



Bijlagen

Bijlage 2

Voorkeursvariant straatprofiel Kattenburgerstraat
in relatie tot Marineterrein

Voorkeursvariant straatprofiel Kattenburgerstraat in relatie tot Marineterrein 7 augustus 2020

Inleiding

Het project Vernieuwing Kattenburgerstraat transformeert de Kattenburgerstraat tot een aantrekkelijke en veilige straat, met een toekomstbestendige inrichting. Bewoners in de buurt uiten veelvuldig hun zorgen over de leefbaarheid in de straat. Het project heeft onderzocht op welke manieren de negatieve effecten als gevolg van de 23% toename van het autoverkeer (als gevolg van maatregel 15 van het Programma Amsterdam Autoluw) kunnen worden gemitigeerd. Zo is er nu al stiller asfalt aangebracht, is het mogelijk om op korte termijn de snorfietser naar de rijbaan te verplaatsen en gaat het ontwerp uit van smallere rijbanen om het te hard rijden te ontmoedigen.

De gemeente heeft TNO gevraagd de effecten van het extra verkeer en eventuele maatregelen op geluidshinder en luchtkwaliteit te onderzoeken. Zie *bijlage 1: onderzoek TNO*. Met de voorkeursvariant en deze aanvullende maatregelen worden de negatieve gevolgen voor luchtkwaliteit en geluidshinder bij de woningen als gevolg van maatregel 15 autoluw volledig gecompenseerd. Begin 2021 vindt hier definitieve besluitvorming over bij de vaststelling van de NvU.

Ontwikkeling Marineterrein

Het Marineterrein wordt vanaf ca. 2026 geleidelijk verder ontwikkeld tot een gemengde stadswijk. Het noordoostelijke deel van het terrein blijft eigendom van Defensie. Daar zal naar verwachting vanaf 2023 de kazerne worden gerealiseerd. Als gevolg van de ontwikkeling van het Marineterrein, is de verwachting dat het aantal verkeersbewegingen van de Kattenburgerstraat naar het Marineterrein toeneemt. De huidige hoofdingang (1) zal in de toekomst de hoofdingang voor fietsers en voetgangers worden.

Voor autoverkeer komt er een aparte ingang vanaf de Kattenburgerstraat. Deze ingang is zowel de entree naar een parkeergarage als de hoofdentree voor bezoekers, leveranciers en personeel van Defensie (2). Een deel van de bezoekers van Defensie komt met touringcars. Uitgangspunt is dat deze touringcars niet in de openbare ruimte, maar op het terrein van Defensie zelf halteren.

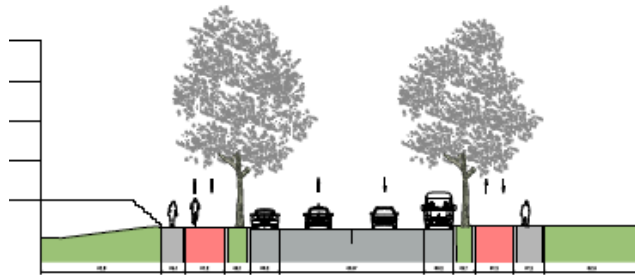
Voor Defensie is veiligheid van groot belang. Een fysieke scheiding tussen openbare ruimte en het terrein van Defensie is daarom essentieel. Aan de kant van de Kattenburgerstraat, aan de buitenzijde van de muur, betekent dit dat er voldoende ruimte voor het realiseren van anti-aanrijvoorzieningen moet zijn. Voor de bereikbaarheid voor (leger)voertuigen is een eigen toegang vanaf de Kattenburgerstraat nodig, ter hoogte van het huidige Marechausseegebouw (3).



Om het terrein meer te verbinden met de Kattenburgerstraat bestaat wens om in de toekomst ook plintfuncties aan de straatzijde toe te voegen. Er wordt dan vooral gedacht aan de ruimte tussen entree 1 en 2.

Huidige situatie

In de huidige situatie rijdt het autoverkeer tussen een dubbele bomenrij. De rijbaan is 10 meter breed, daarnaast is aan beide kanten een parkeerstrook aanwezig. Aan beide zijdes van de weg is een smal tweerichtingenfietspad. Zowel aan de kant van de woningen als het Marineterrein is een groenstrook. De laatste wordt op dit moment in de zomer gebruikt als fietsenstalling voor bezoekers die op warme dagen recreatief komen zwemmen.



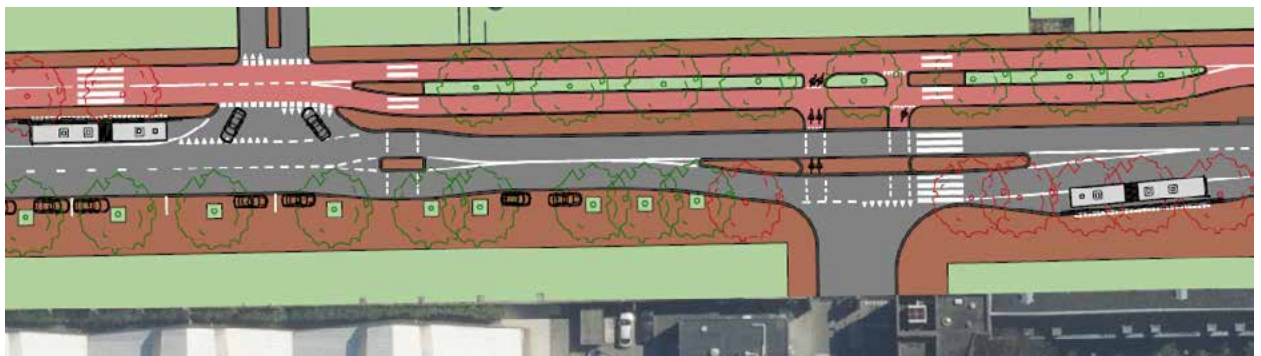
Twee varianten

De principes voor het toekomstige straatprofiel zijn onderzocht. Behoud van (zoveel mogelijk) bomen is daarbij het uitgangspunt. Dat leidt tot 2 varianten:

- a) Het hart van de straat circa 4 meter opschuiven richting Marineterrein
- b) Het hart van de straat circa 7 meter opschuiven richting Marineterrein

a) 4 meter opschuiven

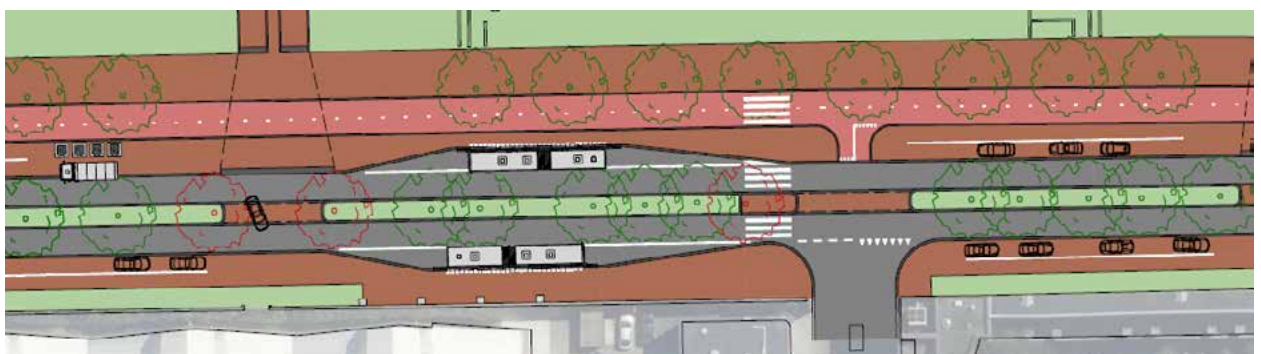
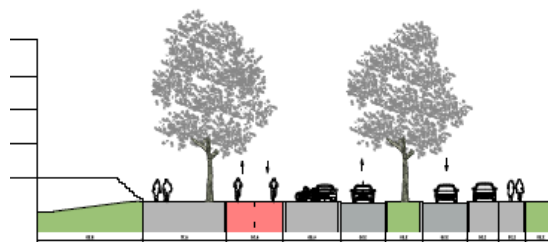
In deze variant wordt de rijbaan versmald naar $2 \times 3,5$ meter. De auto's blijven tussen de twee bomenrijen rijden. Het fietspad komt aan de huizenkant te liggen, met 1 richting aan beide kanten van de oostelijke bomenrij. Bij het Marineterrein ontstaat iets meer ruimte voor groen en voetgangers.



Afbeelding 1 en 2: dwarsdoorsnede en schetsontwerp 4 -metervariant

b) 7 meter opschuiven

In deze variant wordt de rijbaan versmald naar $2 \times 3,5$ meter. De autorijbaan wordt gescheiden door een bomenrij, inhalen is daardoor niet mogelijk. Fietsers rijden over een breed tweerichtingenfietspad aan de huizenkant. De groenstrook en het trottoir aan de kant van het Marineterrein worden smaller en ter plaatse van de bushalte blijft geen ruimte over voor groen.



Afbeelding 3 en 4: dwarsdoorsnede en schetsontwerp 7-metervariant

Afweging varianten

In beide varianten verbetert de leefbaarheid van de huidige bewoners van de Kattenburgerstraat. Maar dat heeft wel gevolgen voor bijvoorbeeld het verkeer, de toekomstige ontwikkeling op het Marineterrein en het groen in de straat. In onderstaande tabel wordt weergegeven welke effecten de beide varianten hebben. Er is ook een onderscheid gemaakt tussen het behouden van de parkeerstroken en het opheffen van de parkeerstrook langs het Marineterrein.

Geen verschil
 Verslechtering
 Verbetering
 Flinke verbetering

	Huidige situatie	Rijbaan 4 meter opschuiven		Rijbaan 7 meter opschuiven	
		Behoud parkeren	Minder parkeren	Behoud parkeren	Minder parkeren
Geluidhinder	Bewoners ervaren al veel geluidhinder, 23% verkeerstoename leidt tot 1 dB extra geluid	Verschuiving alleen is onvoldoende voor volledige compensatie extra geluid, maar in combinatie met andere aanvullende maatregelen kan het ook worden gecompenseerd.		Verschuiving biedt volledige compensatie van de extra geluidbelasting van 1 dB. We adviseren om ook de andere maatregelen te nemen.	
Luchtkwaliteit	Slecht, maar wel binnen de normen.	Afname uitstoot, ook bij 23% toename autoverkeer		Aanzienlijke afname uitstoot, ook bij 23% toename autoverkeer	
Groen zijde woningen	Veel groen, maar niet altijd van hoge kwaliteit	Geen extra ruimte voor groen, kans op toevoegen kwaliteit		Veel meer groen aan zijde woningen, wat kansen biedt voor toevoegen kwaliteit	
Groen zijde marineterrein	Brede groenstrook voor de muur, voornamelijk gras	Groenstrook blijft even groot, kans op toevoegen kwaliteit		Veel minder groen aan zijde M'terrein, wat kansen voor toevoegen kwaliteit beperkt	De parkeerplekken vervallen en kunnen worden ingericht met groen.
Bomenstrook zijde Marineterrein	Bomen in de schampstrook langs de rijbaan. De bomen hebben onvoldoende ruimte om volledig tot wasdom te komen.	Bomen moeten wijken i.v.m. verharding tussen de bomen	Groot deel bomen blijft behouden. Kans voor verbetering groeiplaats	Groot deel bomen blijft behouden. Kans voor verbetering groeiplaats	Groot deel bomen blijft behouden. Kans voor verbetering groeiplaats
Beperken snelheid auto's	Brede strook asfalt, die te hard rijden stimuleert	Smallere rijbaan van 2 x 3,5 meter, wat te hard rijden beperkt.		Door bomenrij gescheiden rijbanen van 3,5 meter, wat te hard rijden flink beperkt.	
Oversteekbaarheid	Slecht oversteekbaar door brede strook asfalt.	Door versmalling rijbanen wordt oversteekbaarheid beter. Geen middeneiland.		Door gescheiden autorijbanen is er ruimte voor een middeneiland	

Parkeerplekken	Na het groot onderhoud zijn er nog ca 70 parkeerplaatsen langs de straat.	Als aantal bomen gekapt worden, kan zelfde aantal plekken teruggebracht worden.	Ca. 40-50% van de parkeerplekken langs het Marineterrein komt te vervallen.	Zelfde aantal kan teruggebracht worden. Aan zijde Marineterrein wel krap.	Ca. 40-50% van de parkeerplekken langs het Marineterrein komt te vervallen.
Ontwikkeling Marineterrein		Veel ruimte voor brede groenstrook en trottoir. Overzichtelijke situatie bij entrees en goede voorwaarden voor plintontwikkeling.		Ontwikkeling blijft mogelijk, ruimte voor plintontwikkeling is marginaal en trottoirs bij entrees Marineterrein zijn krap	Door het vervallen van de parkeerstrook, ontstaat ruimte voor een breder trottoir.
Parkeren fietsen	Op zomerse dagen op groenstrook voor de muur	Kan op huidige locatie blijven	Door het opheffen van parkeerstrook ontstaat ruimte voor fietsparkeren	Moet deels verplaatst worden, mogelijk naar overzijde weg	Door het opheffen van parkeerstrook ontstaat ruimte voor fietsparkeren
Kosten / risico's		Niet onderscheidend	Geen alternatieve parkeermogelijkheid	Niet onderscheidend	Geen alternatieve parkeermogelijkheid

Afstemming

Marineterrein (Defensie / Rijksvastgoedbedrijf

Heeft een voorkeur voor de 4 metervariant, omdat dat profiel het meeste recht doet aan de gewenste ontwikkeling van het Marineterrein waarbij sprake zal zijn van een behoorlijke toename van bewoners en gebruikers. Dit profiel biedt aan de Kattenburgerstraat voldoende ruimte voor een goede plintontwikkeling en behoud van groen.

Bij de 7 metervariant is deze ruimte marginaal. Harde randvoorwaarden ongeacht de variant zijn voor Defensie in ieder geval:

1. Voldoende ruimte voor aanrijbeveiliging ter hoogte van de kazerne
2. Het twee kanten op kunnen rijden van verkeer van en naar het Marineterrein ter hoogte van ingang 2.

Stadsdeel

Het is voor de bewoners gunstig als de weg een paar meter naar het Marineterrein opschuift, al zijn bewoners er zelf cynisch over: het biedt voor hun geen oplossing voor de verwachte toename van verkeer. Wens om in de toekomst parkeerplaatsen op de weg zoveel mogelijk weg te halen.

Beide varianten zijn voorgelegd aan de CVC en onderstaande leden.

- De **CVC** adviseert positief ten aanzien van ontwerp en heeft een voorkeur voor variant b.
- Voor **R&D** met middenberm is een goede oplossing, mede vanwege de goede oversteekbaarheid
- De **Politie** heeft een voorkeur voor variant b, omdat in deze variant eenvoudig over het fietspad gereden kan worden.
- **Cliëntenbelang Amsterdam** heeft een voorkeur voor variant b.
- **GVB** heeft een lichte voorkeur aan variant b, omdat in deze variant de bushalte iets dichterbij de entree van het Marineterrein is geïmplementeerd.

Conclusie: voorkeur voor 7 meter-variant

De 7 meter-variant heeft alles afwegende de voorkeur. Dit komt het meest tegemoet aan de wens van de bewoners om de gevolgen van het extra autoverkeer te compenseren. Het verleggen van de rijbaan richting Marineterrein biedt aan de kant van de woningen extra ruimte voor groen. Consequentie hiervan is wel dat de ruimte aan de zijde van het Marineterrein knapper wordt: een smallere groenstrook, krappe trottoirs en autoverkeer dichterbij langs het terrein. Dit beperkt mogelijk de gewenste ontwikkelingen van het Marineterrein. Bij deze variant wordt dan ook voorgesteld om de voorwaarde op te nemen dat in geval in de toekomst parkeerplekken in de Kattenburgerstraat opgeheven kunnen worden, dit als eerste gebeurt aan de zijde van het Marineterrein.
