

Fietsersbond Amsterdam
WG-plein 84
1054 RC Amsterdam
T: 0206854794
E: amsterdam@fietsersbond.nl



Aan: Gemeente Amsterdam, Ingenieursbureau
t.a.v. Inspraakreactie maatregel 15
Postbus 12693
1100 AR Amsterdam

Datum: 22-02-2021

Betreft: Inspraak Nota van
Uitgangspunten Maatregel 15,
Oostertoegang, Prins
Hendrikkade en
Kattenburgerstraat

Geachte mevrouw, mijnheer,

Namens de Fietsersbond Amsterdam, hierna te benoemen als FB, wil ik reageren op de Nota van Uitgangspunten van Maatregel 15, de herinrichting van de Oostertoegang, Prins Hendrikkade Oost en Kattenburgerstraat.

Allereerst willen wij melden dat de FB deze maatregel op hoofdlijnen van harte ondersteunt en in het bijzonder het éénrichtingsverkeer voor autoverkeer bij de Oostertoegang en de maximumsnelheid van 30km/h in de Kattenburgerstraat.

Desondanks hebben wij wel een aantal vragen en opmerkingen bij deze Nota van Uitgangspunten en willen we vragen om deze mee te nemen in de verdere uitwerking van de plannen.

Algemeen

1. De voorgenomen herinrichting dient volgens de FB te voldoen aan de doelstellingen van het Meerjarenplan Fiets 2017-2022, de leidraad van de CVC en de visie Duurzaam Veilig van het SWOV. Daar willen wij aan toevoegen dat de daarin genoemde richtlijnen en ambities doorgaans het minimumniveau aangeven i.p.v. het wenselijke niveau.
2. Uit de toelichting hebben wij begrepen dat op de Prins Hendrikkade de snorfiets op het fietspad en op de Kattenburgerstraat op de rijbaan moet rijden. Uit het ontwerp blijkt echter niet hoe de verplaatsing van rijbaan naar fietspad en andersom is geregeld. Dit dient te worden meegenomen in het ontwerp. Overigens pleit de FB er voor om alle fietspaden van dit project geheel vrij te maken van gemotoriseerd verkeer, inclusief snor- en bromfietsen.
3. De interactie van fietsers met voetgangers en van fietsers onderling verdient extra aandacht in de verdere uitwerking. Met name waar drukke stromen fietsers en voetgangers elkaar kruisen.
4. Materiaalgebruik en inrichting moeten voldoende veilig zijn. Daarom vragen wij aandacht voor vergevingsgezinde trottoirbanden, het voorkomen van richels en oneffenheden in het wegdek en aandacht voor de risico's ten aanzien van gladde oppervlakten zoals putdeksels en thermoplastische markeringen in bochten. Daarnaast dienen zogenaamde uitritconstructies voldoende fietsvriendelijk aan te worden gelegd dus zonder 'harde' drempels.

5. Bij wegwerkzaamheden zijn de tijdelijke maatregelen voor fietsers vaak slecht geregeld, onvoldoende bewegwijzerd en mede als gevolg daarvan vaak onveilig. De FB pleit ervoor dat de routes via de Prins Hendrikkade, Oostertoegang en Kattenburgerstraat, gedurende het werk bruikbaar blijven voor fietsers (en voetgangers). Door de (natuurlijke) barrières in de omgeving is de omfietsfactor zeer groot bij een afsluiting. Een uitzondering zou kunnen zijn dat de weg 's nachts volledig voor al het verkeer wordt afgesloten. De FB vraagt om ook rekening te houden met de afsluiting van de Oosterdokskade en de draaibrug ter plaatse van het project ODE.

6. De FB constateert dat veel vrijliggende fietspaden door bezorgers worden misbruikt als ventweg. Het gevaar hierbij is met name dat bezorgers vanachter hun auto/busje het fietspad oplopen of zonder te kijken het portier openen, waardoor het vrijliggende fietspad niet het veiligheidsniveau heeft dat het zou moeten hebben. De FB vraagt om dit tegen te gaan in zowel inrichting (voldoende en ruime laad- en losplaatsen), handhaving alsmede het voldoende ruimte bieden om stil te staan op de rijbaan.

Mariniersbrug, kruising Dijkgracht, nieuwe fietstunnel onder spoor/ kruising Piet Heinkade:

7. Een tunnel en brug van 8m breed heeft onvoldoende toekomstwaarde (de bestaande tunnel en brug was ooit ook breed genoeg en nu niet meer). Daarbij zou het omwille van sociale veiligheid ook prettiger zijn als de tunnel breder zou zijn. Op de tekening is niet af te leiden hoe hoog de tunnel is, maar een overmaat zou welkom zijn, ook al zou dit leiden tot een wat steilere helling tussen brug en tunnel.

8. Bij een groot verkeersaanbod is het kruispunt bij de Dijkgracht lastig over te steken.

9. Een extra trottoir aan de westzijde van het fietspad op de brug en in de tunnel voorkomt dat voetgangers over het fietspad lopen (dat gebeurt vaak met éénzijdige voetpaden).

Kruising Piet Heinkade, Jan Schaeferbrug/ Kattenburgerstraat:

10. Volgens de berekeningen neemt als gevolg van Maatregel 15 de hoeveelheid verkeer op de Piet Heinkade met 21% toe. Dit is een risico voor de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers.

11. Fietsers komende vanaf het Java-eiland moeten voordat zij de Piet Heinkade oversteken eerst naar de linkerkant van de weg oversteken. Op deze plaats is weinig ruimte voor de verkeersafwikkeling. Wij zien hier graag meer ruimte.

12. Om meer ruimte te bieden voor de verkeersafwikkeling van fietsers en het effectief naar de rijbaan begeleiden van snorfietsers, zien wij graag ook aan de westzijde van dit kruispunt een oversteek richting Kattenburgerstraat. Een efficiëntere oversteek van fietsers zou onzes inziens moeten prevaleren boven een efficiëntere verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer vanaf Java-eiland.

Kattenburgerstraat, voorkeursprofiel -> de voorkeur voor de 7 meter variant is begrijpelijk, ten aanzien van fietsverkeer zijn er wel een aantal aandachtspunten

13. Voor autoverkeer zijn de mogelijkheden om te laden en te lossen zeer beperkt en door de gescheiden rijbanen is het ook niet mogelijk om zonder hinder op de rijbaan stil te staan. Hiermee wordt laden en lossen op de fietsstrook/stoep uitgelokt.

14. Uit de mondelinge toelichting bleek dat het fietspad ook dient als calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten, wat inhoudt dat er voldoende ruimte moet zijn om uit te kunnen wijken. Een breedte van 4,0m is in dat geval veel te weinig. Uit overwegingen van veiligheid en handhaafbaarheid op misbruik door gemotoriseerd verkeer ziet de FB liever dat het vrijliggende fietspad exclusief voor langzaam verkeer wordt gebruikt en een andere oplossing voor calamiteitenverkeer wordt gezocht.

15. Een tweerichting-fietspad van 4,0m is het minimum volgens de CVC. Gezien de tendens van drukker wordende fietspaden en een toename van bak- en transportfietsen is dit ondermaats. Ons advies is om het fietspad minimaal 5,0m breed te maken.

Kruising Kattenburgergracht/plein

16. Hier strookt de weginrichting (doorlopende trottoirbanden) niet met de voorrangsregels, dit is verwarrend. De FB wil benadrukken dat met name met een tweerichting-fietspad over deze kruising uit de inrichting volledig duidelijk moet zijn hoe de voorrang is geregeld. De weginrichting mag niet voor afleiding zorgen.

17. In de bestaande situatie zijn de doorlopende trottoirbanden niet vlak met de weg aangelegd, dit probleem manifesteert zich ook bij de kruising Dageraadsbrug/ Oostenburgergracht. Een dergelijke weginrichting voldoet niet aan de CVC-richtlijn dat een overgang vlak moet zijn en daarbij ook niet aan de doelen van het Meerjarenplan Fiets dat fietsroutes egaal dienen te zijn.

18. Kruising met Kattenburgerplein/gracht, deze kruising is niet goed ingericht voor het linksaf verkeer vanaf de Kattenburgergracht richting Prins Hendrikkade, terwijl dit qua fietsers de grootste verkeersstroom is. Ons voorstel is om het fietspad vanaf de Kattenburgerstraat iets naar het noorden te verplaatsen, breder te maken, brede boogstralen toe te passen en meer opstelruimte te creëren bij het kruispunt.

Prins Hendrikkade

19. Een fietspad van 4,5m lijkt heel royaal, maar met de toename van fietsverkeer en de hoeveelheid elektrische bak- en transportfietsen zou 6,0m beter zijn.

20. De mogelijkheden voor laden- en lossen zijn zeer beperkt en tussen de bomen zijn ook geen lange opstelruimtes mogelijk, wat misbruik uitlokt van trottoir en fietspad. Vanaf de Gelderse Kade tot en met Schippersgracht is – met uitzondering van de omgeving van de IJ-tunnel – voldoende ruimte voor een bredere servicestrook om te voorkomen dat het fietspad als ventweg wordt gebruikt.

21. Voor de aansluiting tussen OBA, Nautisch Kwartier, Nemo en Scheepvaartmuseum zou het meerwaarde bieden als de zone ten noorden van de PH-kade zoveel mogelijk wordt geoptimaliseerd en daarmee ook ruimte biedt voor gemengd gebruik ('fietsen toegestaan').

22. Het is niet te verwachten dat de noordzijde tussen de Oostertoegang en de IJ-tunnel een drukke wandelboulevard wordt. Hier zou onze inziens gemengd gebruik passen (voetgangerszone met 'fietsen toegestaan').

23. Wij zijn blij met het toevoegen van een hellingbaan westelijk van de IJ-tunnel.

24. Het kruispunt voor fietsverkeer met de Gelderse kade valt buiten de verkeersregeling. Dit geeft conflicten wanneer fietsers in noordelijke of zuidelijke richting met groen licht de Prins Hendrikkade oversteken. Onze inziens is het tegenstrijdig dat er bij het oversteken van een kruising bij groen licht voorrang moet worden verleend op ander (fiets-)verkeer dat buiten de verkeersregeling valt. De FB vraagt hier om een duidelijker en veiliger oplossing.

Kruispunt Geldersekade

25. Zijn de ingetekende drempels de bestaande drempels? De FB ziet dit soort maatregelen als niet inclusief en bovendien als weinig effectief. Voor iemand op een normale fiets zijn dit soort drempels hinderlijk en leiden tot schade aan fiets en bagage; bovendien zijn de schokken en stoten als gevolg van dit soort drempels zeer onwenselijk voor fietsers met lichamelijke klachten. Anderzijds zijn dit soort drempels nauwelijks hinderlijk noch effectief voor snorfietsers en snelle e- bikes met dikkere banden.

26. De bestaande drempels geven de indruk van een uitrit waardoor de voorrangssituatie onduidelijk wordt op dit toch al complexe en drukke kruispunt.

27. De opstelruimte voor auto's tussen fietspad en rijbaan is erg kort. Op papier klopt het wel, maar veel bestuurders rijden onvoldoende op.

IJ-tunnel / Foeliestraat

28. Vanaf de Rapenburg (westzijde) is het niet mogelijk om zonder omweg richting Kadijksplein te fietsen. Hierdoor wordt er op het fietspad aan de westzijde van de IJ- tunnel/Foeliestraat veel tegen het verkeer in gefietst. De FB verzoekt om hier ruimte te vinden voor een twee-richtingen fietspad.

Oostertoegang/ pontaanlanding

29. Het opstelvak bij de oversteek naar de Piet Heinkade in noordelijke richting is erg smal, zeker in verhouding tot de totale breedte van het fietspad.

Wij begrijpen dat een Nota van Uitgangspunten nog geen volledig uitgewerkt ontwerp waarin alle aspecten al belicht zijn en hopen dat u onze zienswijzen mee wilt nemen in de verdere uitwerking.

Erop vertrouwend u hiermee te hebben geïnformeerd verblijven wij.

Met vriendelijke groet,

Bernard Blokzijl

Fietzersbond Amsterdam