maar hebben een eigen plek.
- Voor voetgangers kunnen kanalisatiestrepen worden toegevoegd.
- Toevoegen van kruisen op het wegdek die moeten voorkomen dat stilstaande voertuigen de fietsoversteek niet blokkeren.
- Ter voorkoming dat te hoge voertuigen doorrijden tot aan de spoorbrug en moeten keren op Dijksgracht West kan overwogen worden een hoogtebegrenzer te plaatsen aan de zuidzijde van de Mariniersbrug. Hiermee krijgen deze voertuigen de gelegenheid te keren bij de ingang van het Marineterrein.