



Bijlagen

Bijlage 1
Moties

Bijlage 1

Moties

- 1a Uitkomsten onderzoeken moties maatregel 15
- 1b 53.20 (Ernsting c.s.) Oostertoegang integraal doen met Kattenburgerstraat-maatregelen



Bijlage 1 A Uitkomsten onderzoeken moties maatregel 15

In onderstaande tabel leest u de uitkomsten van de onderzoeken die gedaan zijn naar aanleiding van de door uw raad aangenomen moties. Het college hecht er waarde aan om de moties die al uitgevoerd kunnen worden zo snel mogelijk uit te voeren.

Motie		(Voorlopige) conclusie	Afhandelingsvoorstel	NvU
<i>Motie 51.20 (Ernsting c.s.) Verbeteren Kattenburgerstraat door autofunctie terug te dringen</i>	1. Nu al de Kattenburgerstraat in het Beleidskader Verkeersnetten af te waarden van plusnetcorridor auto naar plusnet auto.	Uitvoerbaar.	De afwaardering wordt separaat ter besluitvorming voorgelegd aan uw raad.	Het afwaarderen is als uitgangspunt in hoofdstuk 7 geformuleerd.
	2a. Na volledige herinrichting van de Kattenburgerstraat de straat in het Beleidskader Verkeersnetten verder af te waarden tot hoofdnet auto	Uitvoerbaar.	De afwaardering wordt separaat ter besluitvorming voorgelegd aan uw raad.	Het afwaarderen is als uitgangspunt in hoofdstuk 7 geformuleerd
	2b. Dan in de Kattenburgerstraat de maximumsnelheid te verlagen van 50 naar 30 km/u mits dit niet leidt tot extra congestie of problemen voor hulpdiensten.	Verlagen van de maximum snelheid leidt tot een afname van autoverkeer in de Kattenburgerstraat tot onder het huidige niveau. De traditionele inrichtingsprincipes van 30 km/uur straat (zoals rijbaan in klinkers, fietsers op de rijbaan, bus halterend op de straat) zijn echter niet zomaar toepasbaar of wenselijk bij een GOW als de Kattenburgerstraat	Komende maanden wordt voor de Kattenburgerstraat de haalbaarheid van een ontwerp onderzocht, waarbij de snelheid van 30 km/uur zoveel mogelijk wordt afgedwongen, terwijl de doorstroming van het autoverkeer, hulpdiensten en OV niet in het geding komt. Komt terug in de NvU die na inspraak ter besluitvorming aan uw raad wordt voorgelegd.	Het verlagen van de maximum snelheid is als uitgangspunt in hoofdstuk 7 geformuleerd.
	3. In de Kattenburgerstraat en op de Oostenburgergracht dan de snorfiets op de rijbaan te laten rijden, mits op een verkeersveilige manier.	Uitvoerbaar.	Zodra afwaardering is besloten (zie punt 1 van deze motie) kan de snorfiets naar de rijbaan.	Dit voorstel kan los van het project worden uitgevoerd.
<i>Motie 53.20 (Ernsting c.s.) Oostertoegang integraal doen met Kattenburgerstraat-maatregelen.</i>	1. Nogmaals te bekijken of de optie voor de situering van het fietspad bij de Oostertoegang boven het water een realiseerbare optie is of niet.	De optie is onderzocht maar heeft onvoldoende oplossend vermogen. De verkeersafwikkeling, vooral op de kruising met de Prins Hendrikkade, vormt	De variant, inclusief toelichting, wordt evenals enkele andere onderzochte varianten, opgenomen in de NvU die in het voorjaar van 2021 ter besluitvorming aan uw raad wordt	In bijlage 1 van de NvU is het antwoord opgenomen. Het is niet mogelijk om het fietspad boven het water te realiseren

		een knelpunt.	voorgelegd.	
	2.Eventuele andere maatregelen die gevolgen hebben voor andere straten pas te nemen als voor die andere straten zodanige maatregelen worden meegenomen dat de negatieve bijeffecten zo klein mogelijk worden gemaakt.	Uitvoerbaar. Mede hierom gekozen voor één integrale NvU. Onderdeel van NvU wordt tevens een faseringsplan gericht op logische volgorde van uitvoering met zo min mogelijk overlast.	Faseringsplan wordt opgenomen in de NvU die in het voorjaar van 2021 ter besluitvorming aan uw raad wordt voorgelegd.	In H8 van de NvU is het faseringsplan opgenomen.
<i>Motie 52.20 (Ernsting c.s.) Parkeerplaats en ook gebundeld opheffen *</i>	Een aantal woonstraten en grachtenraken aan te wijzen als plekken die parkeervrij worden, zoals de Kattenburgerstraat	Voor specifiek de Kattenburgerstraat (nog) niet uitvoeren. De parkeerdruk in het gebied rond de Kattenburgerstraat is hoog en de er staan ook bewoners met een parkeervergunning. Daarom variant met en zonder parkeerplaatsen uitwerken. Wanneer mogelijk kan elke parkeerplaats in de toekomst een andere functie krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van extra groen.	In de NvU wordt een voorkeursscenario en een toekomstscenario uitgewerkt en na inspraak ter besluitvorming aan uw raad voorgelegd.	In bijlage 2 van de NvU zijn verschillende varianten gewogen. Het ontwerp biedt de mogelijkheid om later alsnog parkeerplekken op te heffen. Opheffen gebeurt dan als eerste aan de zijde van het Marineterrein.
<i>Motie 64.20 (Boutkan c.s.) Beperking overlast touringcars Kattenburger straat nu en straks</i>	1.Bij tijdelijke herinrichting van de Kattenburgerstraat deze zodanig in te richten dat parkeren en halteren door touringcars verboden wordt en onmogelijk wordt.	Uitvoerbaar.	Wordt uitgevoerd, zomer 2020 gereed.	Dit voorstel is al gerealiseerd.
	2.Na de definitieve herinrichting de fysieke ruimte zodanig in te richten dat touringcars niet meer kunnen parkeren.	Uitvoerbaar.	Opnemen in de NvU die in het voorjaar van 2021 ter besluitvorming aan uw raad wordt voorgelegd.	Dit is als uitgangspunt geformuleerd in hoofdstuk 7.
	3.Waar mogelijk de parkeerscanauto's te laten controleren op naleving van het verbod op Touringcar parkeren.	Door de fysieke maatregelen die worden genomen lijkt het handhaven (o.a. parkeerscanauto's) niet nodig.	Extra handhaven (nog) niet uitvoeren..	Nvt
<i>Motie 79.20 (Bakker c.s.) Bewonersavonden voor Kattenburg, de</i>	1.Bewonersavonden te organiseren met de bewoners van Kattenburg, de Zeeheldenbuurt en de Nassaukade.	Gesprekken met vertegenwoordigers van bewoners lopen. Vooruitlopend op de inspraakperiode zijn bewoners tijdens een	In NvU en in de raadsvoordracht wordt het proces met bewoners toegelicht.	Het proces is beschreven in hoofdstuk 3 en resultaten zijn opgenomen in de bijlage van de

<p><i>Zeeheldenbuurt en de Nassaukade</i></p>		<p>digitale presentatie in de vorm van een webinar en tijdens vervolgesprekken betrokken bij onderzoeken en plannen.</p>		<p>NvU.</p>
	<p>2. In overleg met bewoners en verkeerskundigen een samenhangend plan op te stellen om waar mogelijk de verkeerstoename te laten afnemen en het waterbede-effect te dempen, en waar dat niet mogelijk is te kijken naar aanvullende maatregelen om negatieve effecten te verminderen.</p>	<p>Er wordt een integrale NvU opgesteld. Dit is een samenhangend plan, waarin we ook aangeven hoe de negatieve effecten van maatregel 15 zo klein mogelijk kunnen houden</p>	<p>Er wordt een integrale NvU opgesteld die in het voorjaar van 2021 ter besluitvorming aan uw raad wordt voorgelegd.</p>	<p>De NvU s integraal opgesteld.</p>
	<p>3. Dit plan op te stellen vóórdat de Nota van uitgangspunten wordt vastgesteld.</p>	<p>De NvU wordt het samenhangende plan. Bewoners worden betrokken bij uitkomsten onderzoeken en opstellen NvU. Voordat de NvU ter besluitvorming aan uw raad wordt voorgelegd gaat de NvU de inspraak in. De uitkomsten van de inspraak worden verwerkt in de raadsvoordracht.</p>	<p>Er wordt een integrale NvU opgesteld die in het voorjaar van 2021 ter besluitvorming aan uw raad wordt voorgelegd.</p>	<p>De NvU Is integraal opgesteld.</p>
	<p>4. De effecten van de maatregelen te zijner tijd te evalueren en te rapporteren aan de gemeenteraad.</p>	<p>Uitvoerbaar. Voordat de uitvoering van start gaat zal een laatste o-meting worden gehouden. Na uitvoering wordt na een gewenningsperiode een 1-meting gehouden.</p>	<p>Bij vaststelling van de definitieve ontwerpen wordt een monitoringsplan gemaakt. Er wordt bij het vaststellen van het Voorkeursbesluit wel een reservering gedaan voor monitoring.</p>	<p>Dit uitgangspunt is opgenomen in de NvU.</p>



Betreft *53.20 (Ernsting c.s.) Oostertoegang integraal doen met Kattenburgerstraat-maatregelen*

Bij de vaststelling van de agenda Amsterdam Autoluw op 23 januari 2020 heeft de gemeenteraad een aantal moties aangenomen met betrekking tot maatregel 15.

In de brief van de wethouder aan de raad d.d. 11 juni 2020 m.b.t de Stand van zaken maatregel 15 autoluw - verbeteren fietsroute IJpleinveer- Mr. Visserplein (zie bijlage) is aangegeven de moties worden afgedaan via het traject van de NvU.

In dit memo wordt onderstaande motie beantwoordt.

53.20 (Ernsting c.s.) Oostertoegang integraal doen met Kattenburgerstraat-maatregelen
Nogmaals te bekijken of de optie voor de situering van het fietspad bij de Oostertoegang boven het water een realiseerbare optie is of niet.

CONCLUSIE:

Geen haalbare optie. Het zou zorgen voor verslechtering van de situatie.

ANTWOORD:

Fietspad aan de westkant

Het kruispunt met de De Ruijterkade is een plek waar tramlijn 26, het verkeer vanaf het busplatform, de taxistandplaats, de kiss&ride en de keerlus, het autoverkeer van en naar de Michiel de Ruijtertunnel, het fietsverkeer van IJzijde naar de stad en andersom en voetgangers elkaar kruisen.

Er is geen ruimte voor een goede opstelplaats voor fietsers. Er is geen plek voor extra steunpunten, waardoor de oversteek langer en onveiliger wordt met langere wachttijden. Ook de doorstroming voor fietsers verslechtert. Gezien deze complexiteit is een ligging van het fietspad aan de waterkant onmogelijk goed af te wikkelen.

Een andere optie is dat fietsers een extra oversteek maken om van de westkant alsnog aan de oostkant van de rijbaan uit de Oostertoegang uit te komen om daar de oversteek naar het IJ te maken. Door deze extra oversteek wordt de doorstroming voor fietsers (nog) slechter. Doordat er geen ruimte is voor een goed opstelvak creëert dit extra onveiligheid.

Fietspad over het water

Een fietspad over het water zorgt voor extra bochten in de fietsroute, en eventueel ook voor hoogteverschillen, waardoor de knelpunten voor fietsers verder toenemen. De kolommen van de spoorbruggen komen in het water te staan waardoor het fietspad nog verder moet 'uitbuigen'. Vanwege deze extra nadelen is deze variant afgefallen.

Tot slot zijn de genoemde opties nog bekeken in combinatie met tweerichtingsverkeer voor auto's:

Optie tweerichtingsverkeer Oostertoegang, fietspad volledig in de westligging, geen oversteek nodig (eventueel variant met fietspad over het water)

- Een fietspad aan de westzijde sluit op een verkeerde plek aan op de De Ruijterkade. Er is geen opstelruimte, maar een ongunstige, lange oversteek zonder mogelijke steunpunten vanwege conflicten met lijn 26 en met de rijbanen van en naar de De Ruijtertunnel.
- Deze oversteek kan vermeden worden door een extra oversteek naar de oostzijde van de Oostertoegang. Deze extra oversteek maakt dit kruispunt nog moeilijker te reguleren en zorgt voor een langere wachtrij voor autoverkeer en een extra oversteek voor fietsers. Het gevolg is dat de fietsroute verslechtert in plaats van verbetert. Bij deze variant kan tram 26 niet optimaal doorrijden.
- De variant met het fietspad over het water introduceert extra bochten en mogelijk hoogteverschillen op een punt met piekbelastingen. Deze variant is onveiliger en slechter voor de doorstroming dan de variant met het fietspad aan de westkant. De nadelen bij het kruispunt De Ruijterkade worden niet opgelost. Van 2023 tot en met 2029 is de ruimte boven het water bestemd als bouwterrein voor ProRail en is deze variant niet mogelijk.

Optie tweerichtingsverkeer Oostertoegang, fietspad aan de oostzijde

Dit levert meer conflictpunten op bij het kruispunt Prins Hendrikkade-Geldersekade, waardoor de verkeersonveiligheid toeneemt. Er ontstaat een lange oversteek van dertig meter, zonder dat er goede steunpunten kunnen worden gemaakt. Zonder verkeerslichten is deze kruising, vooral voor fietsers, onveilig. In Amsterdam moet elk kruispunt ook zonder verkeerslichten veilig over te steken zijn. Verder neemt de groentijd voor autoverkeer af waardoor er vaker een rij staat op de Prins Hendrikkade richting de Oostertoegang.