



Bijlagen

Bijlage 3
Participatie

Bijlage 3 Participatie

- 1 Prins Hendrikkade Oost Wensen en ideeën opgehaald tijdens de inloopbijeenkomst 29 mei 2019 - samenvatting en reactie
- 2 Bijeenkomst Kattenburgerstraat 25 juni
- 3 Vraag en antwoorden webinar Kattenburgerstraat



**Prins Hendrikkade Oost
Wensen en ideeën opgehaald
tijdens de inloopbijeenkomst
29 mei 2019 - samenvatting en reactie.**

**Ingenieurs Bureau
Gemeente Amsterdam
Oktober 2019**



Wat is dit Document?

Dit document bevat een samenvatting van de input opgehaald tijdens de inloopbijeenkomst voor het project 'Herinrichting Prins Hendrikkade-Oost' op 29 mei 2019 jl. Behalve de wensen van aanwezigen tijdens de bijeenkomst bevat het document ook wensen die op een andere manier dan de inloop bij het projectteam zijn binnengekomen zoals via de projectmail, telefoon en via meldingen openbare ruimte.

Waarom dit Document?

De opgehaalde input wordt door het projectteam 'Herinrichting Prins Hendrikkade-Oost', waar mogelijk, gebruikt bij het opstellen van een afwegingskader in de Nota van Uitgangspunten (NVU). Op basis van dat afwegingskader kan het ontwerp verder worden uitgewerkt.

Inhoud

In het document vindt u per onderwerp een samenvatting van de wensen/ ideeën die zijn opgehaald met daaronder cursief een reactie van het projectteam. De reactie beschrijft hoe deze wensen/ ideeën al dan niet een plek krijgen in de concept Nota van Uitgangspunten. Omdat er verschillende en soms tegenstrijdige belangen zijn, kan niet aan alle wensen worden voldaan; ook omdat er wensen zijn die soms onderling conflicteren.

Leeswijzer

De samenvattingen van de gemaakte opmerkingen of meegegeven wensen is tot stand gekomen door meer dan 450 suggesties, die zijn opgehaald tijdens de inloop, te verwerken in een database. De wensen en ideeën zijn ingedeeld in de volgende categorieën:

- Verkeersveiligheid, Oversteekbaarheid en Bereikbaarheid
- Ruimte Fietser & Voetganger
- Auto & Openbaar Vervoer
- Leefbare & Duurzame plek.



Verkeers veiligheid; oversteekbaar en bereikbaar.

1. Veilige en oversteekbare kruising Kalkmarkt

Er is veel vraag naar een veiligere en beter oversteekbare kruising ter hoogte van de Kalkmarkt, de huidige situatie wordt als onveilig en onduidelijk ervaren. Dit geldt ook voor de afslag van Prins Hendrikkade naar Kalkmarkt en andersom.

In de uitgangspunten voor het ontwerp zal rekening worden gehouden met de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en overzichtelijkheid rondom de Kalkmarkt.

2. Veilige kruising, kruising IJtunnelmond.

Een aantal bezoekers vindt dat de IJtunnelmond en de oversteek tussen de Peperstraat en de

Foeliestraat een veiligere, overzichtelijkere en beter oversteekbare kruising moet worden.

In de uitgangspunten worden het verbeteren van de veiligheid, de oversteekbaarheid van de IJtunnelmond en de oversteek tussen Peperstraat en de Foeliestraat meegenomen.

3. Veilige kruising, gebied rondom Oosterdokseilandbrug (ODE-brug)

Het gebied, de kruising ter hoogte van de ODE-brug wordt als chaotisch en moeilijk oversteekbaar ervaren.

Door de herinrichting van de Prins Hendrikkade wordt het kruispunt ter hoogte van de ODE-brug aangepast, zodat de veiligheid, oversteekbaarheid en overzichtelijkheid verbeteren. De indeling van

de ODE-brug zelf valt buiten de herinrichting en is onderdeel van het project 'Fietsroute IJpleinveer-Nieuwmarkt'.

4. Veilige overstek bij Amrath

Een veiligere en betere overstekbare kruising ter hoogte van het Amrath Hotel, waardoor gasten van hotels een heldere routing hebben naar CS, bewoners van woonboten de Prins Hendrikkade op en af kunnen rijden en sluijverkeer van fietsers richting de ODE brug wordt tegengegaan.

In de uitgangspunten worden het verbeteren van de veiligheid en overstekbaarheid van de kruising ter hoogte van het Amrath Hotel meegenomen.



Verkeersader Prins Hendrikkade veranderen in verblijfsgebied.

Minder asfalt; enkelbaans en een verbeterde overstekbaarheid (door bijv. aanleg van een middenberm) voor de hele Prins Hendrikkade zodat de veiligheid van de voetganger/fietsers verbetert, de Noord- of IJ-zijde beter ontsloten wordt en de uitstraling van het gebied verandert van verkeersader naar verblijfsgebied.

De herinrichting van de Prins Hendrikkade heeft als speerpunt om de veiligheid, overstekbaarheid en overzichtelijkheid te verbeteren. Het uitgangspunt is om een vermindering van de hoeveelheid asfalt, veiligere kruispunten meer ruimte voor de fiets en voetganger. Wel moet het ontwerp de verkeersbewegingen van regio bus, stadsbus en auto aan kunnen.

Bereikbaarheid van de achterliggende buurten

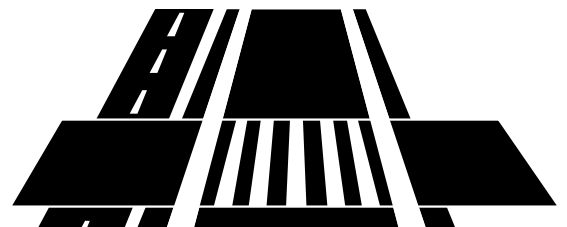
De bereikbaarheid van de achterliggende buurten dient te worden gewaarborgd, in samenspraak met parkeerdruk, het terugdringen van overlast door taxi's, sluijverkeer en niet-bestemmingsverkeer zoals toeristen. De link wordt gelegd met de Agenda Amsterdam Autoluw.

Het uitgangspunt is dat achterliggende buurten en functies bereikbaar blijven. Ook gaan we kijken of lessen getrokken uit een experiment ter hoogte van de Buitenkant, om de taxi en bestemmingsverkeer te reguleren door gebruik van innovatieve technologieën, kunnen worden toepast bij de herinrichting.

Situatie ventweg

Het ontwerp van de ventweg moet zorgvuldig worden herontworpen met oog voor detaillering (lage stoepen), haalbaarheid parkeren (gebruik en bezetting) en met aandacht voor de doelgroepen die laden- & lossen zoals klanten hotels, leveranciers, bewoners/bezoekers woningen.

Vooruitlopend op de herinrichting wordt de ventweg al aangepakt. Dit is nodig om de verkeersveiligheid op de weg te verbeteren. Het uitgangspunt voor de definitieve herinrichting is om voor alle ventwegen aan de Prins Hendrikkade de veiligheid te verbeteren en deze in te richten als fietsroute in 2 richtingen en de toegankelijkheid voor de voetganger te verbeteren. Wel moeten bedrijven, woningen en achterliggende buurten en functies bereikbaar blijven en moeten leveranciers kunnen blijven laden en lossen.





Ruimte voor fietser en voetganger

Zuidelijk fietspad

Een duidelijke en voldoende brede en toegankelijke fietsroute aan de zuidzijde van de Prins Hendrikkade. Waar de fietsers niet worden gehinderd door gevaarlijke situaties zoals laden & lossen of onoverzichtelijke kruisingen.

Bij de herinrichting van de Prins Hendrikkade is het uitgangspunt een doorgaande route voor fietser aan de Zuidkant in twee richtingen te creëren die veilig en overzichtelijk is.

Noordelijk fietspad

Er is discussie over het ontwerp, de nut en noodzaak van de noordzijde fietsroute. Er zijn voorstanders om deze op te heffen, anderen zijn juist voor het behouden en verbeteren van deze fietsroute noordzijde. Er moet in ieder geval een duidelijk plan voor komen.

Bij de herinrichting van de Prins Hendrikkade is het uitgangspunt om de route voor fietser en voetganger aan de Noordzijde veiliger en overzichtelijker te maken. Het uitgangspunt hiervoor is om de voetganger aan de Noordzijde meer ruimte te geven en de nadruk te leggen op de kwaliteit van verblijfsgebied. Aan de Zuidzijde is het uitgangspunt om meer ruimte te geven aan de fietser door een voldoende breed tweerichting fietspad met veiligere kruispunten en minder oversteken.

Noordzijde wandelboulevard – flaneren op de Prins Hendrik Kade

EDe IJ-zijde van de Prins Hendrikkade wordt door veel bezoekers van de inloop bestempeld als een onduidelijk en onderbenut stuk openbare ruimte; een plek met veel potentie! Als het goed ingericht wordt, een programma krijgt en goed bereikbaar wordt kan het uitgroeien tot een heuse boulevard. Een duidelijke en voldoende brede en toegankelijke wandelroute aan de noordzijde met uitzicht over het Oosterdok, met eventueel informeel fietsen. Waar flaneren, even hangen, zitten tussen het groen en een frisse neus halen de norm is.

Het uitgangspunt is dat er meer ruimte voor voetgangers komt aan de IJzijde. Ook wordt de Prins Hendrikkade straks groener en is het uitgangspunt dat fietsers aan de zuidkant een 2 richtingsfietspad krijgen.





Auto en openbaar vervoer; leidend is de leefbaarheid.

Duidelijke aanpak touringbussen

Er wordt een duidelijk plan voor het omgaan met touringcars gevraagd voor hoe ze het gebied mogen gebruiken en hoe hier eventueel op wordt gehandhaafd.

Het uitgangspunt voor de herinrichting van de Prins Hendrikkade is dat de touringcar geen plek heeft op de Prins Hendrikkade (stedelijk beleid) om onveilige en onoverzichtelijke situaties te voorkomen.

Maatregelen om de veiligheid en luchtkwaliteit te verbeteren

Er wordt een duidelijk plan gevraagd voor de hele Prins Hendrikkade om de veiligheid en de luchtkwaliteit te verbeteren, zodat de uitstraling van het gebied verandert van verkeersader/snelweg naar verblijfsgebied. De maximale snelheid zou omlaag kunnen van 50 naar 30, het plaatsen van bebording, verbetering van signalering en/of plaatsen van flitser.

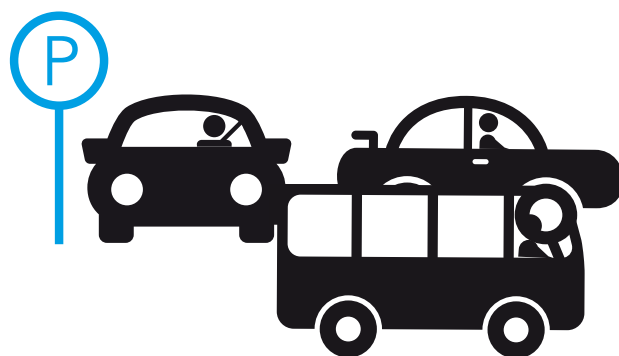
Wel zorgen dat bussen en auto er ook een plek hebben.

Het uitgangspunt bij de herinrichting van de Prins Hendrikkade is de weg opnieuw in te richten met overzichtelijkere kruispunten, meer loopruimte te creëren, een vrij liggend 2 richtingsfietspad aan te leggen en meer groen aan te leggen. Op deze manier nodigt de weg minder uit om hard te rijden en verbeteren we de luchtkwaliteit. De maximumsnelheid kunnen we niet aanpassen omdat de weg een Hoofdnet en Plusnet auto is. Het plaatsen van flitspalen is niet haalbaar omdat er sprake is van verkeersgevaarlijke situaties, dat is op de Prins Hendrikkade niet het geval.

Openbaar vervoer, en met name het busvervoer

Er was veel discussie onder de bezoekers aan de inloop over het openbaar vervoer (OV) en met name het busvervoer. Er wordt geopperd dat het aantal bushaltes omlaag kan, de hoeveelheid busverkeer kan worden aangepast, suggesties voor andere routes en aparte busbanen. Maar ook alternatieve suggesties voor het terugbrengen van tramverbinding. Extra aandacht wordt gevraagd voor parkeren van fietsen bij (streekvervoer) bushaltes en de toegankelijkheid van bushaltes.

Bij de herinrichting van de Prins Hendrikkade zal worden bekeken hoe voor het openbaar vervoer, met de huidige en toekomstige verkeersintensiteit en de bijbehorende voorzieningen, de doorstroming van de bus en de toegankelijkheid van de bushaltes kan worden verbeterd.





Leefbare en duurzame plek

Fietsparkeren

Fietsparkeren dient voldoende en doordacht te zijn met een afweging tussen ruimte op de stoep en beheer van fietsen, met aandacht voor de doelgroepen: (bus-)reiziger, de (studenten-)huisbewoner, en toerist.

Bij de herinrichting van de Prins Hendrikkade is het uitgangspunt om voldoende capaciteit voor fietsparkeren te creëren. Bij het ontwerp zal er ook rekening worden gehouden met genoeg ruimte voor voetgangers om ongehinderd de stoep te gebruiken.

Afvallogistiek

De huidige inzamellogistiek, het aan de straatkant aanbieden van het vuilnis en het aantal vuilnisbakken in de openbare ruimte voor bezoekers en bewoners, leidt tot zwerfafval, ergernissen over niet op de goede

manier aanbieden van het vuil, klachten over de toegankelijkheid en verminderde leefbaarheid van het gebied. Er worden veel suggesties gedaan voor het plaatsen van meer en ondergrondse containers en het faciliteren van beter gescheiden inzameling (o.a. groen afval).

Bij de herinrichting van de Prins Hendrikkade is het uitgangspunt(zwerf)afval en de bijbehorende voorzieningen worden geoptimaliseerd en worden verbeterd.

Geluidsoverlast

Er wordt door een aantal omwonenden geluidsoverlast ervaren, door de grote hoeveelheid verkeer, optrekkende motoren en taxi's 's nachts. Bij de herinrichting van de Prins Hendrikkade is het uitgangspunt dat het nieuwe ontwerp minder uitnodigt tot hard rijden. Er zal in het ontwerp

altijd een afweging worden gemaakt tussen de leefbaarheid van het gebied ten opzichte van verkeersfunctie die de Prins Hendrikkade heeft voor de bereikbaarheid van de stad.

Groen.

Veel bezoekers geven aan dat meer groen kan bijdragen aan een leefbaar en klimaatbestendig gebied met meer verblijfskwaliteit in plaats van een luchtvervuilende verkeersader. Er wordt een duidelijk plan gevraagd voor de algehele Prins Hendrikkade om het groen te verbeteren, niet alleen aan de hoge kade met bomen; maar ook wat betreft materialisatie van de middenberm, de ventwegzijde, de lage kade en pieren.

In de uitgangspunten wordt meegenomen dat we de Prins Hendrikkade gaan vergroenen om zo bij te dragen aan een gebied dat groener, leefbaarder, verbeterde luchtkwaliteit en klimaatbestendiger is.

Verbeteren verlichting

De verlichting dient te worden verbeterd, zodat de veiligheid van de voetganger verbetert en de uitstraling van het gebied verandert van verkeersader naar verblijfsgebied.

Bij de herinrichting van de Prins Hendrikkade zal worden onderzocht welk verlichtingsplan bij het gebied past zodat de veiligheid, en overzichtelijkheid verbeteren. Hierbij zal er oog zijn voor de verschillende gebruikers en verkeersmodaliteiten.

Programmering en functie toevoegen

Door aan de openbare ruimte programmering toe te voegen wordt de verblijfsfunctie van het gebied gestimuleerd. Diverse bezoekers hadden hier goede suggesties voor zoals horeca en het pro-actief stimuleren van sporten en bewegen op de kade.

Bij de herinrichting van de Prins Hendrikkade zal worden onderzocht of de inrichting van de openbare ruimte kan bijdragen om het gebied levendiger te maken, door bijvoorbeeld de sporter te faciliteren. Er wordt geen horeca opgenomen in het programma, omdat dit niet past in het huidige bestemmingsplan en het stedelijk beleid van de stad, op deze plek.

Gebied lage kade & pieren

Een duidelijke ontwerp tactiek die zal helpen om de verblijfsruimte aan de lage kade en pieren te verbeteren op het gebied van toegankelijkheid en veiligheid. Suggesties die worden geopperd zijn een betere verlichting, het toevoegen van een extra trap en het herinrichten van de pieren.

Bij de herinrichting van de Prins Hendrikkade is het uitgangspunt om voor de lage kade de toegankelijkheid en de veiligheid te borgen. Er zal technisch onderzoek worden gedaan naar de staat van de pieren en kademuren. Als er geen directe urgentie is, worden vallen deze buiten het project. Als de kademuren onveilig blijken te zijn, worden deze in het stadsbrede programma kademuren opgenomen.

Algemeen

Bewoners zouden graag de graffiti service van de gemeente terugzien. En een andere ergernis is het fietsgedrag van (onervaren) toeristen.

Wij gaan niet onderzoeken of de graffiti service van de Gemeente terug kan komen. Er zal wel rekening worden gehouden in het ontwerp met het creëren van plekken die graffiti gebruik ontmoedigen. Ook wordt de Prins Hendrikkade na de herinrichting overzichtelijker, dit zal fietsende toeristen faciliteren in hun fietsgedrag.





Bijlage bijeenkomst Kattenburgerstraat 25 juni

Op donderdag 25 juni vond de online bijeenkomst plaats over de vernieuwing Kattenburgerstraat. Het projectteam ging dieper in op de aanleiding voor het verwachte extra verkeer door de Kattenburgerstraat. Ook is er uitgelegd wat de gevolgen ervan zijn voor geluid en luchtkwaliteit.

Bekijk de online bijeenkomst van 25 juni <https://vimeo.com/433616678>

Bekijk de vragen die gesteld zijn en de antwoorden daarop

Vraag en antwoorden webinar Kattenburgerstraat

20 juni 2020

Vragen over Agenda Amsterdam Autoluw

Als we beginnen om al het Sluipverkeer uit de Binnenstad te weren, wat is dan het effect op de Kattenburgerstraat?

Verschillende maatregelen in de Agenda Amsterdam Autoluw zijn bedoeld om het doorgaand verkeer in de binnenstad te weren. Zo zorgen de verkeersmaatregelen rondom de Oostertoegang en in de Haarlemmer Houttuinen dat het doorgaand autoverkeer van oost naar west wordt geweerd van de meest korte centrumroute. Dit autoverkeer gaat meer gebruik maken van de centrumring.

Voor de Kattenburgerstraat leiden de verkeersmaatregelen in de Oostertoegang tot een toename van circa 23% extra autoverkeer. In combinatie met verkeersmaatregelen bij de Haarlemmer Houttuinen (maatregel 17) daalt deze toename naar circa 14%. Met aanvullende maatregelen kan het verkeer nog meer naar de centrumring worden verplaatst. Het aantal auto's in de Kattenburgerstraat kan dan afnemen, tot zelfs minder verkeer dan nu.

Het uitgangspunt van Autoluw is beperken van het autoverkeer. Voor de Kattenburgerstraat betekenen alle varianten alleen maar meer verkeer, terwijl het huidige verkeer nu al zorgt voor overlast. Nu wordt gedaan alsof minder stijging positief is. Ook de Kattenburgerstraat heeft recht op minder verkeer. Er is geen integrale visie.

De Agenda Amsterdam Autoluw heeft als doel de stad leefbaar en toegankelijk te maken door de instroom van autoverkeer te verminderen. Hiervoor zijn verschillende maatregelen nodig, zoals gedragsaanpak, meer alternatieven (zoals OV en deelmobiliteit) en maatregelen die het autoverkeer ontmoedigen (zoals hogere parkeertarieven). Met de Agenda zorgen we ook voor circulatiemaatregelen, zodat grote knelpunten kunnen worden opgelost. Op sommige plekken kunnen maatregelen leiden tot meer verkeer. Zoals extra autoverkeer in de Kattenburgerstraat als gevolg van maatregel 15. Andere maatregelen zorgen juist voor een vermindering van autoverkeer in de straat. Zoals verkeersmaatregelen bij de Haarlemmer Houttuinen. Voor de Kattenburgerstraat onderzoeken we of aanvullende maatregelen mogelijk zijn om het autoverkeer te verminderen en of de overlast van het autoverkeer kan worden verminderd. Het uitvoeren van maatregel 15 en 17 gecombineerd met het instellen van 30km/u in de Kattenburgerstraat zorgt dat het verkeer meer gebruik maakt van de centrumring. Voor de Kattenburgerstraat betekent dat een vermindering van autoverkeer.

Vragen over Agenda Amsterdam Autoluw

<p>Is het gebrek aan ambitie in autoluw door de corona crisis niet compleet achterhaald? Een 30 km/u zone voor het hele centrum komt er nog niet op korte termijn en vormen van betaalde toegang worden alleen maar onderzocht. Mede hierdoor is de terugdringing van het autoverkeer in de stad beperkt en hebben we in de Kattenburgerstraat met de plannen van autoluw vooralsnog te maken met verkeerstoename in plaats van de benodigde afname. Drastisch minder autoverkeer zo heeft de crisis laten zien vergroot de leefbaarheid drastisch.</p>	<p>De Agenda Amsterdam Autoluw heeft als doel de stad leefbaar en toegankelijk te maken door de instroom van autoverkeer te verminderen. Tegelijkertijd moet de stad bereikbaar blijven. Groot deel van het verkeer bestaat uit bewoners, logistiek en bezoekers met een binding met de stad (bezoek aan bewoners of zakelijk bezoek). Het verminderen van auto's in de stad is iets dat zorgvuldig moet gebeuren: er moeten voldoende alternatieven zijn. Met verschillende maatregelen, zoals gedragsmaatregelen, het bieden van voldoende alternatieven en maatregelen om autoverkeer te ontmoedigen (zoals hogere parkeertarieven) wordt daar aan gewerkt. Daar werken we komende jaren naar toe.</p>
---	---

Vragen over besluitvorming

<p>Klopt het dat er vooralsnog één ding vaststaat, dat er meer verkeer gaat komen in de Kattenburgerstraat? En dat alle voorstellen voor verbetering dingen zijn die nog onderzocht moeten worden en misschien wel of niet gaan gebeuren? Of is er al iets wat zeker gaat gebeuren?</p>	<p>De gemeenteraad heeft in januari 2020 het besluit genomen dat de fietsroutedoor de Oostertoegang en die van de Kattenburgerstraat naar westkant van CS moet worden verbeterd (maatregel 15 Agenda Amsterdam Autoluw). Een belangrijke voorwaarde om dat te kunnen doen is éénrichtingsverkeer in de Oostertoegang. De gemeenteraad heeft opdracht gegeven de maatregel uit te werken tot een integraal plan (Nota van Uitgangspunten). Hierbij heeft de gemeenteraad gevraagd om aanvullende maatregelen te onderzoeken om de leefbaarheid in de Kattenburgerstraat te vergroten. Aanvullende maatregelen kunnen o.a. zijn het verschuiven van de rijbaan en het invoeren van 30km/u. Ook dit wordt opgenomen in de Nota van Uitgangspunten.</p> <p>Deze Nota wordt in het najaar 2020 vrijgegeven voor inspraak. Naar verwachting stelt de gemeenteraad deze dan begin 2021 vast. Dan worden de maatregelen definitief.</p>
<p>Kunnen jullie de data delen wanneer welke beslissingen worden gemaakt?</p>	<p>De gemeenteraad heeft in januari 2020 het besluit genomen dat de fietsroutedoor de Oostertoegang en die van de Kattenburgerstraat naar westkant van CS moet worden verbeterd (maatregel 15 Agenda Amsterdam Autoluw). Een belangrijke voorwaarde om dat te kunnen doen is éénrichtingsverkeer in de Oostertoegang. De gemeenteraad heeft opdracht gegeven de maatregel uit te werken tot een integraal plan (Nota van Uitgangspunten). Hierbij heeft de gemeenteraad gevraagd om aanvullende maatregelen te onderzoeken om de leefbaarheid in de Kattenburgerstraat te vergroten. Aanvullende maatregelen kunnen o.a. zijn het verschuiven van de rijbaan en het invoeren van 30km/u. Ook dit wordt opgenomen in de Nota van Uitgangspunten.</p> <p>Deze Nota wordt in het najaar 2020 vrijgegeven voor inspraak. Naar verwachting stelt de gemeenteraad deze dan begin 2021 vast. Dan worden de maatregelen definitief.</p>

Vragen over besluitvorming

Ik heb het gevoel dat er niet naar bewoners geluisterd wordt. De plannen liggen al vast.	De gemeenteraad heeft in januari 2020 het besluit genomen dat de fietsroutedoor de Oostertoegang en die van de Kattenburgerstraat naar westkant van CS moet worden verbeterd (maatregel 15 Agenda Amsterdam Autoluw). Begin 2021 neemt zij het besluit hoe deze fietsroute het beste kan worden verbeterd. Eénrichtingsverkeer in de Oostertoegang lijkt de beste oplossing. Na de protesten van Kattenburgers heeft de gemeenteraad de opdracht gegeven om de negatieve effecten voor de Kattenburgerstraat te beperken. Door verschillende maatregelen lijkt het goed mogelijk om het verkeer te kunnen verminderen en de leefbaarheid te kunnen vergroten in de Kattenburgerstraat.
--	--

Vragen over verkeer

Waar komen al deze auto's vandaan als het 'buurtverkeer' is? Komen ze uit Noord, buiten de Singelgrachtroute?	Het extra verkeer op de Kattenburgerstraat, als gevolg van het éénrichtingsverkeer in de Oostertoegang, komt uit het westelijke deel van de stad. Het is verkeer dat nu gewend is om richting hun bestemming (in het (zuid-) oostelijke deel of noordelijke van de stad) gebruik te maken van de route via de Oostertoegang. Ofwel om zo snel mogelijk bij de IJtunnel te komen richting het noorden, ofwel om zo snel mogelijk op de Wibautas te komen, richting het zuiden.
Het verkeersmodel onderzoekt de hoeveelheid verkeer op drie moment op de dag. Hoe zijn de cijfers verwerkt?	In het Amsterdamse verkeersmodel worden drie momenten op de dag berekend: ochtendspits, avondspits en de rest van de dag. In het verkeersmodel wordt gekeken of de doorstroming op piekmomenten gegarandeerd is.
Kunnen de verkeerscijfers worden uitgesplitst naar dagdelen en naar soort verkeer (zwaar/licht)?	Ja dat kan. Al deze cijfers zitten niet in de huidige rapportage omdat dit veel cijfermateriaal is. Deze cijfers kunnen worden toegelicht tijdens een gesprek met verkeerskundigen.
Wat is de verkeerstoename per richting?	Bij de variant alleen maatregel 15 is op de Kattenburgerstraat in zuidelijke richting sprake van een 100% toename, en in noordelijk richting sprake van een 77% afname. Voor beide richtingen samen levert dat een toename van 23% op.
Waarom niet de Kattenburgerstraat ook éénrichting verkeer maken?	Eén van de aanvullende maatregelen die afgelopen maanden is onderzocht is het effect van éénrichtingsverkeer op de Kattenburgerstraat. Het verkeer in de Kattenburgerstraat neemt in deze situatie af. Maar er is ook een toename van verkeer in omliggende straten. Deze straten zijn daarvoor qua inrichting niet geschikt. Het uitvoeren van maatregel 15 en 17 gecombineerd met het instellen van 30km/u in de Kattenburgerstraat heeft minder negatieve effecten op de omliggende straten dan bij éénrichtingsverkeer in de Kattenburgerstraat. Terwijl het autoverkeer wel vermindert ten opzichte van de huidige situatie.
Bij mijn weten vereist een 30km/u zone verkeersdrempels. Dit combineert niet met OV en hulpdiensten. Bestaat hier wel een oplossing voor in een ontwerp?	De invoering van 30km/u in de Kattenburgerstraat lijkt wenselijk. Hoe dit kan worden ingevoerd zijn we aan het onderzoeken. Gesprekken met GVB en nood- en hulpdiensten worden op dit moment gevoerd. We onderzoeken hoe we de verschillende belangen in het ontwerp kunnen inpassen.

Vragen over verkeer	
De invoering van 30km/u is een maatregel waar bewoners om hebben gevraagd. Het zou prachtig zijn, maar is nog uiterst onzeker. Waarom heeft de gemeente niet al gesproken met GVB en nood- en hulpdiensten om ons uitsluitel te geven of 30km/u kan worden ingevoerd?	Dankzij inspanning van de bewoners is de invoering van 30km/u op de agenda gekomen. De invoering van 30km/u in de Kattenburgerstraat lijkt wenselijk. Hoe dit kan worden ingevoerd zijn we aan het onderzoeken. Gesprekken met GVB en nood- en hulpdiensten worden op dit moment gevoerd. We onderzoeken hoe we de verschillende belangen in het ontwerp kunnen inpassen.
Het probleem met de doorstroming op de kruising met de Piet Heinkade komt voor een groot deel door de afstelling van de verkeerslichten, niet zozeer het gebrek aan ruimte. Wat wordt daar aan gedaan?	In het circulatieonderzoek zijn de kruisingen, (dus ook met de Piet Heinkade) doorgerekend en is onderzocht of de verkeerslichten beter kunnen worden afgesteld. Dat is het geval. Daarnaast voorkomt een extra rechtsaf-strook vanaf Kattenburgerstraat naar Piet Heinkade een conflict tussen afslaand autoverkeer met overstekende fietsers. Ook zorgt het verlengen van de opstelstrook op de Piet Heinkade richting Kattenburgerstraat voor een verbetering van de doorstroming.
Welk effect heeft de sluiting van de Piet Heintunnel op de hoeveelheid verkeer in de Kattenburgerstraat?	Het is niet de verwachting dat de sluiting van de Piet Heintunnel leidt tot extra verkeer in de Kattenburgerstraat. Tijdens de sluiting van de Piet Heintunnel in 2018 zijn verkeerstellingen gedaan en daaruit blijkt dat het overgrote deel van het autoverkeer naar haar bestemming rijdt via de Amsterdamsebrug, Middenweg, Gooiseweg en/of de IJ-tunnel.

Vragen over de inrichting van de straat	
Er is ons een groene fietsstraat beloofd op de Kattenburgerstraat, hoe gaan jullie dat waarmaken?	Er is altijd gesproken over het creëren van een Kattenburgerstraat met meer ruimte voor de fietsers en voetgangers. Ook willen we de groene uitstraling van de straat behouden en waar mogelijk versterken. De uitgangspunten worden begin 2021 vastgesteld door de gemeenteraad. Na vaststelling werken we de uitgangspunten verder uit in het ontwerp van de Kattenburgerstraat. U kunt hier over meedenken.
Bij de 7m-variant lijkt het trottoir bij het Marineterrein vrij breed. Is een variant van 7,5+ meter ook mogelijk?	Nee, dat is helaas niet mogelijk. We willen de huidige bomenrij zoveel als mogelijk behouden. Met het verder verplaatsen van de rijbaan richting Marineterrein kan deze bomenrij niet behouden blijven.
Is de verplaatsing van de rijbaan met 7 meter zeker?	Er zijn twee varianten onderzocht. Het verschuiven van de rijbaan met 4 meter en met 7 meter. De 7-meter variant lijkt het meest bij te dragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in de straat. Deze varianten worden na de zomer vrijgegeven voor inspraak. Hier kunnen belanghebbenden op reageren. Bij de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten begin 2021 wordt het besluit genomen..
De verblijfsruimte is een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte, zo staat ook in de Visie Openbare Ruimte, pagina 6. Waarom knippen jullie dat nu weer op door sociaal en verkeer los te koppelen.	In dit project richten we ook de openbare ruimte van de Kattenburgerstraat opnieuw in. Het verbeteren van de verblijfskwaliteit krijgt daar een centrale plek. Door het versmallen en het verschuiven van de rijbaan ontstaat er meer ruimte voor verblijfsruimte. Na vaststelling van de Nota van Uitgangspunten begin 2021 starten we met het ontwerp van de openbare ruimte. U kunt hier over meedenken.

Vragen over de leefbaarheid	
De bewoners op de Kattenburgerstraat kunnen extra verkeersoverlast niet aan. Wij willen minder verkeersoverlast, minder lawaai en minder vervuiling. Overlast is en blijft onacceptabel.	<p>Dit signaal heeft de buurt ook bij de raadsbehandeling van de Agenda Amsterdam Autoluw afgegeven. Bij de vaststelling van die Agenda heeft de gemeenteraad diverse moties aangenomen om uit te zoeken op welke wijze de negatieve effecten in de Kattenburgerstraat kunnen worden verminderd.</p> <p>Tijdens de webinar zijn de resultaten van deze onderzoeken gepresenteerd. Door invoering van éénrichtingsverkeer in de Oostertoegang gaat er meer autoverkeer rijden in de Kattenburgerstraat. Door ook andere maatregelen te treffen in de stad en in de Kattenburgerstraat zelf is het mogelijk om het autoverkeer in de Kattenburgerstraat te verminderen. Ook zijn er verschillende maatregelen om de verkeersveiligheid, geluidshinder en luchtkwaliteit te verbeteren.</p>
Kunnen de absolute getallen uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit worden gedeeld? Ook in verhouding met WHO- en RIVM normen?	De absolute getallen en de WHO-normen zijn terug te vinden in het onderzoek van TNO. Dit onderzoek is terug te vinden op onze projectpagina. Klik hier voor het onderzoek.
Het extra zware verkeer dat op komst is na renovatie van de Piet Heintunnel gaat extra trillingen geven. Er zijn nu al vele scheuren in de woningen in de Kattenburgerstraat, hebben jullie daar weet van?	<p>Het is ons niet bekend of er scheuren in woningen in de Kattenburgerstraat zijn en waar die door zijn veroorzaakt.</p> <p>Met de herinrichting komt het autoverkeer verder van de woningen te liggen. De verwachting is dat hinder van het verkeer bij de woningen daardoor afneemt. Verkeersdrempels en straatklinkers kunnen trillingshinder veroorzaken. Deze zijn daarom in de Kattenburgerstraat minder geschikt.</p> <p>De Piet Heintunnel is nu gesloten voor vrachtverkeer. Na de tunnelrenovatie in 2022 is deze tunnel weer toegankelijk voor regulier vrachtverkeer. In de VMA (Verkeersmodel Amsterdam) wordt geen rekening gehouden met tijdelijke afsluitingen. Dat betekent dat er op dit moment mogelijk minder vrachtverkeer rijdt dan er volgens het VMA model rijdt.</p>

Vragen over andere ontwikkelingen in het gebied	
Hebben jullie rekening gehouden met de toename van overlast door extra treinverkeer?	<p>TNO heeft berekend wat de effecten van extra autoverkeer in de Kattenburgerstraat zijn op de luchtkwaliteit en geluid op de woningen. Ook heeft TNO de effectiviteit van maatregelen aan de weg op de luchtkwaliteit en geluid bij de woningen berekend. Er is door TNO niet gekeken wat het effect van extra treinverkeer is voor de geluidshinder bij de woningen.</p> <p>ProRail heeft de geluidsproductie als gevolg van het (toenemende) treinverkeer door Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) onderzocht. Hieruit blijkt dat de geluidsproductie van het treinverkeer binnen de toegestane normen blijft. Naar aanleiding van klachten van omwonenden gaat de gemeente ProRail wel verzoeken om nog extra onderzoek te doen naar de mogelijkheden van geluidsbepalende maatregelen aan het spoorviaduct.</p>

Vragen over andere ontwikkelingen in het gebied

<p>Wat wordt er gedaan aan touringcarproblematiek in Kattenburgerstraat? Het probleem van touringcars speelt al jaren in de Kattenburgerstraat en die net geplaatste obstakels zijn eigenlijk een vervanging van die bloembakken die er al lang stonden.</p>	<p>In de Agenda Touringcar 2020-2025 zijn verschillende maatregelen opgenomen om het aantal touringcars in de binnenstad te verminderen. Komende jaren komen er meer overstaplocaties, touringcar hubs en strengere milieu-eisen. Het effect van de Agenda Touringcar op de Kattenburgerstraat is afhankelijk van de effectiviteit van de maatregelen. De Agenda Touringcar wordt na de zomer vastgesteld door de gemeenteraad.</p> <p>Bij de vaststelling van de Agenda Amsterdam Autoluw begin dit jaar heeft de gemeenteraad gevraagd maatregelen te treffen om overlast van foutgeparkeerde touringcars in de Kattenburgerstraat te beperken. Deze bloembakken zijn daar een uitwerking van. Bij de herinrichting van de straat wordt gekeken of er ook andere maatregelen te treffen zijn om foutparkeren tegen te gaan.</p>
<p>Agenda Touringcar 2020-2025 is heel schadelijk voor de Kattenburgerstraat omdat in het plan nu veel huidige routes zijn geschrapt en touringcars straks verplicht door onze woonwijk moeten rijden. Dat komt dus nog eens bovenop al het andere verkeer.</p>	<p>De Kattenburgerstraat blijft de komende jaren onderdeel van de touringcarroute. In de Agenda Touringcar zijn verschillende maatregelen opgenomen om het aantal touringcars in de binnenstad te verminderen. Komende jaren komen er meer overstaplocaties, touringcar hubs en strengere milieueisen. Het effect van de Agenda Touringcar op de Kattenburgerstraat is afhankelijk van de effectiviteit van de maatregelen. De Agenda Touringcar wordt na de zomer vastgesteld door de gemeenteraad.</p> <p>Zie de inspraakversie van de Agenda Touringcars 2020 – 2025 op de website van de gemeente. Die kunt u hier downloaden.</p>
<p>Waarom niet touringcars volledig bannen van de binnenstad?</p>	<p>Amsterdam zet in op het verminderen van de overlast van touringcars, onder andere door ze meer aan de rand van de stad op te vangen en door te eisen dat ze uitstootvrij worden. Touringcars volledig verbieden zou te veel negatieve gevolgen hebben voor bijvoorbeeld groepen ouderen en schoolklassen die naar Amsterdam komen.</p>
<p>Kunnen we camera's plaatsen op de Prins Hendrikkade?</p>	<p>Er is onderzoek gedaan door het programma Verkeersveiligheid of een flitspaal kan worden geplaatst op de Prins Hendrikkade. Daarbij zijn data over snelheid en ongevallen getoetst aan het Beleidskader Flitspalen van het Openbaar Ministerie. Het wordt niet kansrijk geacht dat het Openbaar Ministerie een flitspaal in deze straat plaatst. Tijdens de herinrichting van de straat wordt het wegprofiel aangepast, waardoor de kans op snelheidsovertredingen wordt verkleind.</p>
<p>Komt op de Prins Hendrikkade eenrichtingsverkeer? Richting het station of juist vanaf het station ?</p>	<p>Er zijn geen plannen voor éénrichtingsverkeer op de Prins Hendrikkade. Om de fietsroute door de Oostertoegang te verbeteren is het voorstel om éénrichtingsverkeer in de Oostertoegang in te stellen.</p>
<p>Krijgt de Prins Hendrikkade ook nieuw asfalt?</p>	<p>De Prins Hendrikkade zal volledig worden heringericht. Ook het asfalt wordt vervangen.</p>