Advies	Aangepast ontwerp kruispunt Dijksgracht met Kattenburgerstraat
Aan	Dagelijks Bestuur Stadsdeel Centrum
Ingediend door	Neeria Oostra Malaver (GroenLinks)
Datum behandeling	11 februari 2025

Het ontwerp voor het fietspad op de Dijksgracht Oost is al eerder behandeld in de stadsdeelcommissie. Hierbij bleven zorgen leven, bij de stadsdeelcommissie en bij bewoners, over de veiligheid van het kruispunt met de Kattenburgerstraat. Om deze reden is er een extra beschouwing gedaan door een extern bureau, het Verkeersatelier. De stadsdeelcommissie waardeert het dat het Dagelijks Bestuur deze extra analyse mogelijk heeft gemaakt en daarna het aangepaste ontwerp opnieuw voorlegt. Ook waardeert de stadsdeelcommissie hoe door het stadsdeel is samengewerkt met bewoners om naar een betere verkeersveiligheid te zoeken, waarbij de informatiebijeenkomst over het ontwerp in gezamenlijkheid is georganiseerd.

Het Verkeersatelier heeft een beschouwing naar de verkeersveiligheid gedaan en concludeert dat de verkeersveiligheid niet voldoende geborgd is. Het Verkeersatelier geeft hierbij een analyse van de veiligheidsrisico's, maar neemt daarbij niet perse de technische mogelijkheden of onmogelijkheden of andere afwegingen mee.
De stadsdeelcommissie ziet dat er in het aangepaste ontwerp al veel verbeterd is, mede door de extra analyse van het Verkeersatelier als ook door de betrokkenheid van bewoners.
De stadsdeelcommissie erkent dat het kruispunt qua fysieke inrichting een heel lastig kruispunt is, waardoor een ideale indeling niet mogelijk is. Juist daarom raadt de stadsdeelcommissie dan ook aan om zoveel als mogelijk de risico's te verlagen, onder andere door zoveel mogelijk de aanbevelingen van het Verkeersatelier over te nemen.
Daarom wil de stadsdeelcommissie de volgende punten meegeven.

Fietspad Dijksgracht Oost

1. Breng op het fietspad bestrating aan waarvan de uitstraling overeen komt met het idee van een recreatief fietspad, bv rode klinkers of iets dergelijks.
2. Geef middels bebording aan wat de snellere routes zijn vanaf Oostenburg Noord richting Centrum en Centraal Station.

Kruispunt Kattenburgerstraat met Dijksgracht

3. Neem, zoals het Verkeersatelier adviseert, extra snelheidsremmende maatregelen gericht op autoverkeer, komende vanaf de Piet Heinkade richting de kruising. Denk hierbij bijvoorbeeld aan flitspalen. Ook is op dit punt de rijweg breder dan de 3,10 meter die past bij een 30 km-zone, deze kan dus nog worden versmald, zoals het Verkeersatelier aangeeft (punt 6, beschouwing van 27-11-2024). Dit geeft ook iets meer ruimte om de weg uit te buigen.
4. Dring bij ProRail aan op het meenemen van de verkeersveiligheid bij de aanpassingen aan het viaduct. Wellicht zijn er mogelijkheden om de middenpilaren aan te passen of het viaduct iets naar de Piet Hein kade op te schuiven of iets te verhogen.
5. Neem aan de zuidkant van de Mariniersbrug ook extra snelheidsremmende maatregelen voor autoverkeer dat vanaf de Kattenburgerstraat richting de Dijksgracht komt en maatregelen om de attentiewaarde te verhogen dat er een onoverzichtelijk kruispunt wordt genaderd. Mooi dat de snelheid daar van 50 naar 30 km/uur gaat, het zicht op het fietspad blijft beperkt door de stalen zijkanten van de Mariniersbrug. Maatregelen kunnen zijn: een verkeersbord 'overstekende voetgangers en fietsers' (RVV J37 of J24) of een drempel vóór de Mariniersbrug.
6. Een lastig punt op de kruising is de middengeleider waar de fietsers overheen gaan. Momenteel is het mogelijk voor autoverkeer om daar de Kattenburgerstraat te kruizen. Het gaat dan voornamelijk om bewoners en ondernemers van de Dijksgracht West. Het Verkeersatelier schat deze situatie, waarbij twee verkeerssoorten mengen op een krap stuk, als erg onveilig. Het liefste ziet de stadsdeelcommissie dan ook dat deze menging van verkeerssoorten onmogelijk wordt gemaakt, maar dit blijkt technisch en logistiek erg moeilijk. Hekken, vezips of paaltjes zijn niet mogelijk of wenselijk op de middengeleider. De stadsdeelcommissie vraagt aandacht voor dit lastige punt en adviseert te kijken naar manieren om het verkeer dat van deze route gebruik wil maken, te reguleren en te verminderen. Bijvoorbeeld door in overleg met ondernemers meer aan- en afvoer over water te laten gaan,

of niet zwaar vrachtverkeer in te zetten maar kleinere wagens. Alsook te kijken naar venstertijden buiten de spits om. Een uiterste mogelijkheid als het nodig blijkt, is inderdaad nog een verbodsbord.
7. Plaats op de stoep bij de fietsersoversteek geen steilere inritband aan de wegkant, zoals het Verkeersatelier ook aanraadt (punt 4, beschouwing van 27-11-2024).
8. Onderzoek of de stoplichten op de Piet Heinkade een ander, wellicht korter, ritme kunnen krijgen. Doel is om de doorstroming voor fietsers te verbeteren en de wachttijd te verkorten. Tegelijk wordt de hoeveelheid auto's die de Kattenburgerstraat in gaan kleiner waardoor oversteken makkelijker wordt voor fietsers.
9. Zorg voor goede verlichting in de tunnel van het viaduct.

Monitoring
10. De planning is het kruispunt in het najaar van 2025 aan te passen. Laat tussen aanpassing kruispunt en aanleg fietspad voldoende tijd om te monitoren hoe de verkeersstromen, zonder de extra fietsers, zich gedragen en welke effecten de aanpassingen aan het kruispunt hebben.