Ongevraagd advies stadsdeelcommissie

Stadsdeel:	Centrum
Portefeuille:	Verkeer, vervoer en luchtkwaliteit
Onderwerp:	Fietspad Dijksgracht Oost
Opgesteld door (leden commissie):	Neeria Oostra Malaver (GroenLinks, advies 1 tm 3) en Arne Bartelsman (PvdA, advies 4)
Gericht aan:	Dagelijks Bestuur Centrum
Datum commissievergadering:	19 september 2023
Datum dagelijks bestuur:	

Over ongevraagde adviezen: de toelichting op de verordening (art. 19) stelt dat de stadsdeelcommissie het DB ongevraagd kan adviseren. Deze adviezen kunnen ook de bevoegdheden van B&W en raad betreffen (toelichting art. 30), de twee organen aan wie de commissie niet direct adviseert. Als het ongevraagd advies de taken en verantwoordelijkheden betreft die B&W niet aan het DB heeft gemandateerd, geleidt het DB het ongevraagd advies via de betreffende wethouder door aan het college van B&W.

Ongevraagd advies stadsdeelcommissie:

In 2018 is, na instemming van de stadsdeelcommissie, het Definitief Ontwerp voor het fiets/voetpad langs de Dijksgracht Oost goedgekeurd. Onlangs heeft het Dagelijks Bestuur het DO opnieuw ter advisering aangeboden ivm een aantal recente ontwikkelingen, zoals de aanleg van een plas-dras zone en van een nieuwe damwand. Dit gaf aanleiding tot een nieuwe bespreking van het fietspad.

De laatste jaren is de mogelijke ontwikkeling van een ligplaatsencluster voor rondvaartboten aan de Dijksgracht Oost een heet hangijzer in de buurt. Hierover loopt momenteel een apart traject, om samen met gemeente en buurtbewoners te werken aan een totale belangenafweging hieromtrent. Hoewel het fietspad een aparte procedure heeft doorlopen en ook zonder het ligplaatsencluster kan worden aangelegd, nopen de gevoeligheden rondom het ligplaatsencluster wel tot een extra zorgvuldige besluitvorming erover.
Ook is het verkeer de afgelopen jaren in Amsterdam veranderd. De snorfiets is op de meeste fietspaden niet meer toegestaan, maar de opkomst van elektrische fietsen en de toename van het aantal fietsers maakt het krapper op de fietspaden en brengt weer andere inschattingen met zich mee.

Gezien bovenstaande ontwikkelingen wil de stadsdeelcommissie het Dagelijks Bestuur een aantal punten van advies meegeven.

1. Doorgaande fietsroute en deel fietsnetwerk
   In 2018 was er nog sprake van dat het fietspad op de Dijksgracht Oost als onderdeel van een doorgaande route naar Centraal Station werd beschouwd, waarbij die doorgaande fietsroute na de Kattenburgerstraat over de Dijksgracht West verder ging. Dit zou de snelste route zijn voor bewoners van Oostenburg Noord naar CS. Inmiddels is de Eilandenboulevard opgeleverd en is ook de route over de Panamalaan en de Piet Heinkade een snelle fietsroute naar CS gebleken.
   A. De stadsdeelcommissie vindt het dan ook niet nodig om het fietspad op de Dijksgracht Oost op te nemen in Plus- danwel Hoofdnet Fiets en adviseert dit fietspad deel te laten blijven van het Groennet Fiets, een netwerk van rustige fietspaden. Niet elk fietspad hoeft meteen een snelle route te worden.
   Met het voorhanden zijn van aan de ene kant de Prins Hendrikkade en aan de andere kant de Piet Heinkade als snellere fietsroutes naar CS vanaf de Dijksgracht Oost, is er geen noodzaak om de Dijksgracht West ook als doorgaande fietsroute te zien. Middels bijvoorbeeld bebording kunnen fietsers die haast hebben vanaf de kruising Kattenburgerstraat met Dijksgracht Oost, over de Prins Hendrikkade danwel Piet Heinkade naar CS geleid worden.
   B. De stadsdeelcommissie adviseert in de fysieke ruimte duidelijk te maken dat de snellere fietsroutes naar Centraal Station over de Prins Hendrikkade en de Piet Heinkade gaan, bijvoorbeeld middels bebording.
2. Kruising met Kattenburgerstraat
   In 2018 werd het kruispunt van de Dijksgracht Oost met de Kattenburgerstraat als potentieel gevaarlijk gezien, wegens slecht zicht van onder het viaduct en het smalle wegdek voor de verschillende gebruikers uit verschillende richtingen. De mogelijkheden in de fysieke ruimte zijn hier echter beperkt, door het viaduct, de smalle weg en door de monumentale status van de Mariniersbrug. Er zijn daarom slechts minimale aanpassingen gedaan aan het Definitief Ontwerp.

Afgelopen mei heeft het nieuw ingestelde Toetsteam, de opvolger van de Centrale Verkeerscommissie, zich over de kruising gebogen. Het verslag daarvan is vrij summier, zeker in het licht van de twijfels die er bestonden over de veiligheid van het kruispunt. Het is ook niet duidelijk hoe verschillende aspecten zijn ingeschat, zo wordt nergens gesproken over de complexiteit van het mede-gebruik door veegwagens of het slechte zicht vanaf de weg onder het viaduct.

De stadsdeelcommissie adviseert een uitgebreidere analyse te laten maken, of te onderbouwen, waar wellicht een extra schouw onderdeel van uitmaakt, die ook de volgende aspecten expliciet meeneemt: het slechte zicht door automobilisten op de kruising, de te verwachten hoeveelheid fietsers, de nieuwe realiteit van de elektrische fietsen, het mede-gebruik door veegwagens en de routering van de doorgaande fietsroutes naar CS.

3. Mede-gebruik door veegwagens

Het fietspad op de Dijksgracht Oost zal ook gebruikt worden door de veegwagens die van en naar Oostenburg Noord zullen rijden. Dit is vanaf het begin een punt van zorg geweest ivm de veiligheid op het fietspad en op de kruising met de Kattenburgerstraat.

De stadsdeelcommissie adviseert het aantal rijbewegingen van de veegwagens tot een minimum te beperken en goede afspraken te maken over de tijden, hoeveelheden per tijdvak, snelheden, het oversteken op de Mariniersbrug en bv het wel of niet toestaan van inhalen op het fietspad, zodat de veiligheid voldoende geborgd blijft. Deze afspraken moeten duidelijk te vinden zijn.

4. De stadsdeelcommissie adviseert het DB nog eens naar het Toetsteam te gaan met de vraag welke snelheidsbeperkende maatregelen mogelijk zijn, ook als dat zou betekenen dat er geen veegwagens kunnen komen.

Reactie DB op ongevraagd advies stadsdeelcommissie:
…