Betreft: Reactie op verkeersnotitie kruispunt Houtmankade / Pontsteiger – ontwerpalternatief fietsoversteek

Datum: 13 Mei 2026

Geachte heer, mevrouw,

Wij hebben kennisgenomen van de verkeersnotitie over het nieuwe ontwerp voor het kruispunt Houtmankade / Pontsteiger. Wij waarderen de gedegen opzet van het onderzoek en onderschrijven de algemene richting: een logischere fietsoversteek, minder conflicten op Pontsteiger en een opvanglicht voor autoverkeer vanuit de Van Diemenstraat zijn in beginsel positieve stappen.

Toch zien wij ons genoodzaakt een aantal methodologische en inhoudelijke bezwaren formeel onder uw aandacht te brengen. De conclusies van de notitie zijn waarschijnlijk in de goede richting, maar de onderbouwing kent op cruciale punten zwakke schakels die een zorgvuldige besluitvorming in de weg staan. Wij verzoeken u deze bezwaren expliciet te adresseren voordat het ontwerp definitief wordt vastgesteld.

1. Methodologische bezwaren

De notitie hanteert inconsistente peildata voor de verkeersintensiteiten. Autoverkeer is gebaseerd op tellingen uit september–november 2024, fietsverkeer op tellingen uit 2026. Deze combinatie verstoort de verhouding auto/fiets in de analyse, wat de uitkomsten van de simulatie kan beïnvloeden. Wij verzoeken om een toelichting waarom niet voor één uniforme peildatum is gekozen.

Verder is de analyse van de parkeergarage-inrit (het meest kritieke onderdeel van het ontwerp wat betreft kruispuntblokkade) gebaseerd op slechts twee weken praktijktellingen in het voorjaar van 2026, ondanks de door ons verstrekte in- en uitrij gegevens over een periode van vijf maanden, naast de in- en uitrijgegevens van de gemeentelijke kistdamgarage die door uw gemeentelijke collega’s zijn verstrekt aan het projectteam. Twee weken is een te smalle steekproef om piekbelasting door seizoensgebonden gebruik, evenementen of atypische pontfrequenties te kunnen uitsluiten. Juist dit is het scenario waarop het ontwerp beoordeeld zou moeten worden.

Onduidelijk is hoe om is gegaan met verschillen tussen werkdagen en weekenddagen en met de spreiding in aantallen. Een gemiddelde dag kan toch nooit de basis zijn voor de analyses?

2. Inhoudelijke tekortkomingen

Wij signaleren vier inhoudelijke punten die de volledigheid van de kosten-batenafweging raken:

- **Niet-gekwantificeerde fietswinst.** De 37 seconden tijdwinst voor circa 1.700 fietsers per etmaal die van de pont naar de Van Diemenstraat gaan, wordt in de notitie expliciet niet meegenomen in de eindafweging. Dat is een bewuste keuze, maar daarmee is de analyse eenzijdig: de grootste aantoonbare baat van het ontwerp blijft ongekwantificeerd. Ook omdat dit afhangt van VRI-inregeling.
- **Niet-gekwantificeerd blokkaderisico.** De conclusie dat blokkade van het kruispunt door de garage-inrit 'zeer gering' is, steunt op de aanname dat meerdere ongunstige omstandigheden tegelijkertijd moeten optreden. De notitie kwantificeert deze kans echter niet. Er wordt geen uitspraak gedaan over hoe vaak dit per dag, week of jaar kan voorkomen. Wij wijzen er tevens op dat de verblijftijd van voertuigen bij de garagepoort in de analyse niet is meegenomen.
- **Asymmetrische vergelijking met huidige situatie.** De vergelijking met de huidige situatie is niet symmetrisch. Het risico op kruispuntblokkade vanuit de Van Diemenstraat wordt gebruikt om het risico in het nieuwe ontwerp te relativeren, zonder dat beide risico's zijn gekwantificeerd. Daarbij verdient het vermelding dat de huidige situatie met gescheiden fietspaden op de Van Diemenstraat als veilig wordt beschouwd; een gegeven dat in de vergelijking ontbreekt.
- **Robuustheid opvanglicht niet uitgewerkt.** Het nieuwe opvanglicht introduceert een extra signaalgroep en daarmee een nieuw regelkundig conflict (Pontsteiger naar fietsoversteek). De notitie erkent dit, maar analyseert de robuustheid ervan niet; bijvoorbeeld bij detectiefouten of uitval van de installatie.

3. Wat ontbreekt

Naast bovenstaande bezwaren ontbreken in de notitie een aantal analyses die wij voor een volledige afweging noodzakelijk achten:

- Er is geen verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd. De notitie stelt dat het nieuwe ontwerp 'minder conflicten' oplevert, maar onderbouwt dit niet met een conflictpuntenanalyse (en voor wie) of vergelijking van potentiële conflicten tussen oud en nieuw ontwerp.
- Voetgangers komen vrijwel niet aan bod. Er is geen analyse van looproutes, met name rond de drukke pontaanlanding waar voetgangers en fietsers intensief samenkomen.
- De analyse is volledig gericht op het avondspitsuur op werkdagen. Het kruispunt grenst aan een recreatief gebied. Weekend- en avondscenario's met een ander modaal profiel zijn niet onderzocht.
- Het nieuwe ontwerp biedt fietsers een logischere route, maar of fietsers die ook volgen (zeker onder tijdsdruk bij pontaanlanding) is niet getoetst. De Vissim-simulatie modelleert geen roodlichtnegatie of afwijkend rijgedrag, terwijl de notitie zelf signaleert dat dit huidig gedrag is.

- Er is geen gevoeligheidsanalyse voor een verandering in pontfrequentie of -capaciteit, terwijl dit een reëel beleidsscenario is en de fietsintensiteit sterk door de pontaanlanding wordt bepaald.
- De groeiscenario's die de gemeente Amsterdam hanteert voor fietsgroei in de Houthavens (een gebied dat volop in ontwikkeling is) zijn niet betrokken in de analyse.

4. Verzoek aan de gemeente

Wij verzoeken de gemeente om, alvorens het ontwerp definitief vast te stellen:

- de meetbasis voor de parkeergarage-analyse uit te breiden tot minimaal één volledig kalenderjaar, inclusief zomer- en evenementenpieken en daarbij uit te gaan van de spreiding in de spitsen op normale werkdagen;
- de tijdwinst voor fietsers (37 seconden, ~1.700 fietsers/etmaal) expliciet te kwantificeren en mee te wegen in de eindafweging;
- het blokkaderisico te kwantificeren (frequentie per dag/week/jaar) in plaats van kwalitatief weg te schrijven;
- een verkeersveiligheidsanalyse toe te voegen met een conflictpuntenvergelijking tussen het huidige en het nieuwe ontwerp;
- voetgangers expliciet te betrekken in de analyse, in het bijzonder rondom de pontaanlanding en bij de Westerkeersluis;
- een gevoeligheidsanalyse voor pontfrequentie en fietsgroei toe te voegen die aansluit op de gemeentelijke groeiscenario's voor Houthavens.

Wij benadrukken dat onze bezwaren niet de richting van het ontwerp bestrijden, maar de robuustheid van de onderbouwing. Wij zijn bereid deze punten in een overleg nader toe te lichten en onze eigen telgegevens over de parkeergarage ter beschikking te stellen voor vergelijking.

Wij verzoeken nogmaals aandacht te besteden aan de noodzakelijke uitwerking van de optie met de aanleg van een kort fietspad boven het water, met behoud van het bestaande fietspad op de pontsteiger. Deze optie betreft de tweede voorkeursoptie van de bewoners. Wij verzoeken dat deze variant objectief, volledig verkeerskundig en transparant wordt beoordeeld, waarbij ten minste de volgende aspecten worden meegenomen: (1) verkeersveiligheid, (2) doorstroming, (3) voetgangersbewegingen, (4) ruimtegebruik en (5) uitvoerbaarheid.

Hoogachtend,

dr. 5.1, 2, e 5.1, 2, e mba mbi

Namens de eigenaren VVE Pontsteiger Parkeren en de eigenaren VVE Pontsteiger Koop.