# Toelichting bij het voorstel van bewoners Dijksgracht West voor de inrichting van de kruising Dijksgracht Kattenburgerstraat. 22-9-2024

## Inleiding

Het ontwerp van de gemeente, heeft ondanks aanpassingen, op basis van de audit van het Verkeersatelier een paar duidelijke risicopunten.

Een van die risico's is dat er vanuit gegaan wordt dat vooral de oversteek van de Dijksgracht Oost naar Dijksgracht West en andersom gefaciliteerd moet worden. Daardoor is er bij deze kruising minder aandacht voor fietsers die op de Kattenburgerstraat zelf.

In het overleg van 16 september met de projectleider, de omgevingsmanager en de verkeerskundige van het project Dijksgracht Oost hebben bewoners van Dijksgracht West en twee vertegenwoordigers van de Werkgroep Dijksgracht Oost van Bewonersplatform 1018 met elkaar de volgende concrete aanpassingen gesproken:

- Met een bord aanduiden dat de Dijksgracht West een wandelgebied is waar fietsers en bestemmingsverkeer zijn toegestaan,
- Extra fietsdrempels op de Dijksgracht West om de fietssnelheid acceptabel te houden.
- Optische maatregelen (werken met kleuren) en extra plantenbakken om de toegang tot de Dijksgracht smaller te maken. (Waarbij de mogelijkheid tot passeren en keren voor auto's gehandhaafd blijft). Dit stuk mogelijk in zelfbeheer van bewoners geven.
- Een bord op Dijksgracht Oost dat duidelijk maakt dat je voor het Centraal Station het beste rechtsaf kunt slaan richting Piet Heinkade.
- Meer nadruk op de inrichting van de Kattenburgerstraat als 30 km zone, al direct bij de kruising met de Piet Heinkade.
- Een paaltje of paaltjes om te voorkomen dat auto's vanaf de Kattenburgerstraat de Dijksgracht Oost oprijden.
- Onderzoek hoe de snelheid van fietsers komende vanaf de Oosterdoksdraaibrug richting Dijksgracht, beperkt kan worden.

## Nadelen voorliggende ontwerp

Ook met deze aanpassingen kleven er een paar essentiële risico's aan het ontwerp van de gemeente.

1. De kruising van de Dijksgracht met de Kattenburgerstraat is in het ontwerp schuin ingetekend. Hierdoor moeten fietsers die van Zuid naar Noord over de Kattenburgerstraat fietsen en die linksaf willen naar de DGW willen, eerst naar deze oversteek doorfietsen. Daar moeten ze op het fietspad wachten, dan schuin naar achteren kijken of ze kunnen oversteken en dan weer terug fietsen. Dat is niet logisch, fysiek lastig en het leidt tot opstopping voor het achterop komend fietsverkeer. Dus is onze verwachting dat die fietsers eerder gaan oversteken en gaan zwerven tussen het verkeer door, dat dat niet verwacht omdat er immers een duidelijke gemarkeerde oversteekplek is.
2. Fietsers die vanaf de Piet Heinkade komen en die linksaf willen naar Dijksgracht Oost hebben hetzelfde probleem. Bovendien is het stoplicht daar zo ingesteld dat fietsers die oversteken naar de Kattenburgerstraat en auto's die linksaf slaan, tegelijk groen hebben.

Fietsers die naar Dijksgracht Oost willen afslaan moeten dus wachten op de auto's en als ze stilstaan op het fietspad hinderen ze de achterop komende fietsers. Die gaan dan om de stilstaande fietsers heen fietsen, met het risico op ongevallen en irritatie.

3. Vrachtauto's die op de Kattenburgerstraat van Zuid naar Noord komen en die linksaf willen slaan naar Dijksgracht West moeten over het middeneiland rijden. Dit middeneiland is daarom laag. Maar het blijft problematisch dat vrachtauto's na de gele paal die het eiland markeert, over dit eiland en dus ook over de fietsersoversteek moeten. Daarbij komt dat het een lastige bocht is met een dooie hoek, te midden van zwervende fietsers.

## Ons alternatief

Gezien bovengenoemde knelpunten, maar ook omdat de situatie sinds 2018 toen voor het eerst over de inrichting van het Kruispunt werd gesproken veranderd is, hebben we zelf een ander ontwerp gemaakt.

**Wat is er veranderd?**

- De Kattenburgerstraat is nu 30 km zone.
- De Dijksgracht West heeft zich na de Corona-periode ontwikkeld tot een serieus wandelgebied.
- Er is niet langer sprake van hoofdnetfiets op de Dijksgracht Oost en de Dijksgracht West.
- Het fietsverkeer op de Kattenburgerstraat is vooral in de spits behoorlijk toegenomen.
- Iedereen is het erover eens dat veel en snel fietsverkeer op de Dijksgracht West niet wenselijk is.

**Kern van het alternatief**

1. In ons ontwerp wordt de oversteek niet schuin maar recht. Hierdoor wordt o. a. probleem van afslaande vrachtauto's die over de fietsoversteek moeten, opgelost.
2. Fietsers op de Kattenburgerstraat die van Noord naar Zuid fietsen krijgen een apart afslag-vak naar links. Hierdoor staan ze achteropkomende fietsers niet in de weg en hebben ze goed zicht op het verkeer. De ruimte voor dit extra vak is mogelijk door aanpassing van het middeneiland. De oversteek is dan goed te doen, ook omdat het verkeer daar 30 km rijdt.
3. Op dit linksaf vlak komt op het fietspad een niet-opstelkruis, zodat fietsers die van Dijksgracht Oost naar Dijksgracht West oversteken ruimte hebben.
4. Fietsers die van Zuid naar Noord op de Kattenburgerstraat fietsen kunnen bij het niet opstel-kruis op het wegdek afslaan naar de Dijksgracht West, zoals dit nu ook is.

Naar onze inschatting kan er bij een rechte oversteek veilig worden overgestoken door fietsers die bestemming Dijksgracht West of Oosterdok hebben. Dat geldt ook voor fietsers die van Dijksgracht West naar Dijksgracht Oost willen. We zijn er van overtuigd dat het voorgestelde linksaf-vak een boel problemen oplost. Onze vraag is in hoeverre zo'n vak te combineren is met een middeneiland.