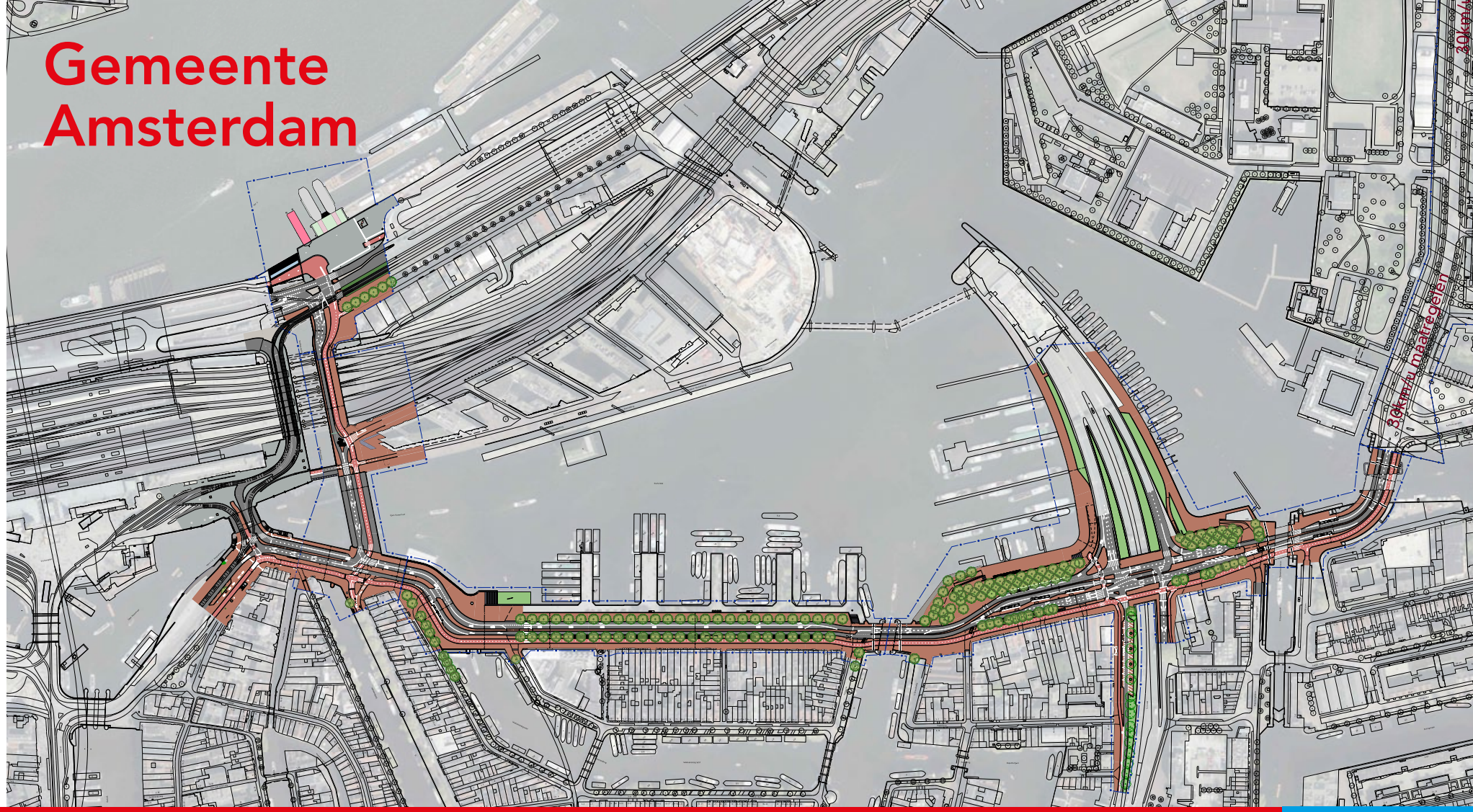
Gemeente Amsterdam



Nota van Beantwoording

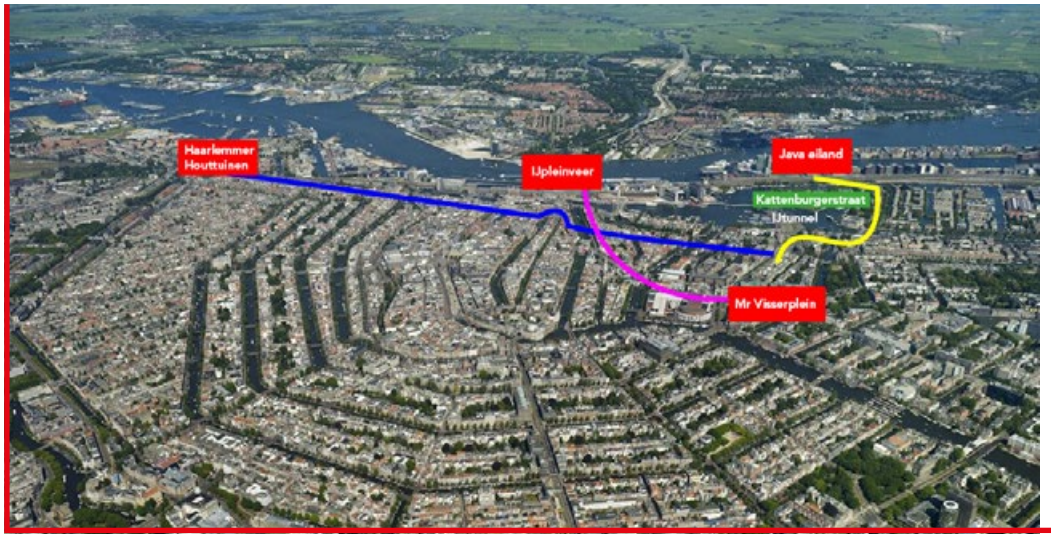
Oostertoegang - Prins Hendrikkade Oost - Kattenburgerstraat

Uitwerking van maatregel 15 van de Agenda Autoluw Amsterdam

28-09-2021

Voorwoord

Voor u ligt de Nota van Beantwoording Oostertoegang - Prins Hendrikkade Oost - Kattenburgerstraat (hierna NvB). Dit document is het resultaat van de inspraakprocedure voor de plannen voor de Oostertoegang – Prins Hendrikkade Oost – Kattenburgerstraat. Het bundelt en beantwoordt de inspraakreacties op de concept Nota van Uitgangspunten (hierna NvU). Belanghebbenden hebben in de periode van 13 januari 2021 tot 24 februari 2021 de plannen kunnen inzien en een reactie kunnen geven. Door de financiële gevolgen van de veranderingen in het investeringsstelsel o.a. door coronacrisis zijn de plannen gewijzigd. Hieronder leest u waarom en wat er veranderd is.



Figuur 1 Overzicht van verbeteren fietsroutes maatregel 15 Agenda Amsterdam Autoluw

Gevolgen voor de Oostertoegang, Prins Hendrikkade Oost en Kattenburgerstraat

De gevolgen van de corona crisis voor de financiën van de Gemeente Amsterdam zijn groot. De verbetering van de fietsroute door de Oostertoegang gaat echter wel door. Dit is nodig gezien de drukte en knelpunten op deze route. Helaas heeft het college wel moeten afzien van de uitvoering van een deel van de plannen van de Kattenburgerstraat en worden de plannen voor de Prins Hendrikkade uitgesteld, maar deze plannen zijn niet van tafel, ook omdat de Prins Hendrikkade Oost op afzienbare termijn groot onderhoud nodig heeft. Bij de financiële afweging van investeringen door de gemeente is met name voorrang gegeven aan onderhoud aan bruggen en kademuren, boven vernieuwingsprojecten zoals de bouw van de brug en de tunnel voor de Kattenburgerstraat.
Het project Kattenburgerstraat had als belangrijke doelstelling om de gevolgen te verminderen van de verwachte verkeerstoename als gevolg van de invoering van het eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang. Het college heeft een plan laten opstellen om de verwachte verkeerstoename te verminderen met het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit plan bevat maatregelen om deze snelheid af te dwingen, zoals een aangepaste middenberm, een versmalling van de rijbaan, het halteren van de bus op de rijbaan en kruisingen in klinkers in plaats van asfalt. Tegelijkertijd worden enkele groenmaatregelen uitgevoerd om de leefbaarheid van de straat te vergroten. De Prins Hendrikkade Oost wordt uitgesteld tot na 2025.

Alternatieve wijze van beantwoording van uw reacties op de Kattenburgerstraat

Wij vinden uw opmerkingen en reacties op de concept NvU belangrijk en hebben deze beantwoord in het licht van de nieuwe plannen voor de Kattenburgerstraat. Niet alle reacties die wij hebben ontvangen zijn nog van toepassing op de nieuwe plannen. De reacties die

Voorwoord

niet meer van toepassing zijn, staan weergegeven in dit document maar zijn niet meer beantwoord.

Belanghebbenden zijn op verschillende manieren, via inloopavonden, buurtgesprekken etc., betrokken geweest bij de totstandkoming van de concept NvU. De inspraakprocedure is aangekondigd door middel van verschillende communicatiemiddelen; 6.400 huis aan huis brieven, e-mails, nieuwsitems via de online communicatiekanalen van de gemeente Amsterdam, een social mediacampagne, tekstkarren in de straat en een aankondiging in de zaterdageditie van het Parool.

De digitale inspraakpagina is door 1081 unieke bezoekers bezocht. Via social media hebben 4971 bezoekers de webpagina bereikt. 41 personen hebben een digitaal inspraakspreekuur bijgewoond. 223 personen hebben gezamenlijk 513 reacties en/of vragen ingediend.

Van de inspraakreacties zijn er twee met precies dezelfde inhoud in de vorm van een petitiebrief opgestuurd, namens respectievelijk 400 en 28 bewoners van de Prins Hendrikkade Oost. Deze zijn in bijlage 1 terug te vinden. Hiernaast zijn er onder andere reacties gekomen vanuit het Marineterrein, Rijksvastgoedbedrijf, Nemo Science Museum, Scheepvaartmuseum, Hotel Amrâth, Fietsersbond en Charterhaven. Stadsdeel Centrum en stadsdeel Oost hebben beiden advies uitgebracht over de uitgangspunten en het bijgevoegde schetsontwerp.

Naar aanleiding van de inspraakreacties zijn enkele onderdelen in de plannen aangepast. Deze zijn verwerkt in de NvU. Daarnaast zijn een flink aantal aandachtspunten meegegeven die in de ontwerpfase worden opgepakt. Voorliggende NvB wordt vastgesteld door het college van B&W en samen met de NvU aangeboden aan de gemeenteraad. De gemeenteraad stelt vervolgens de NvU vast.

Inhoud

Samenvatting 3

1 Inleiding 7

2 Advies dagelijks bestuur stadsdeel Centrum en Oost 8

2.1 Stadsdeel Centrum 8
2.2 Stadsdeel Oost 9

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang 10

3.1 Algemeen sentiment 10
3.2 Kruising Geldersekade, ODE & Oostertoegang 11
3.3 Ambitie Agenda Amsterdam Autoluw, verkeerscirculatie door Maatregel 15 en verkeersonderzoeken 12
3.4 Zorgen om leefbaarheid vanwege afval, geluidshinder en luchtkwaliteit 12
3.5 Inrichting openbare ruimte 13
3.6 Wandelboulevard en lage kade 13
3.7 Zorgen om de kap van bestaande bomen en wens tot meer groen 14
3.8 Oversteekbaarheid 15
3.9 Fietspad, snorfietsen op de rijbaan en fietsparkeervoorzieningen 15
3.10 30 km/uur en snelheidsremmende maatregelen 16
3.11 (Regio)bussen, zwaar verkeer en touringcars 16
3.12 Parkeerdruk en parkeeroplossingen voor het gebied 17
3.13 Toegankelijkheid van de stad voor bestemmingsverkeer en laad- en losvoorzieningen 18
3.14 Inrichting IJtunnelmond en Foeliestraat 18
3.15 Verkeersontwerp Oosterdok 19
3.16 Uitvoeringsfasering 20

4 Kattenburgerstraat en Piet Heinkade 21

4.1 Algemeen sentiment 21
4.2 Uitvoeringsfasering 21
4.3 Verkeersontwerp Kattenburgerstraat 22
4.4 Veilige en comfortabele fietsroute en snorfietsen naar rijbaan 22
4.5 30 km/uur en snelheidsremmende maatregelen 22
4.6 Eenrichtingsverkeer Kattenburgerstraat 23
4.7 Inrichting openbare ruimte en groen 23
4.8 Oversteekbaarheid 24
4.9 Parkeren en laad- en losvoorzieningen 24
4.10 Verkeersonderzoeken 25
4.11 Zorgen om leefbaarheid en luchtkwaliteit 25
4.12 Zwaar verkeer, touringcars en ov-bussen 27
4.13 Marineterrein 27

5 Conclusie 28

Bijlagen

6 Petitiebrieven 30

6.1 Walbewoners en woonboot bewoners van directe omgeving Prins Hendrikkade 30
6.2 Walbewoners van directe omgeving Prins Hendrikkade 33

7 Inspraakreacties 35

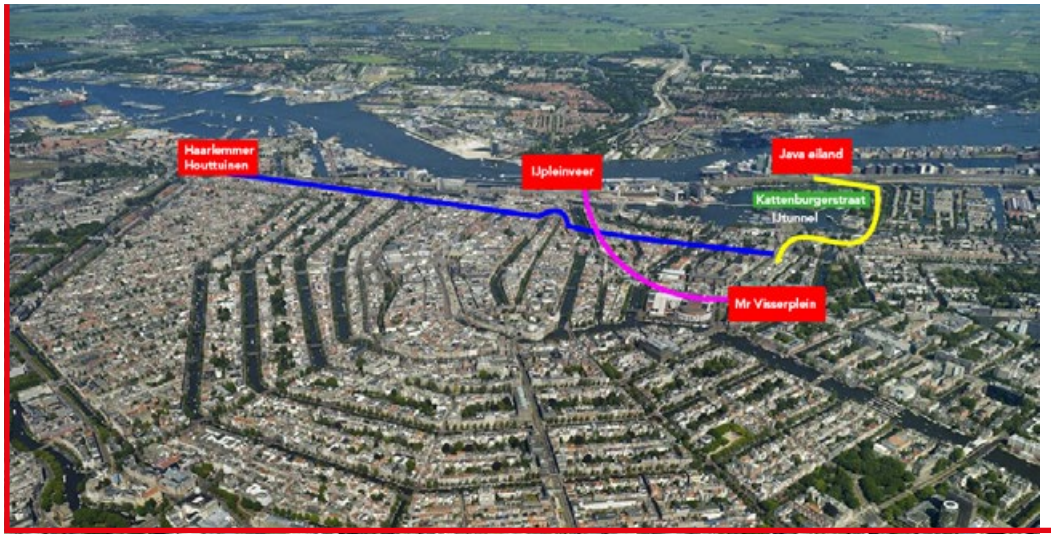
7.1 Stadsdeel Centrum 35
7.2 Stadsdeel Oost 37
7.3 Oostertoegang 38
7.4 Prins Hendrikkade Oost 40
7.5 Kattenburgerstraat en Piet Heinkade 85

Samenvatting

Belanghebbenden hebben de plannen voor de Oostertoegang, Prins Hendrikkade Oost en Kattenburgerstraat kunnen inzien van 13 januari 2021 tot 24 februari 2021. Ook hebben zij gelegenheid gekregen om hierop te reageren. In totaal hebben 222 mensen gezamenlijk 513 reacties en/of vragen ingediend.

Uit de hoeveelheid reacties kan gesteld worden dat een grote groep Amsterdammers zich betrokken voelt bij de plannen. Daarbij is door 81 mensen (36%) expliciet steun betuigd voor de plannen.

In bijlagen 1 en 2 zijn alle inspraakreacties opgenomen en is weergegeven hoe is omgegaan met de inspraakreacties. De inspraakreacties hebben geleid tot een aantal aanpassingen van de NvU.
De belangrijkste inspraakreacties en aanpassingen op de NvU zijn als volgt:



Figuur 1 Overzicht van verbeteren fietsroutes maatregel 15 Agenda Amsterdam Autoluw

Oostertoegang en Odebrug
- De maximumsnelheid wordt 30 km/uur.
- De Oostertoegang en de Odebrug worden als Plusnet Voetganger toegevoegd aan het beleidskader Verkeersnetten.
- De kruising met de Kamperbrug wordt toegevoegd aan dit project.

Prins Hendrikkade Oost
- Meer groen (meer bomen) is als uitgangspunt toegevoegd. Dit is een wens die bij bewoners, stadsdeel en bestuur leeft.
- Een 'inspraak-variant' met meer bomen (en zonder aparte busbaan richting CS) is toegevoegd aan de Nota van Uitgangspunten. Voordat een definitief ontwerp kan worden uitgewerkt, dient onderzoek plaats te vinden of de aparte busbaan richting CS nog nodig is. Zo niet, dan zijn een of twee extra bomenrijen mogelijk met meer verblijfsruimte aan de waterkant. Dit is uitgewerkt in een tweede ontwerpvariant, de zogeheten 'inspraak-variant'.
- We onderzoeken onder welke voorwaarden de Prins Hendrikkade op termijn geschikt is voor 30 km/uur. Dit onderzoek past binnen het beleid "Amsterdam Veilig en Leefbaar, 30 km/uur in de stad" (motie 57.20).
- De hellingbaan aan de oostkant van de Kikkerbilsluis wordt niet behouden vanwege de wandelboulevard aan de waterzijde. De bewoners en bezoekers van de drie oostelijke pieren kunnen gebruik maken van de hellingbaan bij pier 0.

Kattenburgerstraat en Piet Heinkade
- De straat wordt aangepast aan een maximumsnelheid van 30 km/uur.
- Uitgangspunten zijn toegevoegd ten aanzien van laden en lossen en een mindervaliden voorziening.
- De plannen bestaan grotendeels uit het invoeren van 30 km/uur. Dit was een grote wens voortkomend

Samenvatting

uit de inspraakreacties.
- Andere verkeersmaateregelen zoals Maatregel 17 of effecten van verkeersmaatregelen elders liggen buiten de scope van deze NvU.

Na de vaststelling van de plannen door de raad, naar verwachting in november 2021, wordt het ontwerp nader uitgewerkt. Vanwege het verschil in de uitvoeringsfasering voor de drie straten worden separate definitieve ontwerpen opgesteld. Belanghebbenden worden betrokken bij de uitwerking van het ontwerp. De afronding van de ontwerptrajecten van de verschillende projecten staan als volgt gepland:
- Oostertoegang-Odebrug:
  1e kwartaal van 2022
- Kattenburgerstraat:
  1e kwartaal van 2022
- Prins Hendrikkade Oost:
  nader te bepalen

1 Inleiding

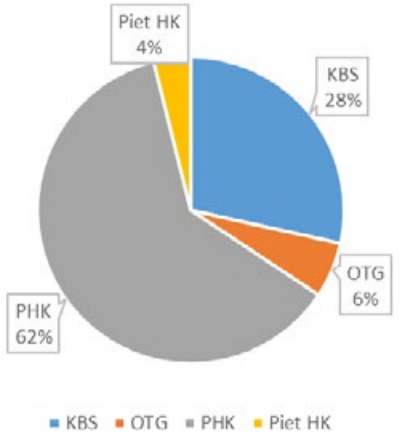
De NvU heeft van 13 januari 2021 tot 24 februari 2021 ter inzage gelegen bij het Stadsloket van stadsdeel Centrum en het stadhuis aan de Amstel en was online via de webpagina **inspraakmaatregel15.amsterdam.nl** in te zien.

In dit document vindt u de relevante reacties die op de plannen voor de Oostertoegang – Prins Hendrikkade Oost – Kattenburgerstraat zijn gekomen en een reactie daarop van de gemeente. In hoofdstuk 2 leest u als eerst de adviezen van het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum en Oost. De andere reacties zijn per straat beantwoord. In figuur 2 ziet u de verdeling van inspraakreacties per straat. Per straat zijn de inspraakreacties gebundeld op thema. In hoofdstuk 3 zijn alle inspraakreacties van de Prins Hendrikkade en Oostertoegang opgenomen en beantwoord.
De reacties over de Kattenburgerstraat en de Piet Heinkade leest u terug in hoofdstuk 4.

In de bijlagen leest u de originele inspraakreacties, vragen of voorstellen terug. Deze zijn gesorteerd op thema; op eenzelfde wijze als in dit hoofddocument. De inspraakreacties zijn vanwege privacy redenen geanonimiseerd. Per inspraakreactie is aangegeven hoe de gemeente de reactie heeft verwerkt in de definitieve NvU. Hierbij zijn zes mogelijkheden; de reactie, suggestie of vraag wordt;

a. (K) Voor kennisname aangenomen
b. (O) Overgenomen (en dus aangepast in de NVU)
c. (D) Deels overgenomen
d. (V) Meegenomen bij de uitwerking van de volgende fase
e. (B) Valt buiten de scope van het project
f. (N) Niet overgenomen

In deze NvB zijn de inspraakreacties per deelproject beantwoord. En per deelproject zijn de inspraakreacties geclusterd op thema's. Op hoofdpunten zijn de thema's samengevat. En per hoofdpunt geeft de gemeente antwoord.



Figuur 2 Verdeling inspraakreacties per straat

2 Advies dagelijks bestuur stadsdeel Centrum en Oost

De dagelijks besturen van de stadsdelen Centrum en Oost hebben advies gegeven op de plannen voor de Oostertoegang, Prins Hendrikkade Oost en Kattenburgerstraat. Deze straten liggen in stadsdeel Centrum, maar omdat de plannen effect hebben op de Piet Heinkade heeft ook stadsdeel Oost advies gegeven. In bijlage 2 leest u de volledige adviezen terug. Hieronder volgt een opsomming van de adviezen.

2.1 Stadsdeel Centrum

Algemeen

- Het dagelijks bestuur staat positief tegenover de geformuleerde NvU voor de herinrichting van de Oostertoegang – Prins Hendrikkade Oost – Kattenburgerstraat. De hierin opgenomen uitgangspunten, keuzes en analyses zijn herkenbaar en beantwoorden grotendeels aan de bezwaren die eerder in het proces zijn geuit door alle belanghebbenden.
- Het dagelijks bestuur is erg blij met de ruimte die in de toekomstplannen wordt gegeven aan de fietsers en voetgangers in alle drie projecten waarover de NvU gaat.
- Het dagelijks bestuur adviseert om bij het maken van keuzes voor herinrichting altijd leefbaarheid en verkeersveiligheid boven rijtijdwinst van het OV te prioriteren.

Prins Hendrikkade Oost & Oostertoegang

- Niets is mooier dan een wandelboulevard aan het water. De nieuwe inrichting van de Prins Hendrikkade is dan ook een mooi vooruitzicht voor bewoners en bezoekers. Bij dit vooruitzicht van een wandelboulevard wil het dagelijks bestuur nog wel de noodzaak benadrukken van een goede ontsluiting van de woonboten aan twee zijden, zoals dit vorm gegeven kan worden door middel van een hellingbaan en trap met fietsgoot.
- Het dagelijks bestuur adviseert om de ontwerpuitgangspunten met betrekking tot vergroening op Kattenburgerstraat door te trekken naar de Prins Hendrikkade. Dit betekent als uitgangspunt een vergroening van (middel) bermen en restruimte die niet gebruikt wordt voor verkeersstromen of functionele inrichtingen als verblijf, recreatie of (fiets)parkeren. Door dit ook consequent toe te passen op de kruising met de (Nieuwe) Foeliestraat en IJtunnel wordt meteen een betere invulling gegeven aan de in de NvU genoemde 'Groene poort IJtunnel'.
- Het dagelijks bestuur adviseert om in overleg met de buurt te onderzoeken of het plaatsen van verschillende sporttoestellen voor jong en oud langs de Prins Hendrikkade Oost wenselijk is en tot de mogelijkheden behoort, en in dat geval dit mee te nemen in het ontwerp van de Prins Hendrikkade.
- Het dagelijks bestuur adviseert dan ook om in lijn met de ambitie van het college voor het invoeren van 30 km/uur als norm binnen deze NvU direct de keuze te maken tot het invoeren van een 30 km/uur-regime op de Prins Hendrikkade. Hiermee wordt ook beantwoord aan het eerdere advies van het dagelijks bestuur om leefbaarheid en verkeersveiligheid te prioriteren boven rijtijdwinst van het OV. Door een verlaging van de snelheid wordt daarnaast de oversteekbaarheid van de Prins Hendrikkade sterk verbeterd wat ten goede komt aan de kwaliteit en het succes van de wandelboulevard.
- Het dagelijks bestuur adviseert daarnaast het college om buiten deze NvU op termijn te streven naar een vermindering van OV-bewegingen vanuit de IJtunnel op de Prins Hendrikkade en dit in goede afweging te doen van de belangen van stadsdeel Noord en de regio.
- Tot slot adviseert het dagelijks bestuur te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om op logische plekken langs de Prins Hendrikkade gemarkeerde oversteekplekken in de vorm van zebrapaden toe te voegen om de bereikbaarheid, en daarmee het succes, van de boulevard voor voetgangers te verbeteren.

Kattenburgerstraat

- Het dagelijks bestuur adviseert het realiseren van fysieke snelheidsremmende maatregelen

2 Advies dagelijks bestuur stadsdeel Centrum en Oost

(zoals verkeersdrempels) minimaal als vaststaand uitgangspunt op te nemen;
- Daarnaast adviseert het dagelijks bestuur de enige (!) bushalte op de route niet te voorzien van een haltehaven maar in plaats daarvan hetzelfde principe van halteren op de rijbaan toe te passen als op de Eilandenboulevard. Dit zal wellicht ten koste gaan van de nagestreefde optimale doorstroming maar het is het enige element dat de snelheid op deze rechte asfaltstroken eruit kan halen en de inrichting nog enigszins doet aansluiten bij het in te voeren snelheidsregime.

Reactie

Algemeen

Het dagelijks bestuur adviseert om bij het maken van keuzes voor herinrichting altijd leefbaarheid en verkeersveiligheid boven rijtijdwinst van het OV te prioriteren.

Prins Hendrikkade Oost & Oostertoegang

- De lage kade met de woonboten wordt aan de westkant, ter hoogte van de Binnenkant ontsloten met een hellingbaan. Deze situatie wijzigt niet. Aan de oostkant bij de Kikkerbilsluis wordt de hellingbaan vervangen door een trap met fietsgoot zodat de wandelboulevard ook hier voldoende breedte krijgt.
- Het uitgangspunt 'meer groen' is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten.
- Bij de uitgangspunten is opgenomen dat de openbare ruimte uitnodigt tot wandelen, fietsen en sporten.
- De maximale snelheid op de Prins Hendrikkade blijft 50 km/uur totdat meer duidelijkheid is over de stadsbrede invoering van 30 km/uur, dan wordt onderzocht of een verlaging van de snelheid mogelijk is.
- Het advies tot vermindering van het aantal OV-bewegingen vanuit de IJ-tunnel naar de Prins Hendrikkade neemt het College voor kennisgeving aan. Het valt buiten de scope van de NvU.
- In de Nota van Uitgangspunten is opgenomen dat de oversteekbaarheid moet verbeteren en dat het aantal oversteekplaatsen (zebrapaden) minimaal gelijk blijft aan het huidige aantal oversteken. De oversteekbaarheid verbetert ook door het aanbrengen van een middenberm (eerste ontwerpvariant) of door minder rijbanen en 30 km/uur ('inspraak-variant').

Kattenburgerstraat

De plannen voor Kattenburgerstraat voorzien in een profiel dat de snelheid van de auto dwingt tot 30 km/uur. Effectieve maatregelen om de snelheid omlaag te krijgen zijn; halteren van de bus op de rijbaan, versmallen van de rijbaan, de middenberm en kruisingen in klinkers of groen uit te voeren. De concrete uitwerking van deze weginrichting vindt plaats in de ontwerpfase. In de ontwerpfase worden de belangen van de verschillende partijen (VRA, GVB, nood- en hulpdiensten en bewoners) meegenomen.

2.2 Stadsdeel Oost

- Het bestuur is positief verrast door het afnemen van het autoverkeer als gevolg van de combinatie van Maatregel 15 en Maatregel 17 (de ingrepen in de Haarlemmer Houttuinen). De Piet Heinkade is een belangrijke verkeersader maar tegelijk wonen ook hier Amsterdammers. Om niet alle lasten bij hen neer te leggen is het dan ook belangrijk beide maatregelen daadwerkelijk uit te voeren of, indien dit niet mogelijk is, alternatieve maatregelen te nemen teneinde het autoverkeer niet te laten toenemen op dit toch al zwaarbelaste stuk.
- Het dagelijks bestuur zou graag een garantie zien dat ook Maatregel 17 wordt uitgevoerd of dat er een aanvaardbaar alternatief wordt gevonden.
- Het dagelijks bestuur is nog wel benieuwd naar de effecten op de verkeersintensiteit in de Weesperstraat en de Wibautstraat als zowel Maatregel 15 als Maatregel 17 worden uitgevoerd.

Reactie

De gemeenteraad heeft met de vaststelling van de Agenda Amsterdam Autoluw uitgesproken om Maatregel 17 uit te voeren. Met deze maatregel wijzigt de verkeerscirculatie rondom de Haarlemmer Houttuinen. De verwachting is dat met deze maatregel het verkeer op de Piet Heinkade afneemt tot 16.900 voertuigen per dag. Deze maatregel maakt echter deel uit van een ander besluitvormingsproces.

De effecten van Maatregel 15 en 17 op de Wibautstraat en Weesperstraat zijn niet inzichtelijk gemaakt. Om hier gefundeerd uitspraken over te kunnen doen is kentekenonderzoek nodig dat mede in het kader van de Pilot Knip Weesperstraat zou worden uitgevoerd. Dit is vanwege COVID-19 uitgesteld.

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

3.1 Algemeen sentiment

Gedurende de inspraakprocedure heeft de gemeente veel reacties ontvangen op de plannen voor Prins Hendrikkade en Oostertoegang. Er zijn veel positieve reacties gekomen:

- Bewoners zijn blij dat de straat eindelijk heringericht wordt en met het verminderen van het de hoeveelheid verkeer en de daarmee samenhangende verbeteringen in verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en vermindering van geluidsoverlast.
- Het plan om meer ruimte te geven aan voetgangers aan de waterzijde wordt positief ontvangen.
- Veel mensen zijn blij met het creëren van meer ruimte, veiligheid en duidelijkheid voor fietsers met een doorgaand tweerichtingenfietspad aan de huizenkant en de verbeteringen op de fietsroute naar het IJ.

Ook zijn er zorgen geuit:

- Men vindt dat de ambitie voor de verdere vergroening van het gebied achterblijft.
- Ondanks de eerdere vermindering van het aantal OV-bussen dat hier rijdt na de start van de Noord/Zuidlijn, pleiten bewoners en stadsdeel voor een verdere afname van het busverkeer op de Prins Hendrikkade.
- Men vindt over het algemeen de snelheid van het autoverkeer te hoog en vraagt daarom om een maximumsnelheid van 30 km/uur in te voeren ten gunste van leefbaarheid en veiligheid.
- Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor (meer) ruimte voor fietsparkeren, parkeerplaatsen voor auto's en laden & lossen en voor de bereikbaarheid van bestemmingsverkeer.

Reactie

Met de voorgestelde plannen verbeteren de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de Oostertoegang en op de Prins Hendrikkade. De positieve reacties bevestigen dat het voorgenomen pakket aan maatregelen om de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren goed wordt ontvangen. De zorgen die zijn geuit geven een duidelijk signaal dat de herinrichting van de straat daadwerkelijk moet leiden tot een verbetering van de straat: een veilige, comfortabele fietsroute, met een betere doorstroming van fietsverkeer, meer ruimte voor voetgangers en meer fietsparkeerplekken. En tegelijkertijd een prettige straat om te wonen, met meer groen, veilige oversteekplaatsen, een betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder bij de woningen.

Aangezien de Prins Hendrikkade een van de belangrijkste routes is voor streekvervoer naar het Centraal Station is het nu niet mogelijk om het aantal bussen te verminderen. Dit is ook de belangrijkste reden om nu nog geen besluit te nemen over de verlaging van de maximumsnelheid. Eind 2023 is meer bekend over de nieuwe vervoersconcessies voor het streekvervoer, de hoeveelheid autoverkeer na invoering eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang, de effecten van 30 km in de stad en het verkeersonderzoek met de pilot knip Weesperstraat. Daarna zullen de uitgangspunten van de Prins Hendrikkade opnieuw tegen het licht worden gehouden.

De herinrichting van de Prins Hendrikkade Oost wordt als gevolg van zowel bovenstaande inhoudelijke als financiële redenen voorlopig uitgesteld. De gemeente onderzoekt daarom of met tijdelijke maatregelen de leefbaarheid alvast kan worden verbeterd als na invoering van het eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang de hoeveelheid autoverkeer afneemt. Zodra de planvorming voor de herinrichting weer wordt opgepakt zal aan de hand van verkeersonderzoek worden bepaald hoeveel rijbanen voor auto- en busverkeer nog nodig zijn. Zonder busbaan is meer vergroening mogelijk door een of twee extra rijen bomen en meer verblijfsruimte bij het water. Ook de oplossingen voor het verbeteren van de

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

oversteekbaarheid en de maximum snelheid worden dan opnieuw bezien. Dit zal in samenspraak met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen gebeuren.

3.2 Kruising Geldersekade, ODE & Oostertoegang

De inspraakreacties gaan over het volgende:

- Drukte fietspad en veel kruisend verkeer leidt tot onveilige en onduidelijke situaties op de fietsroute.
- Waarom niet het fietspad aan de westkant in plaats van de oostkant?
- Drukte op de oversteek CS – Oosterdok met conflicten tussen fietsers en voetgangers.
- Aandacht wordt gevraagd voor opstelvakken, drempels en verkeerslichtinstellingen.

Reactie

- De benodigde verbetering van de fietsroute, een van de drukste routes in Amsterdam, en extra ruimte voor voetgangers kunnen alleen worden gerealiseerd als zowel fietspad als voetpad aan de oostkant van de Oostertoegang worden gelegd. Door de ligging aan de oostkant ontstaat een logische, veilige en rechte fietsroute en kan de 'bajonet-oversteek' worden opgeheven. Het aantal conflicten tussen fietsers onderling, fiets en auto en fiets en voetganger vermindert hierdoor. Daarom is dit de voorkeursvariant.
- Bij een fietspad en voetpad aan de westkant ontstaat een nieuw knelpunt bij het oversteken van de De Ruyterkade, langere oversteek met een minder goede afhandeling van het verkeer op dat kruispunt tot gevolg en consequenties voor de afhandeling van het verkeer uit de tunnel. Deze variant is daarom afgevallen.
- Het kruisen van de twee drukke en belangrijke fietsroutes ter hoogte van de Geldersekade is een bekend vraagstuk waar tot op heden geen echte oplossing voor is. Dat komt doordat fietsers en voetgangers niet onderling met verkeerslichten geregeld worden en dan gelden de normale voorrangsregels. Als een fietser oversteekt hoort deze andere fietsers op het naastgelegen fietspad voorrang te verlenen.
  In de wet staat dat het fietspad langs een voorrangsweg in diezelfde richting ook in de voorrang hoort te zitten. Het fietspad is weliswaar vrijliggend maar behoort wel tot dezelfde weg. Dat is de reden dat de fietser die oversteekt richting Oostertoegang voorrang moet verlenen aan fietsers op het fietspad dat langs de Prins Hendrikkade ligt. Dit is over het algemeen een heel goed uitgangspunt. Het zorgt voor herkenbaarheid binnen het verkeer en vergroot daarmee de verkeersveiligheid. Deze regel wordt in heel Nederland toegepast en zorgt bijna nergens voor problemen.
  In sommige gevallen vormt deze regel wel een probleem. Zoals hier kruist de dominante fietsroute soms met een voorrangsweg. Een voorbeeld van een vergelijkbare situatie is het kruispunt Museumbrug – Stadhouderskade. Daar speelt dezelfde problematiek.
  Voor fietsers voelt het onlogisch om voorrang te moeten verlenen aan fietsers op 'het rustigere fietspad' terwijl zij op 'de drukke doorgaande fietsroute' zitten en net groen hebben gehad (en van de autoweg af willen). Omdat fietsers juist bij dit soort oversteken vaak lang staan te wachten, hoopt het fietsverkeer zicht op voor de verkeerslichten en wordt dit gevoel versterkt. Omdat sommige fietsers wel geneigd zijn te stoppen en andere niet leidt dit tot onduidelijke situaties.
  De herinrichting van het kruispunt zorgt wel voor extra opstelruimte, zodat het knelpunt toch iets verbetert.
- Geldersekade:
  Dit deel van de fietsroute IJpleinveer – Mr. Visserplein valt onder een ander project en de Geldersekade is daarom niet meegenomen in deze Nota van Uitgangspunten. Wel is ook hier het doel om de ruimte voor fietsers en voetgangers te verbeteren.
- De oversteek Odebrug richting Centraal Station wordt in de nieuwe situatie eenduidiger en verkeersveilig geregeld met een zebrapad en verkeerslichten. De grote fietsstroom van en naar het IJ door de Oostertoegang bevindt zich hier al aan de oostkant van de weg en hoeft geen gebruik meer te maken van deze oversteekplek.
- Bij de kruispunten met de Prins Hendrikkade en Piet Heinkade komt meer opstelruimte voor fietsers.
- De drempels op het fietspad bij het kruispunt Geldersekade – Prins Hendrikkade komen in de nieuwe situatie weer terug. Aangezien de situatie voor de fietser aan deze kant van het kruispunt niet wezenlijk veranderd en het nodig blijft om de snelheid wat te verlagen en de oplettendheid te verhogen, blijven de drempels wenselijk. De Centrale Verkeerscommissie (CVC) van de gemeente Amsterdam heeft hiernaar gekeken en adviseert de drempels weer terug te brengen.

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

3.3 Ambitie Agenda Amsterdam Autoluw, verkeerscirculatie door Maatregel 15 en verkeersonderzoeken

De voorliggende plannen zijn onderdeel van de Agenda Amsterdam Autoluw. De inspraakreacties over de ambities van de Agenda Amsterdam Autoluw zijn de volgende:

- Mensen hebben zorgen over de bereikbaarheid van de eigen buurt met de auto.
- Veel reacties steunen de ambitie om meer ruimte te geven aan langzaam verkeer en minder aan de auto.
- Verschillende reacties geven suggesties voor de verkeersaanpak op specifieke plekken, zoals Schippersgracht, Peperstraat, Oosterdok etc. Eenrichtingsverkeer op meer of andere plekken of een andere, minder 'snelle' inrichting.
- Er zijn vragen over de relatie met andere plannen en herinrichtingen in de stad.

Reactie

- De stad legt met de Agenda Amsterdam Autoluw de nadruk op een leefbare stad met meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, groen en andere voorzieningen. De auto, zowel rijdend als stilstaand, moet hiervoor ruimte inleveren. De Agenda Amsterdam Autoluw kent een stapsgewijze aanpak om de gehele stad autoluwer te maken. Er zijn al flinke stappen gezet, die voor veel verbetering hebben gezorgd. Daarnaast onderzoeken we de invoering van 30 km/uur in de stad en intelligente toegang, ook wel zones beperkte toegang genoemd. Daarnaast werken we aan meer deelmobiliteit en slimme logistiek. Het uiteindelijke doel is de hoeveelheid verkeer in Amsterdam als geheel te verminderen. Zonder dergelijke maatregelen zal het autoverkeer in de stad jaar op jaar blijven toenemen.
- Er zijn geografische clusters gedefinieerd waarbinnen is onderzocht welke autoluwe maatregelen genomen kunnen worden, waarbij zo min mogelijk overlast wordt verplaatst naar omliggende gebieden. Het cluster Oostertoegang – Prins Hendrikkade – Kattenburgerstraat is een van deze clusters. Sinds de zomer van 2018 is er al sprake van minder verkeer op een deel van deze route dankzij de knip Prins Hendrikkade (voor het Centraal Station).
- Met de huidige plannen worden bestemmingen in de buurt niet onbereikbaar, wel kunnen als gevolg van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang routes veranderen. Een vermindering van het autoverkeer op de Prins Hendrikkade zorgt bovendien voor een leefbaarder gebied met schonere lucht. De Prins Hendrikkade en achterliggende buurten blijven bereikbaar voor bewoners en bedrijven. Uit de verkeersanalyses is niet gebleken dat er problemen met sluipverkeer zullen ontstaan als gevolg van de voorgestelde maatregelen. Doordat de doorstroming op de alternatieve hoofdroutes blijft gewaarborgd, zal het verkeer niet van de hoofdroutes afwijken, omdat de alternatieve hoofdroutes de snelste routes blijven.
- De herinrichting van de Schippersgracht zit niet in de projectscope.
- Binnen Maatregel 15 wordt in de Oostertoegang en op de ODE-brug eenrichtingsverkeer ingesteld, zodat alleen gemotoriseerd verkeer van zuid naar noord door de Oostertoegang kan. De ruimte die hiermee wordt vrijgemaakt wordt ingezet ten behoeve van fietsers en voetgangers.

3.4 Zorgen om leefbaarheid vanwege afval, geluidshinder en luchtkwaliteit

De inspraakreacties gaan over het volgende:

- Overlast van verkeer en geluid van verkeer. Veel mensen vinden dat er teveel ruimte gegeven wordt aan het autoverkeer. Ook woonbootbewoners ervaren hiervan overlast. Men wil dat de Prins Hendrikkade meer als stadsstraat wordt vormgegeven en niet als verkeersader.
- Meerdere malen wordt specifiek de overlast van motoren genoemd.
- Mensen pleiten voor meer afvalbakken.
- Een groene haag tussen rijbaan en wandelboulevard.

Reactie

- De insteek is dat de belangen van alle gebruikers van de stad zo goed mogelijk zijn afgewogen in de Nota van Uitgangspunten. De Prins Hendrikkade wordt na de invoering van eenrichtingsverkeer rustiger qua hoeveelheid autoverkeer. Het blijft echter een belangrijke route stad uit, en voor regionale bussen ook stad in.
  Bij de start van de ontwerpfase over een paar jaar zal opnieuw gekeken worden naar de balans tussen de verkeersruimte voor snel verkeer, de ruimte voor langzaam verkeer (fietser en voetganger) en verblijfsruimte. Ook de snelheid van het verkeer kan dan bepaald.
- De overlast door motorrijders is lastig te voorkomen. De overlast zou kunnen afnemen doordat inhalen

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

op de Prins Hendrikkade niet meer mogelijk is, en doordat het aantal rijbanen is verminderd.
De gemeente gaat in samenwerking met Utrecht, Rotterdam en Den Haag, onderzoek doen naar geluid van motoren.
- Bij de nadere uitwerking van het ontwerp wordt onderzocht waar en hoeveel afvalbakken geplaatst worden.
- Ondergrondse afvalcontainers zijn gepland op de lage kade, tegenover de middelste pier, westelijk en oostelijk van de IJtunnel, naast het tweerichtingen-fietspad en in de Foeliestraat. Bij de nadere uitwerking van het ontwerp wordt duidelijk of deze locaties haalbaar zijn, ook gezien de ligging van kabels en leidingen.
- De stedenbouwkundige visie gaat uit van bomenrijen en openheid. Een groene haag tussen rijbanen en de wandelboulevard past niet in deze visie.

3.5 Inrichting openbare ruimte

De inrichting van de openbare ruimte heeft als doel om van een verkeersgebied naar een verblijfsgebied te veranderen. Bij de voorgestelde ingrepen staat de voetganger en fiets centraal zoals de aanleg van een wandelboulevard en door het kwaliteitsniveau van de openbare inrichting hierbij te laten aansluiten.

De inspraakreacties gaan over het volgende:
- Zorgen over de uitwerking van de materialisatie, vooral genoemd is het verlichtingsplan, maar ook de soort bestrating.
- Zorgen over de inrichtingsprincipes van de openbare ruimte zoals het vrijhouden van zichtlijnen of de gedetailleerde invulling van de openbare ruimte.
- Zorgen over de mate van participatie in het vervolgtraject richting Definitief Ontwerp (DO) over de invulling van de openbare ruimte.

Reactie
- De inrichting sluit aan bij de Inrichtingsprincipes Handboek In Openbare Ruimte, het Plan Openbare Ruimte Zuidelijke IJ-oevers, en zal conform de inrichting zijn als het definitief ontwerp van de maaiveld Oosterdok (27 januari 2015) en de huidige ontwikkelingen rondom Stationseiland. De materialisatie wordt in de verdere uitwerking van het project definitief bepaald. Dit geldt ook voor het opstellen van het verlichtingsplan dat naast de genoemde inrichtingsprincipes dient te voldoen het beleidskader van openbare verlichting.
- Aan de huizenzijde zal worden aangesloten bij het Amsterdamse profiel met hardstenen banden, lantaarns en gebakken klinkerbestrating. De benodigde ruimte voor voetgangers is het uitgangspunt volgens de Leidraad Centrale Verkeerscommissie. De huidige horecavergunningen worden door het stadsdeel Centrum uitgegeven en beheerd. Het is daardoor niet mogelijk om te garanderen dat er geen terrassen op de stoepen komen.
- In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt de afwatering verder uitgewerkt, maar het uitganspunt is dat de afwatering richting het riool aan de huizenkant blijft bestaan, omdat lozing op het open water vanwege vervuiling van het hemelwater niet is toegestaan. De materialisatie van de rijbaan op de Prins Hendrikkade is afhankelijk van het snelheidsregime dat gaat gelden. Waarschijnlijk blijft het asfalt vanwege het busverkeer.
- Aan de waterzijde is het leidend inrichtingsprincipe het herstellen van het waterfront waar de historische bebouwing en het open water samenkomen. Dit vertaalt zich in het ontwerp van de openbare ruimte die vrij, open en overzichtelijk is en zoveel mogelijk vrij blijft van obstakels zoals paaltjes. Waar mogelijk worden verkeersborden gecombineerd. Hierdoor worden waardevolle zichtlijnen zoals tussen Oude Schans en Schippersgracht naar oude en nieuwe monumenten van Amsterdam geborgd.
- Bij de vervanging van de spoorbruggen en de verbreding van de Oostertoegang wordt onderzocht of de leeuwen op het landhoofd terug kunnen worden gebracht.
- De buurt en andere belanghebbenden worden betrokken bij de uitwerking van een definitief ontwerp. Het ontwerpproces zal echter pas over een paar jaar beginnen, nu de herinrichting voorlopig is uitgesteld.

3.6 Wandelboulevard en lage kade

Aan de waterkant komt een wandelboulevard, en verdwijnt het noordelijk fietspad om voldoende ruimte te bieden aan voetgangers. Aan de huizenkant komt een tweerichtingenfietspad.

De inspraakreacties gaan over het volgende:
- Suggesties om de lage kade te benutten of te betrekken bij de wandelboulevard.
- Vrees van woonbootbewoners voor meer overlast als gevolg van de wandelboulevard.

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

- Verzoek tot het meenemen van de herinrichting van de pieren.
- Onduidelijkheid ten aanzien van de keermuur.
- Vragen over de voetgangersruimte bij de Kikkerbilsluis.
- De wens om de hellingbaan aan de kant van de IJ-tunnel te behouden.

Reactie

- De stedenbouwkundige visie voor het Oosterdok gaat uit van een wandelboulevard op de hoge kade, waar inderdaad sprake is van ontspanning en flaneren. In de ontwerpfase wordt de wandelboulevard verder uitgewerkt en wordt duidelijk waar de bankjes komen. Ook wordt dan uitgezocht in hoeverre aandacht kan worden geschonken aan de monumentale woonhuizen en de vroegere bewoners en historie.
- De verwachting is dat de wandelboulevard en de activiteiten die daar eventueel gaan plaatsvinden geen geluidsoverlast veroorzaken.
- Op basis van de bestuurlijke achtergrond, juridisch planologisch kader, beleid & wetgeving en de (goede) technische staat van de kademuren is er geen reden om de 3 pieren met woonboten te herinrichten. De herschikking van de woonboten wordt uitgevoerd als daar op grond van beleid- of gebiedsontwikkeling en wetgeving noodzaak toe is.
- De keermuur tussen lage en hoge kade blijft grotendeels op dezelfde plek staan, zodat de lage kade de huidige breedte behoudt en de bereikbaarheid van de lage kade gewaarborgd blijft doordat auto's elkaar kunnen passeren. Op de lage kade zijn geen werkzaamheden voorzien en blijft wandelen mogelijk.
- De keermuur wordt vernieuwd en verlengd. De parkeerplekken naast de keermuur op de lage kade blijven bestaan.
- Op de Kikkerbilsluis wordt de stoep aan de noordkant circa 1 meter breder. Er komen 3 rijbanen op de Kikkerbilsluis ter vervanging van de huidige 5 rijbanen, aan de zuidkant komt naast het voetpad een tweerichtingen-fietspad.
- Door de hellingbaan aan de westkant van de Kikkerbilsluis te handhaven zou een belangrijk deel van de boulevard niet aangelegd kunnen worden. De circa 20 woonbootbewoners kunnen gebruikmaken van de andere hellingbaan (ter hoogte van de Binnenkant) of de trap met fietsgoot. Deze hellingbaan ligt 200 en 250 meter van de twee oostelijke pieren.

3.7 Zorgen om de kap van bestaande bomen en wens tot meer groen

De inspraakreacties gaan over het volgende:

- Zorgen om de kap van bestaande bomen en de hoeveelheid bomen na de herinrichting. Men vreest te weinig.
- Verzoek tot meer groene ambitie, aan beide zijden van de straat.
- Zorgen om de invulling van de groenstrook. Moet geen plek worden voor vuilnis etc.
- Een pleidooi om de kades naast de IJ-tunnel open te houden en niet te vergroenen.

Reactie

- De bestaande bomen tussen Prins Hendrikkade 122 en de Kikkerbilsluis zijn enkele decennia geleden geplant in slechte groeiomstandigheden. Bij 65 bomen is opdruk van de verharding, bij 2/3 van de bomen is de groei matig, slecht of stagnerend. Meerdere bomen hebben stamvoetschade. Destijds kreeg een boom max 5 m^3 boomgrond mee. Tegenwoordig weten we dat minimaal 25 m^3 noodzakelijk is voor de ontwikkeling van een grote goede boom. Af en toe gaat een boom dood. Deze wordt dan weer vervangen door een jonge boom, maar zonder echt goed grondwerk waardoor ook deze slecht tot wasdom komt. De jonge aanplant voor het Amrâthhotel is daarom alweer geruimd. Veel bomen hebben bovendien schade opgelopen door grondverdichting, gaslekken en aanrijdingen en wortelschade door grondwerk.
- De bestaande bomen tussen Prins Hendrikkade 122 en de Kikkerbilsluis zijn iepen die relatief veel onderhoud nodig hebben en zijn van een cultivar Hollandica Vegeta die gevoelig zijn voor iepziekte. Tegenwoordig zijn cultivars ontwikkeld die minder gevoelig zijn voor iepziekte. Indien iepen van deze cultivars worden geplant, of andere soorten dan iepen blijven de bomen gevrijwaard van iepziekte en wordt ook het gevaar verminderd dat de iepziekte in Amsterdam zal uitbreken.
- Er zijn geen monumentale bomen in het plangebied westelijk van de Kikkerbilsluis. Alleen op de hoek met de Kalkmarkt, maar dat is buiten het plangebied en deze boom blijft behouden.
- De ervaring en de praktijk leren dat het planten van gezonde bomen in goede groeiomstandigheden (voldoende boomzand en kratten ter bescherming van gronddruk en behoud van zuurstof in de grond) een veel betere ontwikkeling van de boom oplevert zodat over enkele jaren de nieuwe bomen veel

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

groter en gezonder zullen zijn dan de huidige.
- De kap van bomen aan de westzijde van de Kikkerbilsluis is nodig. Op grond van de huidige inzichten worden 12 extra bomen geplant. We kappen 32 bomen. Deze aantallen kunnen bij de verdere uitwerking van het ontwerp iets wijzigen.
- Aan de oostzijde van de Kikkerbilsluis blijven de bomen volgens het huidige inzicht behouden, behalve de boom bij de streekbushalte.
- Extra bomen kunnen geplant worden indien per boom 25 m^2 grond beschikbaar is. Na 2023 wordt onderzocht of de busbaan (tussen hotel Amrâth en de Kikkerbilsluis) en de middenberm kunnen vervallen, met als voorwaarde dat dit op draagvlak kan rekenen bij de Vervoerregio. Deze ruimte kan dan benut worden voor een of twee extra bomenrijen.
- Een groene ontwerpvariant met meer bomen, de 'inspraak-variant', is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten.
- We verbeteren de leefbaarheid in de straat door verschillende maatregelen, zoals het verminderen van het aantal rijbanen tussen de Odebrug en de Kikkerbilsluis en door de komst van de wandelboulevard. Tevens vergroenen we de Nemopier door hier plantvakken te maken. De hoge keermuur wordt groener door een speciaal soort mortel te gebruiken, waar varens in gaan groeien.

3.8 Oversteekbaarheid

De inspraakreacties gaan over het volgende:
- Er is behoefte aan meer oversteekplekken.
- Het gebied is onveilig voor schoolgaande kinderen.
- Diverse verbetersuggesties voor specifieke plekken, zoals op de ODE-brug en bij de Kalkmarkt.

Reactie
- De oversteekbaarheid van de Prins Hendrikkade tussen hotel Amrâth en de Kikkerbilsluis verbetert door het aanbrengen van de middenberm en doordat het aantal rijbanen wordt verminderd. Tevens rijdt er minder verkeer doordat in de Oostertoegang eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd, waardoor ook de oversteekbaarheid verbetert.
- Ter hoogte van de Binnenkant komt een geregelde voetgangersoversteek. Een verkeerslicht bij de Kalkmarkt is niet nodig omdat er een breed steunpunt tussen de twee rijbanen komt, waardoor oversteken van één rijbaan veilig mogelijk is.
- De wandelboulevard komt aan de noordkant van de Prins Hendrikkade tussen Odebrug en Kikkerbilsluis, waarmee er een veilige voetgangersroute ontstaat tussen het Centraal Station en het Scheepvaartmuseum.
- Aan beide kanten van de Odebrug wordt het voetpad breder.

3.9 Fietspad, snorfietsen op de rijbaan en fietsparkeervoorzieningen

De inspraakreacties gaan over het volgende:
- Zeer veel reacties, zorgen en overlast zijn er ten aanzien van het fietsparkeren op de stoep aan de huizenkant. De stoep is door de vele geparkeerde fietsen onbegaanbaar en rommelig. Mensen in een rolstoel en mensen met kinderwagens moeten nu uitwijken naar het fietspad met onveilige situatie tot gevolg.
- Bewoners vragen om een fietsparkeerplan en willen daarbij betrokken worden.
- Veel fietsparkeren is gelinkt aan de bushaltes. Maak daarom onderscheid in bewoners fietsparkeren en fietsparkeren bij de haltes.
- Het is onduidelijk hoe wordt omgegaan met snorfietsers.
- Een aantal mensen pleit voor het behouden van het fietspad aan de noordkant.
- Men vraagt aandacht voor de plekken waar fietsers en voetgangers elkaar kruisen vanwege verkeersveiligheid.
- Fietspaden moeten breder vanwege toename aan (elektrische) bakfietsen, snelle elektrische fietsen etc.
- Let op de doorgang van fietsers bij wegwerkzaamheden straks.

Reactie
- Er komt tussen de bomen aan de huizenkant (op het gedeelte tussen hotel Amrâth en de Kikkerbilsluis) een service-strook waar laden en lossen mogelijk wordt. Ook komen hier fietsenrekken en parkeervakken voor scooters en brommers. Het voetpad aan de huizenkant wordt hiermee vrij van fietsenrekken.
- Er komen fietsparkeerplaatsen bij de bushalte voor streekvervoer, ten westen van de IJtunnel. De overlast van geparkeerde fietsen neemt hierdoor hopelijk af.
- Onderzocht wordt of met tijdelijke maatregelen na invoering van het eenrichtingsverkeer het fietsparkeerprobleem kan worden verminderd.
- Het fietspad in de Oostertoegang wordt breder

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

en komt ook op de Odebrug aan de oostkant te liggen, waardoor de fietsroute logisch wordt. Hiermee wordt het noordelijk deel van maatregel 7 uit het meerjarenplan fiets 2017-2022 uitgevoerd. Het is niet mogelijk om het fietspad in het water (Oostertoegang) te leggen omdat dan het kruispunt met de De Ruijterkade onregelbaar wordt.

- Het fietspad aan de waterkant van de Prins Hendrikkade verdwijnt en hiervoor komt de wandelboulevard in de plaats. Aan de zuidkant komt een tweerichtingen-fietspad (breedte 4,5 meter) waarbij een doorlopende oost-westverbinding voor fietsers ontstaat, zonder noord-zuid-oversteken. Tevens hoeven fietsers dan niet de af- en toeritten naar de IJtunnel over te steken. Met het verbeteren van de oost-west-fietsroute wordt maatregel 6 uit het meerjarenplan fiets 2017-2022 uitgevoerd.
- Op de Prins Hendrikkade rijdt de snorfiets op het fietspad, op de Kattenburgerstraat op de rijbaan. In de nadere uitwerking van het ontwerp wordt de overgang van snorfiets van fietspad naar rijbaan uitgewerkt. De snorfiets rijdt op de Prins Hendrikkade op het fietspad omdat er teveel gemotoriseerd verkeer rijdt om de snorfiets te kunnen mengen met het gemotoriseerde verkeer.
- In de ontwerpfase worden de definitieve afmetingen van rijbanen, fiets- en voetpaden bepaald.
- Tijdens de uitvoering worden de omleidingsroutes voor de verkeersdeelnemers vastgelegd in het BLVC-plan. In dit plan worden de belangen afgewogen, wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de verkeersdeelnemers en worden de gebruikers met borden en andere communicatiemiddelen geïnformeerd. Fietsers en voetgangers houden bij voorkeur altijd doorgang.

3.10 30 km/uur en snelheidsremmende maatregelen

De inspraakreacties gaan over het volgende:

- Heel veel mensen zijn voorstander van het invoeren van 30 km/uur op de Prins Hendrikkade.
- Men pleit daarnaast voor drempels, snelheidscamera's etc. om dit ook te handhaven.
- Prins Hendrikkade als stadsstraat, geen 'racebaan'.

Reactie

- De maximumsnelheid voor de Prins Hendrikkade Oost (tussen de Odebrug en de IJtunnel) blijft voorlopig 50 km/u, vooral gezien vanuit het belang van goed openbaar vervoer. Een verlaging van de snelheid betekent een verslechtering voor het openbaar vervoer en stijgende kosten voor de exploitatie. Vanuit de bredere aanpak van 30 km/uur is het voorstel dat de Prins Hendrikkade Oost uiteindelijk een maximumsnelheid van 30 km/uur krijgt. De gemeente werkt momenteel inrichtingsprincipes uit voor een gebiedsontsluitingsweg/hoofdweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De inrichting wijzigt niet indien de maximale snelheid 30 km/uur wordt, de rijbanen blijven in asfalt.
- Op een hoofdroute voor bussen is het niet mogelijk om drempels neer te leggen om de snelheid te beperken.
- Er is onderzoek gedaan naar de gereden snelheid door het inzetten van snelheidsmeters, de zogenaamde smileys, om gebruikers bewust te maken van hun snelheid en om data te verzamelen over huidige snelheden van gebruikers. Uit deze data blijkt dat de landelijke richtlijnen, uit het Beleidskader Flitspalen van het Openbaar Ministerie voor het plaatsen van een flitspaal, niet worden gehaald. Hierdoor is het plaatsen van flitspalen niet mogelijk.
- Het volledig voor auto's afsluiten van de Oostertoegang zit niet in de maatregelen van Agenda Amsterdam Autoluw. In het ontwerp van de Prins Hendrikkade zitten nu twee rijbanen en een busbaan stad in. Na 2023 wordt aan de hand van verkeersonderzoek gekeken of de busbaan richting CS en de middenberm kunnen vervallen. De straat kan dan meer als 'normale stadsstraat' worden ingericht.
- Om de Lastage-buurt te ontsluiten dienen onder andere de zebra's bij de Odebrug en bij de Binnenkant.

3.11 (Regio)bussen, zwaar verkeer en touringcars

De inspraakreacties gaan over het volgende:

- Veel oproepen om de regionale bussen te laten eindigen bij de Noord/Zuidlijn zoals ooit afgesproken was.
- Veel bewoners vinden dat de snelheid van de bus ondergeschikt moet zijn aan de leefbaarheid, zeker gezien het snellere en milieuvriendelijke alternatief, de Noord/Zuidlijn.
- Eén bushalte net zoals aan de overkant, niet drie bushaltes bij elkaar met alle ruimtebeslag en overlast die daarbij hoort.

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

- Twee keer wordt verzocht de busbaan te behouden om opstoppingen te voorkomen.
- Verzoek tot het mogelijk maken van laden & lossen voor bewoners en andere bestemmingen.

Reactie

- De Vervoerregio geeft aan dat het lijnennet voor de streekbussen uit Waterland (Wa) en de Zaanstreek (Za) sterk is gewijzigd na de start van de exploitatie van de Noord/Zuidlijn. Er rijdt nu nog ongeveer 35% van de bussen. De huidige concessie geldt tot december 2021. De aanbesteding voor de nieuwe concessie ZaWa was al opgestart, maar is vanwege corona gestopt. Voor 2 jaar is een noodconcessie ontwikkeld. In december 2023 moet alsnog de nieuwe concessie ZaWa starten. De gemeente onderzoekt op dit moment wat daarbij de nieuwe eisen zullen zijn, waarbij een eis is dat in de nieuwe concessie zero-emissie wordt gereden. Dit betekent dat alle bussen die over de Prins Hendrikkade rijden straks uitstootvrij zijn.
- Voor het streekvervoer komt aan de westkant van de IJtunnel de bushalte stad-uit tegenover de bestaande bushalte stad in te liggen. De bussen kunnen onafhankelijk van elkaar wegrijden. Dit is nodig om de reistijd voor de reiziger zo kort mogelijk te houden. De halte ligt centraal ten opzichte van bestemmingen zoals Nemo en de binnenstad. De halte ligt ongeveer 500 meter vanaf CS waarbij deze halte een meerwaarde oplevert voor de reiziger. De bushaltes worden toegankelijk voor mensen met een beperking.
- De bushalte voor stadsvervoer op de Kattenburgerbrug, vlak bij het Scheepvaartmuseum blijft bestaan en wordt iets verschoven ten opzichte van de huidige situatie zodat het tweerichtingen fietspad aangelegd kan worden.
- Tussen de Kikkerbilsluis en hotel Amrâth komt mogelijk wel een busstrook stad in. Dit wordt na 2023 opnieuw bekeken op basis van de dan geldende verkeerssituatie. Deze busstrook zorgt ervoor dat de bus langs stilstaand verkeer voor de Odebrug kan rijden. Op grond van verkeersonderzoek blijkt dat dit stilstaand verkeer sporadisch optreedt. Er komt een doorgetrokken streep, auto's mogen geen gebruikmaken van de busstrook. De Vervoerregio hecht veel waarde aan de busstrook, omdat hiermee het openbaar vervoer robuust en betrouwbaar is. De busstrook stad uit is vervallen omdat de bus kan mengen met het overige verkeer, doordat er minder verkeer gaat rijden na de invoering van eenrichtingsverkeer Oostertoegang. Zonder busstrook kan de straat verder vergroenen en kunnen de verkeerslichten bij de Kromme Waal vervallen wat weer gunstig is voor de doorstroming. In de ontwerpfase wordt dit bepaald.
- Laden en lossen aan beide zijden van de IJtunnel wordt mogelijk door hier een voorziening voor te maken.

3.12 Parkeerdruk en parkeeroplossingen voor het gebied

De inspraakreacties gaan over het volgende:

- Behoefte aan bewonersparkeerplekken en weren van bezoekersparkeren.
- Bereikbaarheid Oosterdoksgarage.
- Bereikbaarheid parkeergarage Amrâth hotel.
- Verzoek tot opheffen parkeerplekken op smalle zijstraten/grachten en beperkt parkeren op Prins Hendrikkade.

Reactie

- De gemeente Amsterdam heeft haar parkeer tarieven voor bezoekers verhoogd en promoot de P+R voorzieningen als voordeliger alternatief aan de randen van de stad. Daarnaast is de handhaving op fout (of niet betalend) parkeren in stadsdeel centrum geprioriteerd op de plekken waar de overlast het grootst is. Er geldt bij straat parkeren echter geen onderscheid in de stad tussen plekken voor bewoners of plekken voor bezoekers.
- De Oosterdoksgarage is bereikbaar via De Ruijterkade, de onderdoorgang Booking.com (weer open vanaf zomer 2022) of via de Odebrug en Oosterdoksstraat. Van Oosterdoksgarage naar Oude Schans via Kattenburgerstraat is qua netto afstand iets langer.
- Het opheffen van 17 parkeerplekken aan de ventwegen zal volgens de gemeente niet tot meer overlast door zoekverkeer en foutparkeerders in de buurt leiden omdat er voldoende alternatieven zijn. De gemeente voorziet niet dat de parkeerdruk van het vergunningsgebied (waaronder deze buurt valt) de komende jaren dusdanig zal toenemen dat het nodig is om compenserende of extra parkeerplekken aan te leggen. Dit komt mede omdat er voldoende plek in de Oosterdoksgarage is voor vergunningshouders. Hiernaast wordt er gestuurd om het vergunningsplafond in het gebied stapsgewijs te verminderen door het natuurlijke verloop in vergunningen en een stop op nieuwe vergunningen. Onderzocht is dat er naast de bestaande plekken geen extra parkeerplekken aan

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

het Oosterdok kunnen worden aangelegd.
- Toegang naar het Scheepvaarthuis en de bijbehorende ondergrondse parkeergarage van hotel Amrâth blijft gewaarborgd.
- De Binnenkant-parkeerplaatsen vallen buiten de scope van het project.

3.13 Toegankelijkheid van de stad voor bestemmingsverkeer en laad- en losvoorzieningen

De inspraakreacties gaan over het volgende:
- Veel insprekers geven aan meer behoefte te hebben aan laad- en losplekken dan er nu zijn, of dan nu in het voorlopig ontwerp te zien zijn. Er is nu veel overlast van laden en lossen op het fietspad met onveilige situaties tot gevolg.
- Diverse suggesties voor laad- en losplekken op specifieke locaties, onder andere bij hotel Amrâth, bij de Geldersekadebrug, bij de Peper- en Foeliestraat, Binnenkant, Schreierstoren en Oude Schans.
- Een aantal mensen geeft aan dat de Schipperstraat open moet voor inrijden vanaf de Prins Hendrikkade. De straat is nu doodlopend.
- Men vraagt om een keermogelijkheid op de Prins Hendrikkade voor verkeer vanaf de Nieuwmarkt richting CS.
- Verhoog de spoorbruggen van de Oostertoegang zodat vrachtverkeer makkelijker weg kan rijden.

Reactie
- Er komt in de nieuwe situatie een service-strook tussen de bomen aan de huizenkant waar laden en lossen mogelijk is. Er wordt onderzocht of tijdelijke maatregelen mogelijk zijn om het laden en lossen op het fietspad te voorkomen. Bij hotel Amrâth komt sowieso een laad- en losplek. Zijstraten- en grachten vallen buiten de scope van dit project.
- Het is mogelijk dat de Schipperstraat weer uitkomt op de PH kade, waarbij rechtsaf weg gereden kan worden. Sluip verkeer moet dan voorkomen worden, de kans hierop wordt laag ingeschat omdat de Schipperstraat voetgangersgebied is.
- Het is mogelijk om bij de Binnenkant te keren op de Prins Hendrikkade.
- De doorrijhoogte van de Oostertoegang wordt 20 cm hoger doordat ProRail de vijf spoorbruggen vervangt. De hoogte wordt 3,4 meter, waar nu een hoogtebeperking van 3,2 meter geldt.

3.14 Inrichting IJtunnelmond en Foeliestraat

De inrichting van het kruispunt van de Prins Hendrikkade met de IJtunnel wordt aangepast door een logisch haltepaar met toegankelijke perrons te creëren voor de regionale bussen. Hiernaast is de oversteekbaarheid en de toegankelijkheid naar het Oosterdok voor fietsers en voetgangers door de aanleg van een flauwe hellingbaan verbeterd. De kruising Prins Hendrikkade/Schippersgracht wordt vereenvoudigd door de verkeerslichten te verwijderen en een breed steunpunt te creëren. De Foliestraat wordt heringericht.

De inspraakreacties gaan over het volgende:
- Suggesties voor stedenbouwkundige ingrepen om de IJtunnelmond ingrijpend aan te passen en zo deze entree van de stad te verfraaien en de oversteekbaarheid van de Foliestraat/ Valkenburgstraat te verbeteren.
- Zorgen om afname van de leefbaarheid in dit gebied als gevolg van de luchtkwaliteit en geluidsoverlast.
- Zorgen over veiligheid en beheersbaarheid van verkeersstromen ter hoogte van kruispunt Prins Hendrikkade/IJtunnel. Met name genoemd wordt de bypass van de bus uit de IJtunnel die de oversteek met de hellingbaan voor de fietsers en voetgangers kruist.

Reactie
- De gemeente heeft haar uitgangspunten dusdanig geformuleerd dat de leefbaarheid qua luchtkwaliteit en geluidsoverlast in dit gebied zal verbeteren, hoofdzakelijk doordat de verkeerscirculatie wordt aangepast door het invoeren van eenrichtingsverkeer ter hoogte van de Oostertoegang. Maar ondanks deze ingreep voorziet de gemeente dat dit gebied (voorlopig) een belangrijk verkeerskundig knooppunt zal blijven voor de stad. Een gelijkvloerse entree bij de IJtunnelmond in plaats van de huidige dive under vergt minder autoverkeer op deze plek. Mogelijk dat dit op langere termijn wel mogelijk is. De gemeente werkt aan een ruimtelijke verkenning voor de Oostelijke Binnenstad waarin ook het gebied rond de IJ-tunnelmond wordt meegenomen.
- Door het eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang zal er straks minder autoverkeer rijden over de Prins Hendrikkade. Dit is gunstig voor de leefbaarheid. Daarnaast zullen hier in de toekomst alleen elektrische bussen rijden als dit ook voor de nieuwe bus concessie ‘Zaanstreek-Waterland’ geëist wordt.

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

- Het nieuwe perron van de regionale bussen zorgt ervoor dat bussen niet onnodig hoeven te stoppen en optrekken, mede door extra halteerplaatsen en vereenvoudigde verkeersregeling.
- Andere uitgangspunten die de leefbaarheid verbeteren zoals verbeterde afvalinzameling, betere verlichting en voldoende fietsparkeercapaciteit worden ook voor de inrichting van de openbare ruimte van de IJtunnelmond en Foliestraat doorgevoerd.
- De gemeente meent dat door de nieuwe wegindeling de veiligheid sterk verbetert doordat voertuigen minder hard kunnen rijden, omdat het profiel krapper wordt en één rijstrook op de Kikkerbilsluis zorgt ervoor dat verkeer elkaar niet meer kan inhalen. Hiernaast is het autoverkeer dat uit de IJtunnel komt van de 'bypass' afgehaald en hoeft de fiets nog maar één rijstrook over te steken, die door verkeerslichten is geregeld.

3.15 Verkeersontwerp Oosterdok

Het Oosterdok is gelegen naast de IJtunnelmond. De trap met fietsgoot aan de westelijke zijde van de IJtunnelmond wordt vervangen door een flauwe hellingbaan voor voetganger en fietsers. Tevens zijn er 'groene stroken' aangeven ten behoeve van de vergroening aan de wand en de middenberm van de IJtunnel.

De inspraakreacties gaan over het volgende:

- De zorgen over veiligheid en beheersbaarheid van de verkeersstromen op de kade van het Oosterdok en op de Van der Veldebrug (brug 1939). Dit is ingeven doordat insprekers een toename van conflicten verwachten door het gebruik van de lage kade als ongeregelde 'shared space' tussen het toe te nemen aantal fietsers, het laad & los-verkeer en voetgangers van met name de Charterhaven en Nemo Science Museum.
- Zorgen over gebrek aan (parkeer)ruimte en parkeercapaciteit op de lage kade aan het Oosterdok voor leveranciers en onderhoudspartijen van de bewoners, en Charterhaven en Nemo Science Museum mede door de ingetekende 'groene strook' en het opheffen van parkeerplaatsen aan de Prins Hendrikkade.
- Zorgen over het gebrek om te halteren voor de bezoekers van Charterhaven en schoolgroepen die veelal met touringcars naar het Nemo Science Museum komen.
- Zorgen over de staat van onderhoud van de kade aan het Oosterdok.
- Zorgen over het idee van een reuzenrad aan de kade van het Oosterdok.

Reactie

- De inrichting van de Openbare ruimte aan de lage kade van het Oosterdok zal als 'shared space' blijven fungeren zoals dat in de huidige situatie al het geval is. Er zijn vooralsnog door het project geen werkzaamheden of voorzieningen ingepland aan de lage kade. Onderhoud aan de kademuren van het Oosterdok zal plaatsvinden binnen het programma kademuren, en valt buiten de scope van deze Nota van Uitgangspunten. (Zie hiervoor https://www.amsterdam.nl/projecten/kademuren/)
- Het is de inschatting van de gemeente dat de voorgenomen aanpassingen binnen de scope van het project niet zullen leiden tot onveilige situaties door conflicten van gebruikers van de lage kade. De geplande hellingbaan overbrugt een beperkt hoogteverschil en is flauw van opzet waardoor deze toegankelijk is voor voetgangers en fietsers geen hoge snelheden behalen. De gemeente is van mening dat er voldoende ruimte voor bestemmingsverkeer beschikbaar is om te navigeren en om te laden en lossen.
- Er zullen aan het Oosterdok geen fiscale parkeerplekken verdwijnen. De gemeente voorziet niet dat de parkeerdruk van het vergunningsgebied (waaronder deze buurt valt) dusdanig zal toenemen de komende jaren dat het nodig is om compenserende of extra fiscale parkeerplekken aan te leggen. Dit komt mede omdat er voldoende plek in de Oosterdoksgarage is voor vergunningshouders. Daarnaast wordt er op gestuurd om het vergunningsplafond in het gebied stapsgewijs te verminderen door het natuurlijke verloop in vergunningen en een stop op nieuwe vergunning. Onderzocht is dat er naast de bestaande plekken geen extra parkeerplekken aan het Oosterdok kunnen worden aangelegd.
- Op de kade van het Oosterdok is het niet toegestaan om met touringcars te halteren en bezoekers af te zetten. (Zie hiervoor ook het beleid in de Agenda Touringcar.) De halteerhalte voor de touringcar bussen ter hoogte van het Scheepvaartmuseum blijft gehandhaafd.
  Er komt meer voetgangersruimte voor bezoekers aan de voorzieningen van het Oosterdok door het opheffen van het noordelijk fietspad. Het laad- en losverkeer kan zoals in de huidige situatie de kade van het Oosterdok blijven gebruiken en er zullen

3 Prins Hendrikkade en Oostertoegang

vooralsnog geen reservering voor aparte laad- en losvoorzieningen worden opgenomen voor de Charterhaven of het Nemo Science Museum.
- Het reuzenrad is een initiatief van verschillende instellingen en bedrijven uit het gebied. Deze hebben een vergunningaanvraag gedaan bij Waternet. Maar een eventuele aanvraag omgevingsvergunning bij de gemeente zal worden afgewezen omdat het bouwen van het reuzenrad in strijd is met het vigerende ter plaatse geldende bestemmingsplan. (**https://www.amsterdamsebinnenstad.nl/nieuws/index.html?nieuws=327**)

3.16 Uitvoeringsfasering

De inspraakreacties gaan over het volgende:
- Bewoners en gebruikers van het Oosterdok pleiten ervoor dat in de BLVC-plannen realistische toegangsroutes worden gecreëerd, en dat de verkeersregelaars goed geïnformeerd worden over het feit dat er mensen langs de kade van het Oosterdok en in het Oosterdok wonen en werken. Dit is te vaak niet goed gegaan in het verleden.
- Het opheffen van de ventweg is een verbetering maar leidt helaas tot drie nieuwe en ernstige knelpunten die om een snelle oplossing vragen:
  - Overvloedige stalling van fietsen op het trottoir, waardoor nauwelijks voldoende doorloopruimte resteert voor voetgangers en minder validen.
  - Auto's (en bezorgers etc.) parkeren op trottoir en fietspad wat leidt tot gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers.
  - Toenemend snelweggedrag van automobilisten.

  Gevolg: toename onveiligheid en geluidshinder

Reactie
- De gemeente houdt er bij het opstellen van BLVC-plannen (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid, Communicatie) rekening mee dat bewoners hun huis en werk kunnen bereiken. Ook de verkeersregelaars horen de juiste informatie hierover te krijgen. Indien dit niet goed gaat is de gemeente (de omgevingsmanager) tijdens de uitvoering bereikbaar voor klachten en vragen.
- De gemeente herkent de drie genoemde problemen die zijn ontstaan in de nieuwe situatie zonder ventweg. Onderzocht wordt of de situatie met tijdelijke maatregelen verbeterd kan worden.

4 Kattenburgerstraat en Piet Heinkade

4.1 Algemeen sentiment

Gedurende de inspraakprocedure heeft de gemeente veel reacties ontvangen op de plannen voor Kattenburgerstraat en Piet Heinkade. Er zijn positieve reacties gekomen:

- Bewoners zijn blij met het verlagen van de maximumsnelheid van de auto naar 30 km/uur

Ook zijn er zorgen geuit:

- De voorgestelde maatregelen leiden niet tot een verbeterde leefbaarheid in de Kattenburgerstraat;
- Er ontbreekt een integrale visie op het gebied, en de plannen sluiten onvoldoende aan bij de plannen voor het Marineterrein;
- De verwachte verkeerstoename in de Piet Heinkade heeft een negatief effect op de leefbaarheid in de straat.

Tot slot zetten een aantal bewoners vraagtekens achter de plannen:

- Het verbeteren van deze fietsroutes is niet nodig;
- Het verbeteren van de Kattenburgerstraat is niet nodig; het asfalt in de Kattenburgerstraat is in 2020 vernieuwd en ligt er goed bij.

Reactie

Kattenburgerstraat
Met de nieuwe plannen verbetert de verkeersveiligheid in de Kattenburgerstraat door de verlaging van de snelheid van auto.

Piet Heinkade
De uitwerking van het plan voor de Kattenburgerstraat binnen maatregel 15 leidt tot een verkeerstoename op de Piet Heinkade. Dit zet de leefbaarheid van deze straat verder onder druk. De meest effectieve maatregel voor de Piet Heinkade is het verlagen van de verkeersintensiteit. Eén van de maatregelen uit de Agenda Amsterdam Autoluw is een aangepaste verkeerscirculatie rondom de Haarlemmer Houttuinen (Maatregel 17). De verwachting is dat met deze maatregel het verkeer op de Piet Heinkade afneemt. Deze maatregel maakt echter deel uit van een ander besluitvormingsproces.

4.2 Uitvoeringsfasering

De uitvoeringswerkzaamheden vinden plaats tussen 2022 en 2023. De inspraakreacties gaan over het volgende:

- Richt eerst de Kattenburgerstraat opnieuw in alvorens het eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang wordt ingesteld;
- Indien de uitvoeringsfasering niet kan worden aangepast, tref stevige maatregelen in de Kattenburgerstraat in de tussenliggende periode;
- Zorg voor een goede en veilige tijdelijke situatie als een van de onderdelen in de Kattenburgerstraat (straat, brug of tunnel) vertraging oploopt.

Reactie

De fietsroute in de Oostertoegang is een van de drukste fietsroutes in de stad met veel oversteken en te krappe fietspaden. In 2022 is de nieuwe locatie van het IJpleinveer gereed. Vanaf dat moment wordt de fietsroute in de Oostertoegang alleen maar drukker. Daarom is het nodig om de fietsroute veiliger te maken. Dit doen we door de invoering van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang, in 2022/2023. De Kattenburgerstraat zelf wordt in de plannen niet van gevel tot gevel heringericht, er worden wel maatregelen ingevoerd die de maximum snelheid van 30 km/uur afdwingen. Het streven is dat eerst de maatregelen om 30 km/uur af te dwingen, worden ingevoerd gelijktijdig of net voordat eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang wordt ingevoerd. Op grond van de detailplanning van de voorbereidingsfase wordt duidelijk of dit haalbaar is. Het belangrijkste is dat de projecten zo snel mogelijk worden uitgevoerd.

4 Kattenburgerstraat en Piet Heinkade

4.3 Verkeersontwerp Kattenburgerstraat

Het straatprofiel van de Kattenburgerstraat wijzigt door aanpassingen naar een 30 km/uur profiel. Een aantal inspraakreacties op dit onderwerp zijn vervallen door de gewijzigde plannen.

Er is een zorg geuit over de Sumatrakade:
- De zorg dat door de verlengde rechtsafstrook op de Piet Heinkade het autoverkeer op de Sumatrakade toeneemt.

Reactie

Sumatrakade
De rechtsafstrook op de Piet Heinkade is bedoeld voor het autoverkeer dat van de Oostertoegang via de Kattenburgerstraat naar de IJtunnel rijdt. Het is niet de verwachting dat het autoverkeer op de Sumatrakade toeneemt.

4.4 Veilige en comfortabele fietsroute en snorfietsen naar rijbaan

In de plannen voor de Kattenburgerstraat blijven de huidige fietspaden behouden. De kruising met de Piet Heinkade valt niet meer in de scope van het project. De inspraakreacties gaan over het volgende:
- Het fietspad op de Piet Heinkade voldoet niet aan de verwachte groei van fietsers komende jaren;
- Er zijn zorgen dat de Nood- en Hulpdiensten de buurt niet snel kunnen bereiken als er veel autoverkeer stil komt te staan door invoeren van een smalle rijbaan. Er wordt geopperd dat de breedte van het fietspad daarop aangepast moet worden;
- De oversteek van fietsers op de kruisingen met de Piet Heinkade, Dijksgracht Oost en Kattenburgerplein is onveilig;
- Snorfietsers in de Kattenburgerstraat moeten, net als in de rest van de stad, naar de rijbaan.

Reactie

Fietspad Piet Heinkade
Amsterdammers stappen voor 36% van hun verplaatsingen op de fiets. Ook steeds meer toeristen gebruiken de fiets. Dit is een gezonde keuze, maar zorgt ook voor vollere fietspaden. Dat knelt, zeker waar fietsers te maken hebben met smalle fietspaden. Daarom verbeteren we de fietsroute van het IJ naar de Geldersekade. Op dit moment zien we geen aanleiding om het hele fietspad op de Piet Heinkade te vernieuwen.

Fietspad Kattenburgerstraat
Om het fietspad veiliger te maken in de Kattenburgerstraat gaat de snorfietser naar de rijbaan. Uitgangspunt is om de breedte van het fietspad niet te wijzigen in verband met de ruimte voor de voetganger.

Kruispunt Dijksgracht
Een veilige oversteek van fietsers op de Dijksgracht heeft onze aandacht. Het versmallen van de rijbaan en een rustpunt voor fietsers tussen de rijbanen zorgen voor een overzichtelijker kruispunt. Dit wordt gerealiseerd met de fietsroute Dijksgracht Oost. Fietsers kunnen daardoor veiliger en overzichtelijk oversteken.

Snorfietser naar rijbaan
Op dit moment rijden snorfietsers in de Kattenburgerstraat verplicht op het fietspad. In de nieuwe situatie rijden snorfietsers in deze straten verplicht op de rijbaan. Daardoor zijn de fietspaden in de Kattenburgerstraat uitsluitend bedoeld voor fietsers. Momenteel rijden snorfietsers ook op de Kattenburgergracht op het fietspad. In de uitwerking van het ontwerp wordt gekeken of ze ook daar veilig naar de rijbaan kunnen, vanwege de Prins Hendrikkade waar snorfietsers op het fietspad rijden.

4.5 30 km/uur en snelheidsremmende maatregelen

In de Kattenburgerstraat wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/uur. De inspraakreacties gaan over het volgende:
- De overgrote meerderheid van insprekers is blij met het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur in de Kattenburgerstraat;
- Invoering van 30 km/uur wordt de norm in de stad;
- De zorg bestaat dat de maximumsnelheid bij nader inzien toch weer wordt verhoogd;
- De straat is belangrijk voor aangrenzende buurten om de stad uit te komen en men vindt dat de straat daarom wel toegankelijk moet blijven voor autoverkeer;
- Het verlagen van de maximumsnelheid bereik je niet door een verkeersbord te plaatsen. De straat moet worden ingericht als een 30 km/uur-weg, waarbij de maximumsnelheid van 30 km/uur wordt afgedwongen door het treffen van snelheidsremmende maatregelen, zoals het handhaven op snelheidsovertredingen met behulp van camera's.

4 Kattenburgerstraat en Piet Heinkade

Reactie
De Kattenburgerstraat blijft een belangrijke straat in het verkeersnetwerk. Wel wordt de maximumsnelheid verlaagd naar 30 km/uur. Dit past in de stadsbrede ontwikkeling waar 30 km/uur de norm wordt. Door het verlagen van de maximumsnelheid neemt het autoverkeer in de straat af en neemt de leefbaarheid in de straat toe. Bij een goed ingerichte straat rijdt het autoverkeer niet harder dan de maximum toegestane snelheid. Handhaving op snelheidsovertredingen is geen effectieve maatregel en behoort niet tot de mogelijkheden.

De verschillende maatregelen, zoals het versmallen van de rijbaan door het aanbrengen van een middenberm van klinkers of groen, het aanbrengen van busdrempels, kruisingen in klinkers aanbrengen en het halteren van de bus op de rijbaan dwingen het autoverkeer tot de maximale snelheid van 30 km/uur.

4.6 Eenrichtingsverkeer Kattenburgerstraat

Met de voorliggende plannen passen we de verkeerscirculatie aan in het gebied. Bewoners hebben ideeën aangedragen voor eenrichtingsverkeer in de Kattenburgerstraat. De inspraakreacties gaan over het volgende:

- Het instellen van eenrichtingsverkeer in de Kattenburgerstraat met een ventweg voor ov-bussen en hulpdiensten met als positieve gevolgen:
  - Minder verkeer in de Kattenburgerstraat en op de Piet Heinkade;
  - Verbetering van de luchtkwaliteit en de leefbaarheid in de straat;
  - Meer ruimte voor groen, fietsers, voetgangers en verblijven;
  - Een nieuwe brug en tunnel is overbodig omdat er in de bestaande onderdoorgang voldoende ruimte ontstaat voor een vrijliggend fietspad.

Reactie
Het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Kattenburgerstraat is niet wenselijk. Uit onderzoek blijkt dat het instellen van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting (met behoud van een busbaan in zuidelijke richting) in de Kattenburgerstraat inderdaad kan zorgen voor een (flinke) afname van het autoverkeer in deze straat. Het zorgt echter ook voor een verdringingseffect naar de Oostenburgergracht. Deze straat is onlangs opnieuw ingericht, waarbij geen rekening is gehouden met dit extra verkeer. Zonder aanpassingen loopt het verkeer bij de kruising Oostenburgergracht/ Czaar Peterstraat en de kruising bij de Piet Heintunnel vast. De ruimte in deze straten om compenserende maatregelen te treffen is er niet.

4.7 Inrichting openbare ruimte en groen

In de plannen voor de Kattenburgerstraat is er enige ruimte voor groen. De inspraakreacties gaan over het volgende:

- De gevels langs de Kattenburgerstraat bestaan uit blinde muren. Om de sociale veiligheid langs deze gevels te vergroten wordt geopperd om het pad langs de gevels te verbreden.
- Het vergroenen van de gevels met goede openbare verlichting;
- Ruimte voor zelfbeheer van groenvakken;
- Een goed verlichtingsplan met nieuwe lichtmasten die passen bij de nieuwe inrichting van de straat;
- Op de ontwerptekeningen staat meer steen dan groen. Zo heeft het groen langs het Marineterrein plaatsgemaakt voor stenen. Groen of grind is beter voor de afwatering en zorgt minder een minder stenig straatbeeld;
- Plantenbakken voegen weinig toe aan groen, er is behoefte aan nuttig groen met ecologische waarde;
- De zorg dat veel bomen en groen niet kunnen worden behouden bij de herinrichting van de straat;
- Bomen mogen niet worden gekapt. Onduidelijk is wat de noodzaak is om 20% van de bomen te kappen;
- Het plein voor Pakhuis de Zwijger is nu erg kaal, stenig en winderig. De wens bestaat om dit plein te vergroenen;
- De hellingbaan naar de boxen van de flat bij de bushalte meenemen in het ontwerp.

Reactie
In de plannen behoudt de Kattenburgerstraat alle bomen en onderzoeken we of vergroening langs de woningen en het gras langs het Marineterrein een impuls kan krijgen, in samenspraak met buurtbewoners. Er zal ruimte zijn voor groene buurtinitiatieven, zoals buurttuinen.

Het kruispunt Piet Heinkade ter hoogte van de Kattenburgerstraat en de herinrichting van het plein voor pakhuis de Zwijger vallen buiten de scope van het project.

4 Kattenburgerstraat en Piet Heinkade

4.8 Oversteekbaarheid

Met de plannen voor de Kattenburgerstraat wordt de oversteekbaarheid van de straat verbeterd. De inspraakreacties gaan over het volgende:

- Behoefte aan meer veilige oversteekplaatsen naar het Marineterrein en richting de Marinierskade;
- Het versmallen van de rijbaan verbetert de oversteekbaarheid niet;

Reactie

Kattenburgerstraat

Om de oversteekbaarheid van de straat te verbeteren voeren we verschillende maatregelen uit. Door het versmallen van de rijbaan wordt deze in tweeën gedeeld door een middenberm. Op strategische plekken introduceren we een rustpunt voor overstekende voetgangers. Daarnaast wordt de maximumsnelheid verlaagd waardoor de straat makkelijker is over te steken. Ter hoogte van de hoofdingang van het Marineterrein en het Scheepvaartmuseum is de verwachting dat veel voetgangers oversteken. Op deze plekken brengen we ook zebrapaden aan. Deze zebrapaden worden doorgetrokken over het fietspad. Daarmee wordt het oversteken van het fietspad op de meest voorkomende plekken eenvoudiger. Het lijkt niet nodig om extra oversteekplaatsen aan te brengen.

Piet Heinkade

De Piet Heinkade valt buiten de scope van het plan.

4.9 Parkeren en laad- en losvoorzieningen

Met de plannen voor de Kattenburgerstraat blijven de huidige parkeerplekken gehandhaafd. De inspraakreacties gaan over het volgende:

- De parkeerdruk in de Kattenburgerstraat is hoog en het aantal parkeerplekken dient te worden behouden;
- Ondanks de parkeerdruk vindt men altijd wel een plekje op straat;
- Gevraagd wordt hoe realistisch het is dat in de nabije toekomst voldoende parkeeralternatieven beschikbaar komen in de buurt;
- Gevraagd wordt of er parkeermogelijkheden beschikbaar komen op het Marineterrein;
- De elektrische laadpalen in de Kattenburgerstraat dienen terug te komen;
- Het verzoek om de mindervalideparkeerplek in de nabijheid van het museum niet te combineren met laden en lossen;
- Voldoende laad- en losvoorzieningen ter hoogte van het Scheepvaartmuseum zonder hoogteverschillen (stoepranden/drempels);
- Op dit moment zijn er onvoldoende laad- en losplekken, waardoor pakketdiensten op fietspad en voetpad parkeren. Daarom is er vraag naar een betere verdeling van laad- en losplekken bij trappenhuizen van woningen;
- Behoud fietsparkeerplekken voor het Scheepvaartmuseum;
- Creëer voldoende ruimte voor het parkeren van fietsers, brommers en scooters bij de woningen en bij de ingang van het Marineterrein.

Reactie

Parkeren voor auto's

De gemeente heeft in 2020 een parkeeronderzoek uitgevoerd in de stad, waaruit blijkt dat de parkeerdruk in de Kattenburgerstraat op verschillende momenten in de week hoog is. Alternatieve parkeerplekken zijn op dit moment niet voorhanden. Om te voorkomen dat de ontwikkeling van het Marineterrein zorgt voor een hogere parkeerdruk in de straat wordt daar een nieuwe parkeergarage ontwikkeld. Deze parkeergarage is bedoeld voor gebruikers van het Marineterrein. Ook de Hof- en Werfgarages worden komende jaren gerenoveerd. Als dat leidt tot een lagere parkeerdruk op straat is het mogelijk om parkeerplekken aan de zijde van het Marineterrein op te heffen.

Elektrische laadpalen

De bestaande elektrische laadpalen blijven gehandhaafd op dezelfde locatie.

Laad- en losvoorzieningen

De gemeente onderschrijft het belang van goede laad- en losplekken in de Kattenburgerstraat. In de NvU wordt toegevoegd dat in de nieuwe inrichting van de straat op logische plekken laad- en losplekken komen. In de volgende fase wordt samen met de buurt gekeken wat de beste plekken zijn voor laden en lossen.

Fietsparkeervoorzieningen

Ook ziet de gemeente het belang van voldoende fietsparkeerplekken in de Kattenburgerstraat. In samenspraak met de buurt wordt gekeken naar geschikte plekken om fietsparkeren te faciliteren.

4 Kattenburgerstraat en Piet Heinkade

4.10 Verkeersonderzoeken

De effecten van de voorgestelde maatregelen op de verkeersintensiteiten is met verkeersonderzoeken in kaart gebracht. De veelgehoorde zorg van bewoners is dat ondanks de voorgestelde maatregelen, het autoverkeer in de Kattenburgerstraat toch gaat toenemen. De inspraakreacties gaan over het volgende:

- De gepresenteerde verkeerscijfers zijn ongeloofwaardig;
- De maatregelen hebben onvoldoende effect, waardoor de leefbaarheid in de straat verslechtert;
- De maatregelen zorgen voor meer verkeer op de Sumatrakade;
- Het verlagen van de maximumsnelheid heeft nooit zo'n groot effect op het aantal auto's in de straat als de onderzoeken doen voorkomen;
- Het verlagen van de maximumsnelheid zorgt voor meer files in de straat wat leidt tot meer luchtvervuiling;
- In de verkeersonderzoeken is onvoldoende rekening gehouden met de ontwikkeling van het Marineterrein, Oostenburg, Cruquiuseiland, Sluisbuurt en uitbreiding van IJburg. Dit zal leiden tot veel meer autoverkeer in de Kattenburgerstraat;
- Er wordt gegoocheld met verkeerscijfers. Eerst reden er 24.000 voertuigen over de Piet Heinkade, een half jaar later reden er nog maar 16.100 voertuigen over de Piet Heinkade.

Reactie

Verkeersmodel Amsterdam

Bij strategische weg- en OV-studies maakt de gemeente Amsterdam gebruik van het verkeersmodel VMA (Verkeersmodel Amsterdam). De resultaten uit een verkeersmodel zijn niet bedoeld om de absolute verkeersaantallen weer te geven. De resultaten van een verkeersonderzoek zijn bedoeld om inzicht te krijgen in het effect van maatregelen op de verkeersaantallen op het (hoofd)wegennet en doorstroming op de kruisingen. Dit wordt gedaan op basis van onderzoeksgegevens uit verkeersenquêtes, verkeerstellingen, kenmerken van het wegen- en openbaarvervoernet en kennis over de ruimtelijke ordening in termen van aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Voor het verleden en het heden zijn deze gegevens bekend, voor de toekomstige situatie worden inschattingen hiervan gebruikt.

Door de invoering van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang verandert de verkeerscirculatie in het gebied. Het autoverkeer ten noorden van de Oostertoegang rijdt dan via de Piet Heinkade en de Kattenburgerstraat naar de IJtunnel. In het verkeersonderzoek hebben we onderzocht wat het effect van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang is op de Prins Hendrikkade Oost, Piet Heinkade en in de Kattenburgerstraat, in de huidige situatie en in 2030. Het is niet aannemelijk dat het verkeer op de Sumatrakade gaat toenemen. De ontwikkeling van het Marineterrein en omliggende buurten is in deze studie niet meegenomen. Wel gaat het verkeersmodel uit van een autonome groei van circa 9% in 2030. Door meer inwoners en arbeidsplaatsen in de stad. Deze groei staat los van de voorliggende plannen.

Verwachte verkeersintensiteit Kattenburgerstraat

Bij de plannen van de Kattenburgerstraat treft de gemeente verschillende maatregelen, zoals het verlagen van de maximumsnelheid, het versmallen van de rijbanen, de kruisingen met langzaam verkeer uitvoeren in klinkers, het verplaatsen van de snorfietser naar de rijbaan en het laten halteren van de bus op de rijbaan in plaats van een haltehaven. Ook de oversteekbaarheid van de straat verbetert. Door de verlaging van de maximum snelheid vermindert de geluidshinder bij de woningen. Ook zullen de voorliggende plannen niet leiden tot extra autoverkeer in de straat. De verwachting is dat het autoverkeer niet toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.

Effect invoering 30 km/uur

Het verlagen van de maximumsnelheid zorgt voor een langere reistijd, waardoor het verkeersmodel verwacht dat autoverkeer sneller een alternatieve route kiest via de S100 en/of A10. Een lagere snelheid leidt niet tot meer filevorming. De inrichting van de straat moet zorgen voor een goede doorstroming van het autoverkeer. Met het verlagen van de maximumsnelheid verbetert de doorstroming in de straat.

Verkeersaantallen Piet Heinkade

Het verkeersmodel gaat uit van 17.200 voertuigen per dag op de Piet Heinkade. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat het verkeer in de Piet Heinkade toeneemt als gevolg van het eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang. De verwachting is dat met de voorgestelde maatregelen het verkeer op de Piet Heinkade met 21% toeneemt.

4.11 Zorgen om leefbaarheid en luchtkwaliteit

Het aanpassen van de verkeerscirculatie kan leiden tot meer autoverkeer wat gevolgen heeft voor de

4 Kattenburgerstraat en Piet Heinkade

leefbaarheid in de Piet Heinkade en Kattenburgerstraat. De inspraakreacties gaan over het volgende:

- De gevolgen voor de Piet Heinkade worden vergeten in deze plannen;
- De opeenstapeling van auto-, tram- en treinverkeer zorgt in de Piet Heinkade voor een onleefbare situatie;
- Het verkeer verplaatst zich van de Prins Hendrikkade naar de Piet Heinkade. De leefbaarheid, en met name de luchtkwaliteit en geluidsbelasting, in de Piet Heinkade neemt daardoor af;
- De voorgestelde knip in de Weesperstraat zorgt voor verdere toename van autoverkeer in de Piet Heinkade;
- Het verschuiven en versmallen van de rijbaan en het verlagen van de maximumsnelheid in de Kattenburgerstraat verbetert niet de luchtkwaliteit en geluidshinder bij de woningen.

Reactie

Piet Heinkade

De gemeente onderzoekt de opeenstapeling (cumulatie) van geluid langs de Piet Heinkade. Daarnaast wordt specifiek gekeken naar geluidsoverlast in de onderdoorgang onder het spoor in de Kattenburgerstraat. De uitkomsten worden in het najaar van 2021 verwacht. Eventuele maatregelen maken geen onderdeel uit van deze NvU.

Met alleen het instellen van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang neemt het autoverkeer op de Piet Heinkade toe met 3.000 auto's per dag. Dat is een toename van 17% (van 17.200 naar 20.200). Als ook maatregelen worden getroffen rondom de Haarlemmer Houttuinen (Maatregel 17) neemt het verkeer af naar 16.900 auto's per dag. Dit is een afname van 2% ten opzichte van de huidige situatie. Dit is een zeer effectieve maatregel om de overlast van autoverkeer op de Piet Heinkade te verminderen. Deze maatregel maakt echter deel uit van een ander besluitvormingsproces, namelijk van Maatregel 17 van de Agenda Amsterdam Autoluw.

Kattenburgerstraat

De gemeente past het snelheidsregime aan en treft maatregelen om 30 km/uur af te dwingen in de Kattenburgerstraat. De gemeente treft verschillende maatregelen, zoals het verlagen van de maximum snelheid, het versmallen van de rijbanen, het verplaatsen van de snorfietser naar de rijbaan en het laten halteren van de bus op de rijbaan. Daarmee verbetert de oversteekbaarheid van de straat. Door deze maatregelen zal er geen sprake zijn van extra autoverkeer in de straat, maar van een afname van 5%.

Verwachte luchtkwaliteit

Voor de wegcategorie -gebiedsontsluitingsweg met 30 km/uur- zoals nu het uitgangspunt is voor de Kattenburgerstraat, zijn (nog) geen modellen beschikbaar om de luchtkwaliteit te berekenen. Het is echter wel mogelijk om in algemene zin een inschatting te maken van de luchtkwaliteitseffecten als een weg van 50 km/u naar 30 km/uur gaat. Bij luchtkwaliteit wordt voornamelijk gekeken naar stikstof (NOx) en fijnstof (PM2.5 en PM10). Voor NOx wordt een verslechtering verwacht als het verkeer 30 km/uur rijdt van gemiddeld 5%-8% voor de gehele voertuigvloot. Bij het ontwerp van de motor en aandrijving van voertuigen, wordt minder rekening gehouden met een constante rijsnelheid van 30 km/uur. Dit percentage moet als indicatief worden geïnterpreteerd, omdat luchtkwaliteit lokaal flink kan verschillen.
De fijnstof waardes (PM2,5 en PM10) zullen bij een daling van de snelheid dalen. Dit komt door een vermindering van de wrijving van de banden en door minder remmen. Het verplaatsen van de snorfietser naar de rijbaan heeft een positief effect op luchtkwaliteit bij de woningen.

Verwachte geluidshinder

Naast de afname van het autoverkeer neemt de geluidshinder bij de woningen af door de verlaging van de maximumsnelheid. In algemene zin zorgt 30 km/uur voor een equivalente geluidsbeleving van een halvering van de verkeersintensiteit bij 50 km/uur. Ook het verplaatsen van de snorfietser naar de rijbaan heeft een positief effect op geluidshinder bij de woningen.

Knip Weesperstraat

We verwachten dat de knip op de Weesperstraat een groot effect heeft op het hele verkeersnetwerk. De verwachting is dat het gedrag van automobilisten substantieel verandert en dat is moeilijk met een verkeersmodel te voorspellen. Daarom meten we de effecten in de praktijk tijdens een proef. We gaan tijdens deze proef meten wat er gebeurt met de verkeersintensiteiten in onder andere de Kattenburgerstraat, maar bijvoorbeeld ook de Wibautas, S100, A10, Prins Hendrikkade en grachtengordel. Daarmee kunnen we een reëler beeld geven van het effect van een mogelijke definitieve knip. Deze proef vindt plaats na de renovatie van de Piet Heintunnel.

4 Kattenburgerstraat en Piet Heinkade

4.12 Zwaar verkeer, touringcars en ov-bussen

De inspraakreacties gaan over het volgende:
- Het weren van zwaar verkeer en touringcars in de Kattenburgerstraat;
- Een veilige touringcarhalte voor het Scheepvaartmuseum;
- Het handhaven van de bushalte nabij het Scheepvaartmuseum.

Reactie

De Kattenburgerstraat blijft in de toekomst een logische verbinding voor autoverkeer tussen IJtunnel en de S100. Met de voorgestelde maatregelen blijven auto's, ov-bussen en touringcars door de straat rijden.

Touringcars

De Agenda Touringcar heeft als doel om de overlast van touringcars in de stad te verminderen. De overlast door touringcars wordt verminderd door alleen uitstootvrije touringcars in de stad toe te staan, door het minimaliseren (parkeer) overlast en een maximaal touringcarluw centrum met uitzondering van de S100, de Weesperstraat, Valkenburgerstraat, Kattenburgerstraat en de zuidelijke IJ-oevers in 2022. Touringcars kunnen parkeren op gemeentelijke en privé-parkeerterreinen in of dicht bij de stad. In de Kattenburgerstraat is het voor touringcars fysiek onmogelijk gemaakt om op straat te parkeren. De bestaande touringcarhalte voor het Scheepvaartmuseum blijft behouden. De musea in dit gebied ontvangen jaarlijks vele schoolklassen die met touringcars worden gebracht. Deze halte mag alleen worden gebruikt voor het in- en uitstappen van passagiers. De halte is geen parkeerplaats voor touringcars.

Bushalte

De bushalte Kadijksplein, vlak bij het Scheepvaartmuseum, blijft behouden.

4.13 Marineterrein

Bewoners willen een betere verbinding tussen Kattenburg en het Marineterrein. De inspraakreacties gaan over het volgende:
- Een integrale visie en de samenhang met de plannen voor het Marineterrein ontbreken;
- Bij de inrichting van de straat rekening houden met een intensiever gebruik van het Marineterrein;
- De verkeersonderzoeken houden geen rekening met de ontwikkeling van het Marineterrein.

Reactie

De plannen voor de Kattenburgerstraat en het Marineterrein zijn en worden op elkaar afgestemd. De maatregelen voor de Kattenburgerstraat dragen bij aan de gewenste verbinding. Het meest in het oog springend daarbij is de verbetering van de oversteekbaarheid van de Kattenburgerstraat, in aansluiting op de huidige en nieuwe entrees van het Marineterrein. Door de muur waar mogelijk te doorbreken wordt de toegankelijkheid vergroot. En daar waar de muur blijft staan wordt onderzocht op welke wijze deze kan bijdragen aan het vergroenen van de Kattenburgerstraat.

Verkeersonderzoeken

In het verkeersonderzoek van project Kattenburgerstraat is gekeken naar de verkeersaantallen in de huidige situatie en in 2030. Omdat de ontwikkeling van het Marineterrein voor een groot deel na 2030 vorm zal krijgen, is in de verkeersonderzoeken geen rekening gehouden met de ontwikkeling van het Marineterrein. Voor 2030 wordt wel de nieuwe kazerne op het Marineterrein gerealiseerd. Dat verandert naar verwachting echter niets ten opzichte van de huidige situatie qua verkeersintensiteit. Met de komst op langere termijn van meer bedrijven en woningen op het Marineterrein zal in de toekomst meer lokaalverkeer door de Kattenburgerstraat gaan rijden dan nu het geval is. Gezien de ambitie om het Marineterrein als autovrij gebied te ontwikkelen en het aantal parkeerplaatsen klein te houden, zal die toename beperkt zijn. Voor de ontwikkeling van het Marineterrein wordt hiervoor nader verkeersonderzoek gedaan, inclusief geluidsonderzoek, waarbij rekening wordt gehouden met de uitgangspunten voor de plannen van de Kattenburgerstraat en de andere maatregelen vanuit Agenda Amsterdam Autoluw.

5 Conclusie

Uit de inspraakreacties blijkt dat het merendeel van de insprekers het doel van de plannen onderstreept. Voor sommigen gaan de plannen niet ver genoeg, anderen vragen zich af of het doel niet op een andere manier kan worden bereikt. Na overweging van alle reacties is geconcludeerd dat een aantal aanscherpingen aan de NvU nodig zijn. Voor de Prins Hendrikkade wordt het uitgangspunt voor meer groen toegevoegd.
In de Kattenburgerstraat is het uitgangspunt voor maatregelen die de maximum snelheid van 30 km/uur afdwingen toegevoegd en wordt gestreefd naar het uitvoeren van deze maatregelen voordat of gelijktijdig met het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang.

Uit de inspraakreacties blijkt ook dat belanghebbenden zorgen hebben over een aantal zaken. Na de vaststelling van de plannen door de raad in najaar van 2021 wordt het ontwerp van de drie straten afzonderlijk van elkaar nader uitgewerkt. De zorgen en aandachtspunten van belanghebbenden nemen we mee in dit ontwerptraject.

De definitieve ontwerpen worden in samenspraak met de buurt (bewoners, ondernemers en andere betrokkenen) opgesteld conform de in het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur vastgelegde procedures. Bij de start van de ontwerpfase worden de uitgangspunten getoetst op het dan geldende inzichten en beleid en waar nodig geactualiseerd.

De afronding van de ontwerptrajecten van de verschillende projecten staan als volgt gepland:

- Oostertoegang/Odebrug:
  2022/2023
- Kattenburgerstraat:
  2022/2023
- Prins Hendrikkade Oost:
  nader te bepalen

Bijlagen

Bijlage 1

6 Petitiebrieven 30

6.1 Walbewoners en woonboot bewoners van directe omgeving Prins Hendrikkade 30
6.2 Walbewoners van directe omgeving Prins Hendrikkade 33

Bijlage 2

7 Inspraakreacties 35

7.1 Stadsdeel Centrum 35
7.2 Stadsdeel Oost 37
7.3 Oostertoegang 38
7.4 Prins Hendrikkade Oost 40
7.5 Kattenburgerstraat & Piet Heinkade 85

6 Petitiebrieven

6.1 Walbewoners en woonboot bewoners van directe omgeving Prins Hendrikkade

Namens de volgende mensen willen wij graag inspraak geven op de nota van uitgangspunten betreffende maatregel 15 van de Agenda Autoluw Amsterdam:

- Vereniging Oosterdok Gebruikers (VOG):
  De vereniging van waterbewoners in het gebied tussen Nemo en Centraal Station. Deze vereniging vertegenwoordigt ongeveer 200 bewoners van zo'n 50 woonschepen aan de Noordzijde van de Prins Hendrikkade;
- Zo'n 200 bewoners aan de zuidzijde van de Prins Hendrikkade tussen Hotel Amrâth en de Valkenburgerstraat.

De herinrichting van de Prins Hendrikkade is een bijzonder langdurig proces geworden en speelt nu al sinds de eeuwwisseling. De eerste plannen werden vertraagd doordat de Noord-Zuidlijn eerst aangelegd moest worden, en nadat dit met veel vertraging voltooid was, bleek het geld op te zijn om de mensen in de omgeving van deze bouwput te verlossen van de smerige en gevaarlijke snelweg voor hun deur. Daarom zijn we heel blij dat er nu concrete plannen ter inspraak liggen waar op het eerste gezicht enkel wat scherpe randjes af hoeven voordat ze uitgevoerd kunnen worden. We hopen dan ook dat de gemeente voortvarend te werk gaat en we binnen afzienbare tijd kunnen beschikken over een veilige en schone stadsstraat die past bij het gebruik en de bebouwing.

Wij vragen de volgende verzoeken in te willigen/ verduidelijken in de nota van uitgangspunten:

Openbaar vervoer
Op het moment rijden er 6 regionale buslijnen over de Prins Hendrikkade tussen Centraal station en IJtunnel. Deze lijnen rijden parallel aan de Noord-Zuidlijn tot aan de ringweg in Amsterdam Noord. Voor de aanleg van de Noord-Zuidlijn is de bewoners toegezegd dat deze lijnen komen te vervallen nadat de Noord-Zuidlijn gereed is. Helaas is dat later om enkel politieke redenen niet gebeurd. De leefbaarheid voor bewoners en bezoekers van de Prins Hendrikkade staat of valt met de inrichting van de straat, welke geheel bepaald wordt door het onnodige gebruik door streekbussen. Daarom vinden de bewoners dat de gemeente in het vervoersregio overleg aan de omliggende gemeenten en de streekbusvervoerder moet uitleggen dat verder misbruik van de Amsterdamse binnenstad ongewenst is als voor dat doel al een prachtige nieuwe metrolijn bestaat. De bewoners kunnen zich voorstellen dat inrichting van de Prins Hendrikkade geschikt blijft voor dit busvervoer voor de uitzonderlijke gevallen waarin de Noord-Zuidlijn gestremd is, maar er is geen enkele reden om te streven naar een tijdswinst van 20% (nota 6.3) voor dit korte stukje, notabene terwijl de streekbussen nu al onverantwoord hard over de onoverzichtelijke kikkerbilsluis jagen. Die 20% kan zo nodig zonder problemen gehaald worden door de maximum snelheid in de IJ-tunnel in Zuidelijke richting gelijk te trekken aan de die in Noordelijke richting.

Verzoek 1: De gemeente maakt de Vervoersregio Amsterdam duidelijk dat het vervoeren van mensen per bus parallel aan een metrolijn zeer schadelijk is voor het milieu en de leefbaarheid, en verplaatst de eindhalte voor deze buslijnen van station Amsterdam Centraal naar metrostation Noord.
Verzoek 2: De inrichting van de Prins Hendrikkade blijft geschikt voor busvervoer, inclusief een aparte busbaan (i.v.m. de calamiteitenroute of als alternatief in geval van problemen met de Noord-Zuidlijn), echter wordt deze voorzien van snelheidsbeperkende maatregelen zoals zebrapaden bij de oversteekplaatsen. Hierbij wordt afgezien van de ambitie tot rijtijdwinst.

De nota spreekt over een aparte beoordeling van de maximum snelheid. Hierdoor wordt het kader waarbinnen deze beoordeling gemaakt wordt niet nader genoemd dan dat het aantal regionale buslijnen hierop betrekking heeft. De Prins Hendrikkade is een stadsstraat en komt in aanmerking voor een 30km/h beleid, zie ook motie 57.20 Agenda Autoluw.
Verzoek 3: Het uitgangspunt voor de beoordeling is beleid dat streeft naar 30 km/h binnen de bebouwde kom. Dit wordt zwaarder gewogen dan de 1 minuut rijtijdwinst die dit kost ten opzichte van een 50km/h regime.
Verzoek 4: Deze beoordeling wordt integraal gemaakt met de verdere nota van uitgangspunten omdat dit een fundamentele impact heeft op de inrichting van het gebied en de leefbaarheid voor bewoners en bezoekers.
Verzoek 5: Bij de beoordeling die gemaakt gaat

6 Petitiebrieven

worden over de maximum snelheid voor de Prins Hendrikkade-Oost wordt als uitgangspunt genomen dat streekbussen slechts incidenteel gebruik maken van het traject dat parallel ligt aan de Noord-Zuidlijn, waardoor de eisen wat betreft reistijd en doorstroming in geval van problemen met de Noord-Zuidlijn ondergeschikt zijn aan de veiligheid en leefbaarheid voor de bewoners en bezoekers.
Verzoek 6: Bij deze beoordeling wordt meegenomen dat de geluidsoverlast op dit deel van de Prins Hendrikkade voor de waterbewoners vergroot wordt door het open water aan de Noord zijde, en voor de walbewoners doordat een groot deel van de huizen een monument is met enkel glas.

Plangebied en lage kade
Het plangebied in de nota beperkt zich tot de lage kade parallel aan de Prins Hendrikkade. Hierdoor ontstaat de situatie dat de Oostelijke drie pieren waaraan woonschepen liggen buiten zowel dit plangebied als het vorige plangebied (Stedenbouwkundig plan Oosterdok West) blijven, terwijl bij het vaststellen van het vorige plangebied is toegezegd dat deze drie pieren tezamen met de rest van de Prins Hendrikkade zouden worden aangepakt.

Aan deze drie pieren liggen de woonschepen tot vijf rijen dik tegen elkaar. Dit is een onveilige situatie in geval van calamiteiten. Daarnaast is de gemeente Amsterdam voornemens om de waterkavels van woonschepen financieel gelijk te gaan behandelen als de kavels van normale huizen, en heeft ze daartoe de precariobelasting (liggeld) in het afgelopen jaar bijna verdubbeld. Als de gemeente dit voornemen heeft mag ook redelijkerwijs verwacht worden dat zij deze waterkavels op een fatsoenlijke en veilige manier ontsluit.
Verzoek 7: De drie Oostelijke pieren worden betrokken bij het plangebied zoals aangegeven bij Stedenbouwkundig plan Oosterdok West. De gemeente doet onderzoek naar de mogelijkheid de woonschepen aan deze pieren te voorzien van veilige toegangsvoorzieningen, en gaat in overleg met de bewoners hoe deze tegen redelijke kosten te implementeren zijn.

Zowel bijlage 6 als figuur 20 en 21 laten zien dat de keermuur tussen lage- en hoge kade een aantal meter in Noordelijke richting is verschoven tussen Amrâth hotel en Kikkerbilsluis. De tekst van de nota spreekt over "Bij de sloop van de Oosterdoksdam in 2016 is gebleken dat ook het resterende deel van de hoge keermuur tussen de hoge kade en de lage kade vernieuwd moet worden. Dit is het uitgangspunt, onderzoek moet dit definitief aantonen."

De impressies laten niet zien of het nog mogelijk is te parkeren op de lage kade. Het versmallen van deze kade zorgt niet alleen voor het verdwijnen van heel veel parkeerplekken die nu mooi uit het zicht staan onderaan de keermuur, maar ook dat auto's elkaar niet kunnen passeren op de lage kade, wat een ongewenste situatie oplevert.
Verzoek 8: De keermuur tussen lage en hoge kade wordt niet in Noordelijke richting verplaatst zodat de lage kade haar huidige breedte kan behouden, hetgeen net genoeg is voor een redelijke bereikbaarheid.

Bijlage 6 en figuur 20 laten zien dat de huidige oprit aan de Oostzijde van de lage kade (die nu buiten gebruik is voor normaal verkeer) geheel verdwijnt en vervangen wordt door een brede luie trap voorzien van fietsgoot. Deze toegang wordt door het overgrote deel van de bewoners dagelijks gebruikt omdat dit de toegang is richting winkels en andere voorzieningen. Daarnaast wordt deze toegang gebruikt door mensen met scootmobielen en kinderwagens. Het volledig opheffen van deze hellingbaan zorgt ervoor dat de bewoners van de woonschepen gedwongen worden dagelijks hun fiets naar boven en naar beneden te duwen langs een trap. Wat de VOG betreft is dit een volkomen onwerkbare en onnodige en onveilige situatie. Wat de VOG betreft kan deze ingang voor auto's prima opgeheven worden als blijkt dat dit geen risico vormt in geval van calamiteiten aangezien er dan maar een enkele smalle toegang aan de Westzijde overblijft en de lage kade enkelbaans is.
Verzoek 9: Aan de Oostzijde van de lage kade blijft een hellingbaan die geschikt is voor fietsers, scootmobielen en kinderwagens.

Inrichting brugdek Kikkerbilsluis
De nota spreekt van een voetgangersboulevard aan de Noordzijde van de Prins Hendrikkade, en deze is ook zichtbaar in bijlage 6. Echter, ter hoogte van de kikkerbilsluis versmalt het voetgangersdeel naar ongeveer de breedte van de huidige stoep, die veel te krap is voor de verwachte voetgangersstroom.
Verzoek 10: Bij de inrichting van het nieuwe brugdeel voor de Kikkerbilsluis wordt meer ruimte gemaakt voor de voetgangers aan de Noordelijke zijde, dit kan door de alle rijbanen ongeveer anderhalve meter in Zuidelijke richting te verplaatsen.

Inrichting wegvak Amrâth hotel – Kikkerbilsluis
Figuur 13 laat zien dat beide rijbanen richting CS (een

6 Petitiebrieven

voor auto, ander voor bus) enkel gescheiden worden door een doorgetrokken streep. Wij zijn van mening dat deze inrichting onvoldoende verkeersremmend werkt, en alsnog uitnodigt tot inhalen en ander gevaarlijk rijgedrag.
Verzoek 11: De gemeente onderzoekt of de busbaan beter gescheiden kan worden van de andere rijbaan, bijvoorbeeld door deze te verhogen met een schuine scheidingsband als afscheiding zodat met lage snelheid nog steeds van rijbaan gewisseld kan worden.

Inrichting wegvak Kikkerbilsluis - IJ-tunnel
Het verminderen van de hoeveelheid asfalt op dit weggedeelte wordt toegejuicht door de bewoners. Bijlage 6 laat zien dat de streekbus halte plaatsen richting IJ-tunnel nogal veel manoeuvreerruimte vergen voor de bussen. Wij zien graag eenzelfde oplossing als voor de halteplaatsen richting Centraal Station waarbij de bussen direct achter elkaar halteren waardoor de situatie overzichtelijker (en dus veiliger) wordt.
Verzoek 12: de halteplaatsen voor streekbussen richting IJ-tunnel worden compacter aangelegd op dezelfde wijze als de halteplaatsen aan de overzijde richting Centraal Station.

Door het reduceren van de rijbanen ontstaat er meer ruimte voor groen, dit is zichtbaar op bijlage 6 aan de Noordzijde van de Prins Hendrikkade tussen Kikkerbilsluis en IJ-tunnel. Helaas laat de bijlage enkel wat ingetekende boomkruinen zien, en niet hoe dit gebied ingericht gaat worden.
Verzoek 13: De huidige tekening wordt verduidelijkt waardoor de bomen niet zomaar uit de stoep groeien.

De afslag vanuit de IJ-tunnel richting Centraal station is een notoir gevaarlijk punt omdat de gekromde uitgang van de tunnel het zicht beneemt op aankomend verkeer (inclusief bussen). In bijlage 6 is deze afslag voor streekbussen nog meer naar het Westen afgebogen dan in de huidige situatie. Hierdoor wordt deze nog onoverzichtelijker. Daarnaast komt er een nieuwe fietsroute richting Nemo langs de Westzijde van de tunnel.
Verzoek 14: De gemeente verduidelijkt welke maatregelen genomen worden om dit punt veiliger en overzichtelijker te maken.

In Oostelijke richting zal het verkeer op de Prins Hendrikkade aanzienlijk afnemen door de maatregelen rond de ODE brug. Dit zal vooral effect hebben op verkeer dat in Oostelijk richting de Valkenburgerstraat wil oversteken bij de IJ-tunnel (rechtdoor, richting Oost). Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de opstelstrook voor rechtdoor en rechtsaf thv Prins Hendrikkade 176 te combineren, zeker ook omdat het vervallen van de ventweg en de inregeling van de verkeerslichten zich ervoor leent om deze opstelstrook maar zelden rood licht te geven. Het gevolg van het combineren van deze opstelstroken is een veiliger en overzichtelijker kruispunt, met meer ruimte voor groen omdat de bomenrij doorgetrokken kan worden.
Verzoek 15: De gemeente onderzoekt of de beide opstelstroken voor rechtdoor en rechtsaf t.h.v. Prins Hendrikkade 176 gecombineerd kunnen worden.

Groen en Bomen
De nota spreekt van versterken van het groen door de ondergrond te verbeteren, daarnaast spreekt de gemeente de wens uit dat mensen op de boulevard kunnen uitrusten. Helaas zien wij geen concrete plannen om de hoeveelheid groen te doen toenemen, afgezien van het aanbrengen van waterplanten bij het monument.
De herinrichting van het Westelijk deel van het gebied heeft laten zien dat de grote bomen vervangen worden door dunne sprietjes zonder bladvolume. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid, vooral wat betreft de luchtkwaliteit, maar ook wat betreft geluidsoverlast en temperatuur in de zomer in een zeer versteende omgeving.

Verzoek 16: De gemeente zegt toe dat de gebruikte kruin diameter in bijlage 6 ook werkelijk gehaald wordt vanaf het plaatsen van de nieuwe bomen. Als dat niet mogelijk is verzoeken wij de gemeente de plannen en impressies aan te passen zodat deze de toekomstige situatie (direct na de oplevering) getrouw weergeven zodat er onderbouwd over besloten kan worden.
Verzoek 17: Aan de noordzijde van de Prins Hendrikkade wordt tussen rijbaan en boulevard een lage haag geplaatst van ongeveer een meter hoog die als doel heeft de boulevard een leefbare plek te maken waar uitgerust kan worden. Deze haag filtert een groot deel van de uitlaatgassen en absorbeert een groot deel van het verkeersgeluid dat anders door het open water van het Oosterdok ver weggedragen wordt.
Verzoek 18: De gemeente maakt duidelijk wat de functie van de watertrap is. Het plaatsen van waterplanten is een obstakel voor schepen die mensen willen afzetten, en ronduit gevaarlijk voor mensen die zwemmen (al is dit niet de bedoeling).

Verlichting
De huidige verlichting van het gebied Prins Hendrikkade Oost misstaat niet op een snelweg. Dit

6 Petitiebrieven

wordt door bewoners en bezoekers als kil en ongastvrij ervaren. De plannen in de nota spreekt enkel van “voldoende verlichting”.
Verzoek 19: De nota verduidelijkt het doel van de openbare verlichting voor dit gebied en geeft meer details over de mate en soort verlichting die geplaatst wordt. Bij het onderzoek naar verlichting wordt het gereduceerde gebruik door streekbussen (zie onze andere verzoeken) en een 30km/h regime meegenomen.

Vuilnis
De Prins Hendrikkade wordt zeer dicht bewoond, hierdoor zijn er tweemaal per week grote delen die ontsierd worden hopen vuilniszakken, die door het hoge bezoekersaantal vervolgens aangevuld worden met zwerfvuil, immers, vuil trekt vuil aan.
Verzoek 20: De gemeente onderzoekt de mogelijkheid van ondergrondse afvalcontainers zoals deze bij herinrichtingen elders worden geplaatst.

Conclusie
Zoals eerder opgemerkt zijn verreweg de meeste bewoners verheugd dat er een nieuwe stap gezet wordt richting een veiligere en schonere buurt. De nota van uitgangspunten is veelbelovend en de VOG en overige bewoners van de Prins Hendrikkade hopen dat ze een positieve bijdrage kunnen leveren om de nota nog beter aan te laten sluiten bij de Agenda Autoluw en de groene ambities van het huidige gemeentebestuur.

Met vriendelijke groet,
VOG

6.2 Walbewoners van directe omgeving Prins Hendrikkade

Geachte Gemeente,
Hierbij geven wij onze reactie op uw nota van uitgangspunten herinrichting Prins Hendrikkade.

Algemeen
Wij zijn het eens met de ambitie van de Gemeente om het autogebruik substantieel te verminderen en prioriteit te geven aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. En wij zijn het eens met de grote lijnen van het herinrichtingsplan voor de PH kade. Wel zijn op onderdelen verbeteringen nodig en is de doorlooptijd van het plan met zeven jaar te lang, temeer omdat al vanaf de eeuwwisseling eerdere herinrichtingsplannen stopgezet zijn.

Snelle oplossing huidige knelpunten
De vorig jaar genomen maatregel om de secundaire autoweg van de PH kade op te heffen ten gunste van een breder trottoir en een fietspad is een verbetering, evenals het verminderen van het autoverkeer door de knip in de doorgaande weg vanaf het Centraal station. Helaas leidt dit tot nieuwe en ernstige knelpunten die om een snelle oplossing vragen:

- Overvloedige stalling van fietsen op het trottoir. Gevolg: voetgangers en minder validen hebben nauwelijks doorgang;
- Volop parkeren op trottoir en fietspad door auto’s van allerlei bedrijven. Gevolg: gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers
- Toenemend snelweggedrag van automobilisten. Gevolg: toename onveiligheid en geluidshinder.

De nota lijkt een oplossing te bieden voor deze knelpunten maar de fasering laat zien dat dit nog jaren zal duren. Dit is niet acceptabel maar ook niet nodig. Eind 2021 is de vernieuwing van het brugdek van de Kikkerbilsluis gepland en biedt alle mogelijkheden om tegelijkertijd bovenstaande knelpunten op te lossen. De vernieuwing behelst namelijk een nieuwe indeling van het wegdek van de brug, vooruitlopend op de geplande eindsituatie in 2027. Het ls mogelijk om met eenvoudige middelen deze nieuwe indeling direct door te voeren op de aansluitende PH wegdelen. Zonder grondwerkzaamheden en wegdekvernieuwing kan het bestaande wegdek van de PH kade met nieuwe markerings- en veiligheidsmaatregelen op het nieuwe wegdek van de kikkerbilsluis worden aangesloten. Er ontstaat hierdoor ruimte om het fietsparkeren en het laden/lossen substantieel te verbeteren, het voetgangersgebied te vergroten en het snelverkeer te temperen. Dit resulteert in essentiële verbeteringen, zes jaar eerder dan beoogd
Bij het nieuwe brugdek wordt overigens uitgegaan van enkelbaansverkeer voor auto’s én bussen tezamen, terwijl voor de overige PH wegdelen wordt uitgegaan van een aparte busbaan in slechts één richting. Verkeerstechnisch is dit een onding en gezien de verwachte afnemende intensiteit van het autoverkeer onnodig. Ons inziens moet daarom afgezien worden van een aparte busbaan.

Invoering maximum 30 km
Gemeenteraad en 2e kamer bepleiten de invoering van maximaal 30 kilometer voor het autoverkeer in de binnenstad. In de nota wordt opgemerkt dat hiervoor een apart afweging in voorbereiding is.

6 Petitiebrieven

Wij pleiten ervoor om zo snel mogelijk het maximum van 30 kilometer voor het autoverkeer op de PH kade in te voeren, omdat het een belangrijke bijdrage levert tot een veiliger situatie voor bewoners, fietsers en voetgangers en voor een beter milieu.

Regiobussen aansluiten op Noord-Zuid Metro.
Als onderdeel van de totstandkoming van de Noord-Zuid metro is eerder besloten om het regionaal busvervoer van Noord Holland hierop aan te sluiten. Een positief besluit wat o.a. tot een aanzienlijke ontlasting van de PH kade zou leiden. Inmiddels blijkt dit besluit herroepen te zijn en wij betreuren dit zeer. Deze bussen vormen immers nog steeds een belasting voor de PH kade en rijden met hoge snelheid over de weg.
Wij dringen er bij de Gemeente op aan het eerder genomen besluit de regiobussen op de metro aan te sluiten te herbevestigen.

Geen bomenkap en meer groen
Wij hebben begrepen dat alle volwassen bomen aan de westkant van de PH kade zeer waarschijnlijk gekapt zullen worden. Hiervoor worden praktische redenen aangevoerd. Dit is onbegrijpelijk en onacceptabel. Temeer omdat de PH kade nog steeds tot een van de meest vervuilde straten van Amsterdam behoort. Onderschat wordt de grote bijdrage die deze bomen leveren aan een leefbaar klimaat voor bewoners en gebruikers. Daarom dringen wij erop aan alles te doen om het kappen van deze bomen te voorkomen. De afgelopen jaren zijn al veel bomen gekapt en er zijn nauwelijks bomen voor in de plaats gekomen. De nota neemt bovendien het verminderde bomenbestand als uitgangspunt, waardoor de ambitie voor vergroening vooral een reparatie is en te weinig echte verbeteringen kent.

Wij dringen er op aan om het ambitieniveau voor vergroening van de PH kade substantieel te verhogen en op kortere termijn te realiseren.

Ondertekenaars
Deze reactie is een initiatief van de huisbewoners aan de Prins Hendrikkade tussen Schipperstraat en Kalkmarkt en is ondertekend door:
24 bewoners

7 Inspraakreacties

7.1 Stadsdeel Centrum

Het dagelijks bestuur neemt advies 1 (sterke reductie streekvervoer) in aangepaste vorm over van de commissie aangezien dit een directe impact heeft op de OV kwaliteit in stadsdeel Noord.
Het dagelijks bestuur adviseert om te streven naar een verdere vermindering van de hoeveelheid OV bewegingen op de Prins Hendrikkade in goede afweging van de belangen van stadsdeel Noord en de regio.
Het dagelijks bestuur neemt het advies 2 (ontsluiting woonboten) mee in haar definitieve advies door te benadrukken dat een ontsluiting aan twee zijden van de woonboten essentieel is zoals dit vorm gegeven kan worden door middel van een hellingbaan en trap met fietsgoot.

Het dagelijks bestuur neemt de overige adviezen van de stadsdeelcommissie over in haar definitieve advies. Welke daarmee als volgt luidt;

Het dagelijks bestuur staat positief tegen over de geformuleerde Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting van de Oostertoegang - Prins Hendrikkade Oost – Kattenburgerstraat. (hierna; NvU)
De hierin opgenomen uitgangspunten, keuzes en analyses zijn herkenbaar en beantwoorden grotendeels aan de bezwaren die eerder in het proces zijn geuit door alle belanghebbenden.

Het dagelijks bestuur is erg blij met de ruimte die in de toekomstplannen wordt gegeven aan de fietser en voetganger in alle drie projecten waarover de NvU gaat.

Algemeen; kies voor leefbaarheid en veiligheid boven snelheid
In het algemeen blijkt echter dat nog vaak de keuze voor doorstroming van het OV ten behoeve van rittijdwinst geprioriteerd wordt boven het vergroten van de leefbaarheid en veiligheid van deze woonstraten. Dit komt ook in de rest van het advies op verschillende punten naar voren.

- Het dagelijks bestuur adviseert dan ook om bij het maken van keuzes voor herinrichting altijd leefbaarheid en verkeersveiligheid boven rijtijdwinst van het OV te prioriteren.

Kattenburgerstraat; streef naar 30 km/u inrichting
De gekozen voorkeursvariant in de Kattenburgerstraat beantwoord aan de wens om maximaal in te zetten op de leefbaarheid en beperking van geluidsoverlast voor bewoners. Wanneer gekozen wordt voor deze variant vragen wij extra aandacht voor de mogelijke bezwaren die voort komen vanuit defensie en het project Marineterrein die met deze variant beperkt worden in hun mogelijkheden en ontwikkelingskansen.
Wat opvalt is dat de keuze is gemaakt voor een 30km/u regime maar de ontwerp uitgangspunten hier niet op aansluiten. De snelheid van 30km/u kan alleen behaald worden door een dwingende inrichting, dit is nu niet het geval. Het overheersende uitgangspunt voor het toekomstige ontwerp lijkt gericht op doorstroming, wat resulteert in een straat die is ingericht naar de principes van een 50 km/u straat.
Ten eerste blijft, met de status Hoofdnet, de minimale maat van de rijbanen 3.50m. Een nog relatief brede maat (normaal voor een 50km/u regime), zeker bij een rechtdoor lopende geasfalteerde straat. Ten tweede wordt gebruik gemaakt van haltehavens voor de bus in tegenstelling tot het halteren op de rijbaan zoals op andere 30km wegen (o.a. op de naastgelegen Eilandenboulevard) gewoonlijk is. Ten derde wordt nergens het inzetten van drempels of andere fysieke snelheidsbeperkingen als uitgangpunt benoemd, maar slechts als nader te onderzoeken mogelijkheid. In de bijlage op pagina 73 wordt zelfs gesteld dat verkeersdrempels voor de Kattenburgerstraat minder geschikt zijn. Tot slot wordt gebruik gemaakt van zebraovergangen, op zich begrijpelijk gezien de verwachte hoeveelheid verkeer, maar ook zebraovergangen zijn conform een 50km/u inrichting en worden normaliter niet binnen een 30km/u regime toegepast.

Wat rest is een geasfalteerde kaarsrechte, conflictvrijheid en brede rijlopers ten behoeve van een goede doorstroming. Vanuit de ontwerp uitgangspunten wordt daarmee een enorm risico genomen dat de gemiddelde snelheid hoger zal liggen dan de formeel geldende 30km/u. Daarnaast

7 Inspraakreacties

wordt handhaving op de snelheid bemoeilijkt, zo niet onmogelijk gemaakt, wanneer de fysieke inrichting niet aansluit bij het geldende regime. De mogelijkheid om op snelheid door te kunnen rijden heeft een verkeer aanzuigende werking, en werkt onveiligheid in de hand. Alleen wanneer daadwerkelijk 30km per uur wordt gereden zal een verkeer-verdrijvend effect ontstaan, kan de leefbaarheid zoals gewenst worden verbeterd en kunnen de door de VMA verwachtte resultaten gehaald worden. Met de huidige voorgestelde inrichting zal dat ons inziens niet gebeuren en daarmee is de voorgespiegelde prognose van de afname van verkeer door het 30km/u regime op zichtzelf ijdele hoop. In dat geval zal een toekomstige verkeersintensiteit bij een VMA model op basis van 40km/u of meer dichter bij de waarheid komen.

- Het dagelijks bestuur adviseert daarom het realiseren van fysieke snelheidsremmende maatregelen (zoals bijv. verkeersdrempels) minimaal als vaststaand uitgangspunt op te nemen.
- Daarnaast adviseert het dagelijks bestuur de enige (!) bushalte op de route niet te voorzien van een haltehaven maar in plaats daarvan hetzelfde principe van halteren op de rijbaan toe te passen als op de Eilandenboulevard. Dit zal wellicht ten koste gaan van de nagestreefde optimale doorstroming maar het zijn de enige elementen die de snelheid op deze rechte asfaltstroken er uit kunnen halen en de inrichting nog enigszins doet aansluiten bij het in te voeren snelheidsregime.

Prins Hendrikkade Oost; Vergroening

Het dagelijks bestuur is blij met de keuze om de drie separate maar feitelijk in praktijk met elkaar verbonden projecten in proces aan elkaar te koppelen. Dit maakt het proces en de plan ontwikkeling voor alle partijen transparanter en eenduidiger. Des te opvallender is het hoe verschillend vervolgens wordt om gegaan met de vergroening binnen de projecten Kattenburgerstraat en Prins Hendrikkade Oost.
Daar waar bij de Kattenburgerstraat duidelijk gestreefd wordt naar een maximale vergroening door veel groen toe te voegen tussen en rond de rijbanen wordt op de Prins Hendrikkade zelf volledig voorbij gegaan aan vergroening van de openbare ruimte. (tekenend hierbij is de impressie op figuur 13 op pagina 22). Weliswaar worden op de Prins Hendrikkade bomen toegevoegd maar door vervolgens van gevel tot kade een versteende verkeersas en boulevard neer te leggen wordt geen recht gedaan aan de stedelijke ambitie voor vergroening en blijft de huidige ervaring van een verkeersas behouden. Juist doordat binnen dezelfde NvU bij de Kattenburgerstraat gekozen wordt voor een groene (of in ieder geval een zo groen mogelijke) inbedding van de rijbanen rijst de vraag waarom dit principe niet wordt doorgetrokken op de Prins Hendrikkade. De Kattenburgerstraat krijgt hierdoor meer het karakter van een woonbuurt terwijl de Prins Hendrikkade blijvend een verkeer-georiënteerde invulling krijgt. Dit terwijl de verkeersintensiteiten op deze straten in de toekomstige situatie niet veel van elkaar zullen verschillen.

- Het dagelijks bestuur adviseert om de ontwerpuitgangspunten met betrekking tot vergroening op Kattenburgerstraat door te trekken naar de Prins Hendrikkade. Dit betekent als uitgangspunt een vergroening van (middel) bermen en rest ruimte die niet gebruikt wordt voor verkeersstromen of functionele inrichtingen als verblijf, recreatie of (fiets)parkeren. Door dit ook consequent toe te passen op de kruising met de (Nieuwe) Foeliestraat en IJ-tunnel wordt meteen een betere invulling gegeven aan de in de NvU genoemde “Groene poort IJtunnel”.

Wandelboulevard en oversteekbaarheid Prins Hendrikkade Oost

Niets is mooier dan een wandelboulevard aan het water. De nieuwe inrichting van de Prins Hendrikkade is dan ook een mooi vooruitzicht voor bewoners en bezoekers. Bij dit vooruitzicht van een wandelboulevard wil het dagelijks bestuur nog wel de noodzaak van een goede ontsluiting van de woonboten aan twee zijden, zoals dit vorm gegeven kan worden door middel van een hellingbaan en trap met fietsgoot, benadrukken.
De bewoners van het aanliggende woongebied hebben op het moment amper publieke ruimte in de buurt om prettig te sporten. De ruimte die gecreëerd wordt op de wandelboulevard beidt ook een mogelijkheid om sporttoestellen langs de wandelboulevard kan uitkomst bieden. De boulevard zal hierdoor ook een grotere aantrekkingskracht krijgen op de buurt.

- Het dagelijks bestuur adviseert om in overleg met de buurt te onderzoeken of het plaatsen van verschillende sporttoestellen voor jong en oud langs de Prins Hendrikkade Oost wenselijk is en tot de mogelijkheden behoord en in dat geval dit mee te nemen in het ontwerp van de Prins Hendrikkade.

De bereikbaarheid van de boulevard is ook een punt van aandacht. Door het weghalen van de fietsroute aan de noordzijde zal ook vanuit het fietsverkeer geen aanloop of levendigheid te verwachten zijn op de boulevard. Om daadwerkelijk de boulevard te laten functioneren als recreatie en bezoekersgebied zal dan

7 Inspraakreacties

ook meer aandacht moeten worden gegeven een de oversteekbaarheid van de Prins Hendrikkade.
Over deze oversteekbaarheid van de Prins Hendrikkade wordt in de NvU gesteld "De oversteekbaarheid van de Prins Hendrikkade verbetert door het aantal rijstroken te verminderen, door een steunpunt in het profiel te creëren en door invoering van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang." Hierbij wordt uitgegaan van het oversteken van de Prins Hendrikkade op willekeurige ongemarkeerde punten bij een snelheidsregime van 50km/u en tot 60+ passerende streekbussen per uur.
Ten eerste zal een verlaging van de snelheid op de Prins Hendrikkade naar 30km/u sterk kunnen bijdragen aan een veilige oversteekbaarheid van de straat, zeker op willekeurige ongemarkeerde punten. Daarnaast ligt dit in lijn met de stedelijke ambitie om 30km/u als norm in te voeren. Dit nog naast de mogelijke positieve effecten op leefbaarheid en verkeersintensiteit die een verlaging van de snelheid met zich mee kan brengen.
Ten tweede zal op termijn de verkeersintensiteit verder moeten afnemen om de oversteekbaarheid en leefbaarheid in de straat te verbeteren. Met pieken tot 60+ passerende streekbussen per uur ligt het voor de hand om hierbij de kijken naar een vermindering van de hoeveelheid OV bewegingen.
Ten derde lijkt het gezien de lengte van de straat ook niet meer dan logisch te zoeken naar meer en beter gefaciliteerde oversteekpunten ten behoeve van de veiligheid en het succes van de wandelboulevard.
Daar waar in de huidige situatie aan de waterzijde weinig te zoeken is voor de bezoeker, zal de nieuwe wandelboulevard hopelijk ook voor niet-Amsterdammers en Amsterdammers van buiten het gebied aantrekkelijk zijn. Deze zullen minder bekend zijn met de situatie en niet snel geneigd zijn een straat, met relatief hoge verkeersintensiteit en (wellicht nog) een 50km/u regime, over te steken wanneer dit niet voldoende wordt gefaciliteerd. Komend vanuit de binnenstad zijn er tussen de IJtunnel en de Binnenkant slechts twee zebrapaden waar men als voetganger veilig de aanlokkelijke wandelboulevard kan bereiken.

- Het dagelijks bestuur adviseert dan ook om in lijn met de ambitie van het college voor het invoeren van 30km/u als norm binnen deze nota van uitgangspunten direct de keuze te maken tot het invoeren van een 30km/u regime op de Prins Hendrikkade. Hiermee wordt ook beantwoord aan het eerdere advies van het dagelijks bestuur om leefbaarheid en verkeersveiligheid te prioriteren boven rittijdwinst van het OV. Door een verlaging van de snelheid wordt daarnaast de oversteekbaarheid van de Prins Hendrikkade sterk verbeterd wat ten goede komt aan de kwaliteit en succes van de wandelboulevard.
- Het dagelijks bestuur adviseert daarnaast het college om buiten deze nota van uitgangspunten op termijn te streven naar een vermindering van OV-bewegingen vanuit de IJ-tunnel op de Prins Hendrikkade en dit in goede afweging te doen van de belangen van stadsdeel Noord en de regio.
- Tot slot adviseert het dagelijks bestuur te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om op logische plekken langs de Prins Hendrikkade gemarkeerde oversteekplekken in de vorm van zebrapaden toe te voegen om de bereikbaarheid, en daarmee het succes, van de boulevard voor voetganger te verbeteren.

7.2 Stadsdeel Oost

Het dagelijks bestuur van stadsdeel Oost is positief over de verbeteringen die de uitvoering van maatregel 15 oplevert voor de fietsers op de kruising met de Piet Heinkade. Het bestuur is positief verrast door het afnemen van het autoverkeer als gevolg van de combinatie van maatregel 15 en maatregel 17 (de ingrepen in de Haarlemmer Houttuinen). De Piet Heinkade is een belangrijke verkeersader maar tegelijk wonen ook hier Amsterdammers. Om niet alle lasten bij hen neer te leggen is het dan ook belangrijk beide maatregelen daadwerkelijk uit te voeren of indien dit niet mogelijk is om alternatieve maatregelen te nemen ten einde het autoverkeer niet te laten toenemen op dit toch al zwaarbelaste stuk. Het DB zou graag een garantie zien dat ook maatregel 17 wordt uitgevoerd of dat er een aanvaardbaar alternatief wordt gevonden.

Het dagelijks bestuur is nog wel benieuwd naar de effecten op de verkeersintensiteit in de Weesperstraat en de Wibautstraat als zowel maatregel 15 en maatregel 17 worden uitgevoerd.

7 Inspraakreacties

7.3 Oostertoegang

Dank voor uw steun voor de plannen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
6	Wat fijn dat het fietspad aan de oostzijde van de brug komt te liggen, dat het eenrichtingverkeer voor auto's wordt. Ik denk dat het voor het ontmoedigen van autoverkeer door de Nieuwmarktbuurt ook fijn is dat je niet meer van de Geldersekade naar de Oostertoegang kunt.	K
10	Ik ben erg blij met deze maatregel, de verkeerssituatie wordt hierdoor overzichtelijker en veiliger. De vrijgekomen ruimte zou dan kunnen worden gebruikt om het aanzien te vergroenen met planten.	K
28	Ik ben heel blij dat deze route eindelijk aangepast gaat worden en dat er meer groen komt en ruimte voor voetgangers en fietsers! Ik hoop dat de Prins Hendrikkade eindelijk een fijne plek wordt om te wandelen en fietsen.	K
118	Ik wil met deze korte reactie aangeven dat de uitgangspunten goed aankomen bij mij.	K
192	mee eens	K

Kruising Geldersekade – Odebrug

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
24	De situatie zoals die nu is, is verschrikkelijk. Veel verkeersstromen kruisen elkaar, en alle rijdend verkeer rijdt snel. Dat is zeker ook waar voor fietsers: het fietspad is feitelijk een fietssnelweg op een plek waar ook veel voetgangers moeten oversteken, en waar autoverkeer zowel bestemmingsverkeer is als doorgaand verkeer. De noodzaak voor fietsers die van de Geldersekade komen om het autoverkeer te kruisen is de belangrijkste reden dat het een risicovol kruispunt is. Maar fietsbanen voor beide richtingen naast elkaar maken het voor voetgangers een bijna onmogelijke plek om over te steken. Fietsers stoppen niet– dat weet iedereen die uit Amsterdam komt. Dat gaat ook niet veranderen. Fietsers, zeker met elektrische motor, moeten gedwongen worden langzamer te rijden met inrichtingsmaatregelen zoals drempels op de fietspaden of paaltjes waar tussendoor gefietst moet worden. Deze plannen maken het makkelijker voor fietsers te worden om geen rekening te houden met voetgangers.	K
173	Aangezien het meeste fietsverkeer richting West (pont) c.q. Nieuwmarkt gaat ligt het voor de hand het tweerichtingsfietspad langs de westzijde en niet aan de oostzijde aan te leggen. Dat scheelt ook bij oversteek na van de Ruyterkade waar het rechtsafslaand verkeer niet meer het fietspad kruist. Linksafslaan voor auto's is daar niet nodig omdat die kunnen omrijden via de eerder genoemde lus Oosterdoksstraat - De Ruyterkade .	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
111b	Wachten voor het stoplicht bij de Prins Hendrikkade richting de pont is best wel een uitdaging met de drempel/verlaging net voor het stoplicht.	K
111c	Ik hoop dat de Geldersekade ook verbetert.	K
126a	Nu is een unieke en eenmalige kans om de Oostelijke onderdoorgang maximaal te verbreden. Dit maakt voldoende ruimte voor voetgangers, ook in de toekomst.	B
126b	Op basis van de cijfers van de verkeersonderzoeken wordt het nog veel drukker in dit gebied. Bij de oversteek van voetgangers van CS naar ODE is steevast conflict. Met de verwachte groei van de mobiliteit leidt dit tot meer conflicten. Het voorgestelde ontwerp lost die conflicten (tussen voetgangers en fietsers) niet op. Het blijft een Gordiaanse knoop.	K
158XA	Kruispunt Geldersekade; 26. De bestaande drempels geven de indruk van een uitrit waardoor de voorrangssituatie onduidelijk wordt op dit toch al complexe en drukke kruispunt.	K
158XB	Kruispunt Geldersekade; 27. De opstelruimte voor auto's tussen fietspad en rijbaan is erg kort. Op papier klopt het wel, maar veel bestuurders rijden onvoldoende op.	K
158XD	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.	K
158Y	Prins Hendrikkade; 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. Onzes 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.	N
158Z	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.	K

Overig

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
130A	Veilige duidelijke oversteek tussen Odebrug en Prins Hendrikkade is gewenst. Voetgangers moeten omlopen en halen gevaarlijke toeren uit om aan de overkant te komen. Het enige zebrapad tussen kop Gelderse kade en Odebrug is niet toereikend.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
190	Extra ruimte voor fietsers kan ook gevonden worden door een extra fietsbaan over het water te realiseren. Daardoor wordt het in de Kattenburgerstraat niet drukker dan nu al het geval is. De Kattenburgerstraat moet geen snelweg worden!	N
80	Ik parkeer in de Oosterdok garage. Als er eenrichtingsverkeer komt op de Odebrug dan zal ik veel meer kilometers moeten maken om thuis te komen op de Oudeschans met meer lawaai en luchtvervuiling in onze buurt, elke keer weer. Ik gebruik de auto dagelijks. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?	K
18	Dit is een vorm van autootje pesten, je zet er eerst een hotel neer en dan kunnen deze gaan klagen dat ze last van geluid hebben. Als je alles gaat afsluiten en versmallen voor de auto hoe denk dat er dan mensen kunnen wonen in dit gebied. Denk ook eens aan de leveranciers van winkels.	K
82	Deze plannen gaan te ver, ik woon aan de westzijde van de stad en kan niet normaal meer richting centrum/nieuwmarktbuurt rijden. Ik vervoer mijn gehandicapte moeder door de stad en er wordt geen rekening gehouden met automobilisten.	K
152	Als ondernemer in het Wallengebied wordt ik plotseling geconfronteerd met de voorgenomen éénrichtingsinstelling rondom de Oostertoegang/ Odebrug. Navraag leert dat geen énkele ondernemer of ondernemersvereniging in het oude centrumhart van Amsterdam bij deze beslissing betrokken is geweest of de mogelijkheid heeft gekregen deel te nemen aan de inspraakavonden.	K
173b	Tevens dient volledig tweerichtingsverkeer mogelijk op de lus Oosterdoksstraat - De Ruyterkade zodat het extra verkeer (bijvoorbeeld door de Kattenburgerstraat) door omrijden beperkt blijft.	B

7.4 Prins Hendrikkade Oost

Dank voor uw steun voor de plannen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
2	Ik heb de plannen daarna doorgenomen, en mijn reactie gestuurd. Het ziet er echter zo grondig en doorwrocht uit (op zich een compliment!), dat ik vermoed dat er alleen in de marge nog wat gewijzigd kan worden en mijn idee van een éénrichtingscircuit om het hele oosterdok heen, in deze fase wellicht wat al te drastisch is. Ik ben benieuwd wat het uiteindelijke plan wordt!	K
11	Mooie oplossing!	K
30	Goed idee	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
36	De heldere ligging van de fietsstroken aan een zijde van de rijweg zijn een goede verbetering. Op het gedeelte van de PHKade waar dat al is aangelegd is het veel prettiger fietsen.	K
37	Het is een verbetering dat er nu een compactere bushalte komt die dichter bij de IJtunnel ligt.	K
42	Geen zorgen meer dat mijn zoon veilig op school aan komt. Eindelijk voldoende ruimte voor de tienduizenden fietsers die zich hier elke dag door deze onoverzichtelijke situatie moeten wringen. Jammer dat er alleen getallen over auto's in de samenvatting van de nota staan. Er rijden zeker twee keer zoveel fietsers. Je zou dan de huidige situatie als "fietsertje pesten" kunnen kwalificeren. En dat zouden we wat mij betreft niet meer moeten doen.	K
43	Ben erg tevreden over dit voorstel. Het verminderen van het drukke autoverkeer op de Prins Hendrikkade zal een positive werking hebben op de leefbaarheid in de buurt.	K
44	Klinkt als een verbetering van de situatie! Erg goed!	K
45	Goed plan!	K
50	Goed plan! Hier is veel verkeer dat hier echt niet hoort. Het wordt beter voor bewoners en bezoekers.	K
53	Heel goed plan. De straat doet de omgeving geen recht. Daarnaast is er veel verkeer dat hier niet hoeft te zijn. Toeristen op zoek naar een parkeerplek. Dat kan beter buitend e stad. Zo wordt de omgeving ook weer aantrekkelijk voor bewoners en bezoekers	K
54	Goed plan! Dat verdient deze straat, de bewoners en bezoekers. Veel minder uitstoot en aantrekkelijk te verblijven.	K
106a	Als iemand die bijna dagelijks door deze straten fietst of loopt, sta ik achter de algemene uitgangspunten. Meer groen, meer ruimte voor voetgangers en fietsers, en minder ruimte voor auto's.	K
111a	Mijn dochter moet deze route elke dag fietsen en ik ben blij dat het overzichtelijker en veiliger wordt.	K
112a	Langs de Prins Hendrikkade is er absoluut behoefte aan meer stedelijk gebied. Veel te lang hebben auto's en bussen deze belangrijke straat in de stad geregeerd. Meer ruimte voor voetgangers en fietsen is een aanrader. Het verwijderen van privéparking en het terugdringen van auto- en busverkeer (inclusief busbanen) tot niet meer dan één rijstrook in elke richting is ook een noodzaak. Deze maatregelen kunnen nooit de catastrofale stedenbouwkundige fouten uit het verleden en de vernietiging van de historische Joodse wijk ongedaan maken. Maar deze maatregelen kunnen de levenskwaliteit van de bewoners verbeteren, een buurtgevoel helpen herstellen en lawaai en luchtvervuiling verminderen.	K
120a	In grote lijnen zijn de plannen mooi.	K
126f	De boulevard langs het water (de binnenhaven) is een prachtig plan.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
14a	Goed om te zien dat er meer ruimte komt voor groen, fietsers en voetgangers en dat de inrichting hard rijden ontmoedigt. De Prins Hendrikkade wordt nu vaak gebruikt als racebaan. De vergroening van de kade Oosterdok is ook een goede ontwikkeling, die de verblijfsfunctie voor bewoners ten goede komt. De drukte op het marine terrein laat zien dat hier veel behoefte aan is.	K
150t	Zoals eerder opgemerkt zijn verreweg de meeste bewoners verheugd dat er een nieuwe stap gezet wordt richting een veiligere en schonere buurt. De nota van uitgangspunten is veelbelovend en de VOG en overige bewoners van de Prins Hendrikkade hopen dat ze een positieve bijdrage kunnen leveren om de nota nog beter aan te laten sluiten bij de Agenda Autoluw en de groene ambities van het huidige gemeentebestuur.	K
151A	Allereerst hartelijk dank voor uw mooie plannen voor het oostelijk deel van de Prins Hendrikkade. Fijn dat ook dit deel van de stad en keer goed aangepakt en verbeterd wordt. Het is niet alleen hoog nodig maar ook een logisch vervolg op de geslaagde upgrade van Kattenburger-, Wittenburger- en Oostenburgergracht, samen met de westelijke zijde van de Prins Hendrikkade. Eigenlijk is dit laatste stuk het verbindingsstuk tussen beide stukken stad ten westen en oosten hiervan, en daarom is het dan ook van cruciaal belang dat dit dan ook goed wordt gedaan. Ik woon al bijna 30 jaar aan de Oude Schans en maak veelvuldig gebruik van alle straten waar het in jullie plannen om gaat. Ik heb zelf geen auto maar gebruik vaak de fiets, en ben ook vaak als voetganger aanwezig in dit gebied, al dan niet met de kinderwagen voor mijn pasgeboren kinderen.	K
156A	Allereerst hartelijk dank voor uw mooie plannen voor het oostelijk deel van de Prins Hendrikkade. Fijn dat ook dit deel van de stad een keer goed aangepakt en verbeterd wordt. Het is niet alleen hoog nodig maar ook een logisch vervolg op de geslaagde upgrade van Kattenburger-, Wittenburger- en Oostenburgergracht, samen met de westelijke zijde van de Prins Hendrikkade. Eigenlijk is dit laatste stuk het verbindingsstuk tussen beide stukken stad ten westen en oosten hiervan, en daarom is het dan ook van cruciaal belang dat dit dan ook goed wordt gedaan.	K
158A	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.	K
158X	Wij zijn blij met het toevoegen van een hellingbaan westelijk van de IJ-tunnel.	K
161A	Wij zijn het eens met de ambitie van de Gemeente om het autogebruik substantieel te verminderen en prioriteit te geven aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. En wij zijn het eens met de grote lijnen van het herinrichtingsplan voor de PH kade. Wel zijn op onderdelen verbeteringen nodig en is de doorlooptijd van het plan met zeven jaar te lang, temeer omdat al vanaf de eeuwwisseling eerdere herinrichtingsplannen stopgezet zijn.	K
163A	Een goede en veilige bereikbaarheid is cruciaal voor het museum. In dit bericht willen wij onze reactie geven op de plannen, en onze verzoeken onder de aandacht brengen. De realisatie van het plan zal een verbetering betekenen voor het gebied en de lokale bezoeker. Ook zullen de brede boulevards aantrekkelijk zijn voor toeristen. We snappen dat dit Amsterdam helpt bij een betere spreiding van het toerisme, en zien hier ook nog voordelen in voor onze eigen bedrijfsvoering.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
169A	Ik heb de straat in vooral positieve zin zien veranderen. Waar ik eerst nog in de vroege ochtend slapende verslaafden in de portiekjes tegenkwam en mijn fiets aan de lopende band werd gestolen, is dit de afgelopen zeven jaar niet meer voorgekomen. Groot vooruitgang. Ook heb ik de recente verbeteringen waargenomen. Het fietspad is aangepast en er worden mooie (architectonische) beslissingen gemaakt. Met plezier heb ik de Nota gelezen, maar er zijn hier wel een aantal punten waar ik mij ontzettend zorgen over maak.	K
26b	Verder vind ik de plannen heel mooi en het is zeker een verbetering dat je op een normale manier naar het Oosterdok kan fietsen vanaf de Valkenburgerstraat, zonder irritante trap. Dit zal wellicht ook voor ontlasting van de fietstroute Prins-Hendrikkade - ODE-brug zorgen omdat meer mensen voor de route via het Oosterduk zullen kiezen	K
35a	het is goed dat het aantal rijstroken terug wordt gebracht, de bushaltes verplaatst richting IJtunnel en er veel meer ruimte komt voor voetgangers en fietsers.	K
40a	Door deze plannen zal het autoverkeer in op de Prins Henderikkade enorm afnemen. Lawaai en luchtvervuiling nemen dan gelukkig eindelijk af. Rapenburg zit nu ingeklemd tussen twee vuile straten! Het aanpassen aanleggen van bredere fietspaden draagt bij aan betere fietsnetwerken in de stad en dat moet helpen bij het terugdringen van de auto.	K
41a	Het is inderdaad een goede keuze dat de busstrook richting CS grotendeels behouden is. Zou dat ook kunnen tussen IJtunnel en de Kalkmarkt?	K
60a	Een goed plan, de PH kade wordt daarmee een echte straat, is nu teveel een racebaan.	K
61a	Goed plan!	K
62a	Helemaal super!	K
73a	Heel fijn dat dit gaat veranderen.	K
75a	Volledig mee eens	K
81a	Hoe mooi zou het zijn als het aan het water weer een soort 'boulevard' komt, want dat is één van de sterke punten van de PHkade!	K
90a	Ik woon op de oostenburgergracht en ben erg blij daar met het verdwijnen van de ventwegen en meer plek voor voetganger. Dit zou ook hier erg mooi en functioneel zijn denk ik.	K
165a	We hebben de plannen voor de herinrichting doorgenomen en denken dat de plannen kunnen bijdrage aan een enorme verbetering voor de omgeving.	K
189a	De plannen zijn wat mij betreft een stap in de goede richting!	K
194a	Klimaatbestendige en duurzame inrichting is top,	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
214a	Goed dat dit gebied nu ook ontwikkeld wordt.	K
99a	Goed uitgangspunt!	K

Ambitie Agenda Amsterdam Autoluw, autocirculatie

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
19	Er komt behoorlijk wat verkeer over de Prins Hendrikkade omdat de mensen vanuit hun werk naar huis gaan. Als je de stad afsluit voor dit verkeer, krijg je een spookstad zonder bewoners en werkenden.	K
29	Als auto's gedwongen worden rechtsaf te slaan richting ODE brug is er juist veel verwarring, bestuurders die toch proberen linksaf te slaan. Beperken autoverkeer hoeft niet te betekenen omrijden en verwarring zaaien. Ik heb nu al twee keer n bezoeker gehad die door alle eenrichtingsverkeer verdwaald waren en 1 bestuurder die in paniek raakte.	K
38	Het plan zou voor Rapenburg/Peperstraat nog beter worden als de Peperbrug/Peperstraat tussen Peperbrug en Rapenburg voor auto's eenrichtingverkeer wordt, waarbij je alleen nog van Uilenburg richting PHKade kunt rijden. Nu nog rijdt er regelmatig sluipverkeer via Rapenburg, Oude Schans en Jodenbreestraat als de Valkenburgerstraat vast staat. En taxi's rijden 's nachts dat rondje. Dat is dan onmogelijk.	B
74	Er wordt niet gesproken over de sluip routes van de omliggende straten. Indien Kattenburg en Oostelijke eilanden 1 richting verkeer wordt dan zal de omliggende straten en het Entrepotdok gebruikt worden als sluiproute. Dan verplaats je het probleem.	K
85	Ik wil u de volgende optie ter overweging geven, hiervan ik van mening ben dat deze oplossing voor minder overlast op Prins Hendrikkade en Kattenburgerstraat veroorzaakt en een betere doorstroming voor het gehele benoemde gebied. >Invoeren van één richtingsverkeer vanaf/ door Oostertoegang richting Kattenburgerstraat, hierdoor hoeft enkel de Oostertoegang te worden verdiept en de kruising met Ruiterkade aangepast te worden. > Hierdoor kan er op de Kattenburgerstraat 2 rijbanen in noordelijke richting worden gerealiseerd, op de ode brug 2 in zuidelijke richting. > Op Prins Hendrikkade is dan ruimte voor vrij liggende busbaan en fietspad richting CS. >Ook wordt een vrijliggend fietspad op ode brug aan de oostkant hierdoor mogelijk. > Bovenstaande aanpassing zorgt ook voor meer ruimte voor voetgangers in het gehele gebied.	N
110	Men kan toch nog steeds met de auto overal komen? Of zie ik iets over het hoofd? Ik hoor het dan graag.	K
113	Gaat het plan van de stad ver genoeg? Waarom personenauto's niet helemaal van de Prins Hendrikkade verwijderen? En alleen busverkeer toelaten? Personenauto's konden via De Ruijterkade de parkeerplaatsen aan de Oosterdoksstraat bereiken.	N

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
153	Ik begrijp dat de aansluiting Prins Hendrikkade en Kadijksplein anders wordt. Dit betekent wellicht meer verkeer via de Schippersgracht. Schippersgracht heeft nog een 'snelle' en oude inrichting met veel asfalt en ruimte voor auto's. Kan de Schippersgracht meegenomen worden in de herinrichting plannen, om zo deze soms vergeten gracht ook veiliger en prettiger te maken?	B
223	Ik heb geeneens een auto en kan er toch wonen. Leveranciers kunnen nog gewoon hun werk doen, minder gehinderd door mensen die per se een auto door een drukbevolkte stad willen rijden. Zoals die meneer hieronder al zei is de huidige indeling een extreem privilege voor automobilisten in vergelijking met fietsers en voetgangers, en als privilege wordt verminderd voelt het als onderdrukking.	K
104b	Waarom worden van alle éénbaans wegen om Amsterdam uit te komen geen tweebaans wegen gemaakt. Het is ook voor een automobilist prettig om zo snel mogelijk een stad uit te kunnen rijden.	K
119b	Afsluiting van de Prins Hendrikkade zou een onevenredig zware belasting geven op de Kattenburgerstraat. Daarom is een compromis om de lasten gelijk te delen middels éénrichtingsverkeer. Dat betekent op de Prins Hendrikkade alleen verkeer in westelijke richting, en in de Kattenburgerstraat alleen zuidelijk (of andersom). De Prins Hendrikkade wordt bij voorkeur éénbaans en met 30km zone. Voor de hele Kattenburgerstraat is dit wellicht lastiger in verband met ontwikkeling van het marine terrein. Verkeer vanaf de Prins Hendrikkade, de Geldersekade en het Damrak kunnen alleen met éénrichtingsverkeer over de Kamperbrug onder het spoor door, op de baan waar de tram ook rijdt.	K
119c	De Oosterdokskade wordt afgesloten voor gemotoriseerd vervoer. Het bestemmingsverkeer voor de daarachter gelegen Oosterdoksstraat en parking wordt alleen bereikbaar via de Piet Heinkade en onder het booking.com gebouw door (die tegen die tijd opgeleverd is). Om de Odebrug autovrij te houden, komt er dan géén westelijke doorgang van de Oosterdoksstraat.	K
119h	Fietsers vanaf Geldersekade rechtdoor over Odebrug onder de rechterzijde van de Oostertoegang. Deze komt recht voor het nieuwe IJ-veer uit. De Odebrug wordt alleen toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Gemotoriseerd vervoer gaat over de Kamperbrug. Deze rechterzijde van de Oostertoegang wordt alleen toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Gemotoriseerd verkeer neemt via de Kamperbrug de linkerzijde, aan de overzijde van het water, waar ook de tram onder het spoor door gaat. Door het éénrichtingsverkeer en de afsluiting van de Odebrug komt ruimte beschikbaar voor flaneren, meer groen, open-lucht exposities, trimbaan rondje Dok, etc.	K
123b	Ook het onzalige project van de 'knip in de Weesperstraat' is zo'n fata morgana. Voor ons buurtbewoners is het heel makkelijk te voorspellen wat een verkeerschaos dat zal creëren, en hoeveel extra kilometers er gemaakt gaan worden door zoekende mensen, verkeerd rijdende auto's en sluipverkeer. Ook bewoners zoals ik moeten nu opeens bij vrijwel elke nadering uit alle windrichtingen extra kilometers gaan maken.	B
123c	Het zorgen voor 'andere verkeersstromen' is niet hetzelfde als het verminderen van verkeersstromen. De overlast wordt alleen steeds verplaatst, en er worden steeds meer oost-west verbindingen afgesneden. Ik heb een vriendin in de Baarsjes. Ik pik haar vaak op om te gaan wandelen. Binnendoor is dat nog geen 6 kilometer. Als ik over de Ring ga, is dat 3 x zoveel. De verkeersdrukte op de ring maakt het zeer onbetrouwbaar qua tijd, en uiteindelijk lijken alle herinrichtingen erop uit te zijn vanuit alle punten alle verkeer direct naar de ring te sturen. Bewoners zijn dan altijd de dupe, en het zou U sieren ook grondig onderzoek in te stellen naar de effecten van eerdere herinrichtingen. Ik denk dat dat onvoldoende gebeurt, getuige de racebaan die voor de Oosterkerk langs loopt.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
126g	Waarom draait de gemeente de rijrichting op de Geldersekade oostzijde niet om? Dat maakt het verkeer daar veel rustiger.	K
126h	Bij de inrichting op en rond Odebrug en Oostelijke onderdoorgang (eenrichtingsverkeer voor voertuigen) wordt het een uitdaging de inrichting zo te maken dat verkeer niets alsnog tegen het verkeer in gaat rijden; nu al trekken taxi's en toeristen (ODE-parking) zich niets aan van de verkeersregels daar.	K
126i	Is gerekend aan de consequenties van alle plannen voor met name de stadslogistiek (en voor de ontvangers in het gebied)?	K
144 B	Zojuist is gepubliceerd Genereus Verbonden, een concept-inrichtsplan voor het IJ. Hierin wordt uitgegaan van een ringverbinding met twee nieuw bruggen over het IJ, bij de Houthavens en bij het Azartplein. Zoals u kunt zien op bijgaand kaartje uit dit inrichtingsplan, is de Prins Hendrikkade onderdeel van de zuidelijke verbinding tussen de twee bruggen. Ik vraag me af hoe dit te rijmen valt met uw inrichtinsplannen.	K
160B	Ik vind het heel goed dat de gemeente eindelijk iets gaat doen aan de leefbaarheid (vervuiling, lawaai) door het verkeer van de PH-kade. Ik denk dat de maatregelen echter niet vergaand genoeg zijn. Ik wil kort het volgende aanvoeren: Sinds de openstelling van de tunnel achter het CS is de verbinding van de ring Noord naar Westpoort volgens veel routeplanners het allersnelste via de IJ-tunnel en dan de PH kade en vervolgens achter het station langs. Onze waarneming als bewoners is dat er enorm veel verkeer is bijgekomen sindsdien. Zelfs tijdens de lockdown is het er druk geweest. De overlast door stof (en vervuiling) en vooral lawaai is enorm, en de leefbaarheid voor ons als bewoners staat enorm onder druk.	K
86a	Het idee voor een éénrichtingscircuit over Kattenburgerstraat, Prins Hendrikkade en Oostertoegang spreekt me zeer aan. Ik zou er de suggestie aan toe willen voegen om bij de oosterdoorgang niet de Odebrug voor auto's te gebruiken, maar de Kamperbrug en de westelijke baan van de oosterdoorgang, ofwel de brug waar nu de bussen en trams over gaan. Daardoor kan Odebrug vrij gemaakt worden voor fietsers en voetgangers. De parkeergarage op het Oosterdok kan met de auto worden bereikt via de Piet Heinkade en de onderdoorgang bij het booking.com gebouw (die tegen die tijd klaar zal zijn).	N
165d	Mocht met één richtingsverkeer de standplaats aan de boulevardzijde komen, waar kunnen de auto's en vrachtwagens/bussen hun voertuig keren? Is er rekening gehouden met een keerplek? Of wordt de Oostertoegang dieper ingegraven, zodat het grote vervoer via deze weg weer de stad uit kan?	K
173a	Eenrichtingsverkeer in de Oostelijke onderdoorgang zelf kan nog net. Over de Ode brug dient absoluut tweerichtingsverkeer mogelijk te blijven, zeker omdat het niet meer mogelijk is voor het station langs te rijden. Daar is ook alle ruimte voor.	N
215A	Er gaat nu nog veel verkeer van Oost naar West. Er staan soms zelfs files tussen de Kalkmarkt en Odebrug. Belangrijk is om vanuit de Valkenburgerstraat en de IJtunnel het verkeer uit te nodigen via de Kattenburgerstraat en Piet Heinkade naar West te rijden. En elders in de stad het verkeer eerder naar de stadsring te leiden. Anders blijven de problemen hier.	K

7 Inspraakreacties

Zorgen om leefbaarheid, afvalbakken, geluidsoverlast en luchtwaliteit

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
154	Nu op de valreep wil ik nog wel e.e.a. delen om te beginnen met het stukje aan de zuidzijde wat al gedaan is. Er is veel te doen geweest over het plaatsen van (meer, genoeg) afvalbakken. Gelukkig zijn er nu een aantal geplaatst echter zelfs nu het heel rustig is op straat want geen toeristen voldoet het niet zie hieronder.	K
103b	Ook een aanrader is om meer prullenbakken te plaatsen. Als je van het CS naar het BIM-huis of verder loopt heb je zeer weinig mogelijkheden om je koffiebeker of iets anders weg te kunnen gooien. Alleen bij de bus/tramhaltes staan er ineens 4 bij elkaar. Daarbij is het voor de uitwerpselen van de hond het ècht bijna een noodzaak om een boulevard schoon te houden. Het is toch de bedoeling dat er ook gewandeld wordt door mensen.	V
144 A	Wij wonen op de Oosterdokskade, recht tegenover het Amrâth hotel en ondervonden heel veel overlast van motoren. Motorrijders gebruiken de Prins Hendrikkade als racebaan, met heel veel geluidsoverlast. Daar komt bij dat het op een mooie dag het aantal motoren in de honderden loopt. Vaak in groepen, met brullende uitlaten. Lekker de ramen open is dan geen optie. Gebruik van een van onze balkons is dan geen optie. Tot nu toe is er nog nooit sprake geweest van handhaving. Terwijl dat makkelijk zou kunnen want ze maken niet alleen veel lawaai maar rijden ook veel te hard. Parkeren in de stad wordt steeds duurder, daarom komen er ook steeds meer motoren. Bovendien mag je die overal neerzetten, ook op de stoep, en het kost niets. Amsterdam is de enige West-Europese hoofdstad waar dit zo is. In de herinrichtingsplannen gaat het alleen maar over autoluw. Het woord motorluw is bij de ambtenaren onbekend. In de plannen zie ik helaas niets concreets dat er toe zou kunnen leiden dat de overlast van de motoren minder wordt.	B
147A	Na het lezen van het plan is mijn stellig indruk dat de bereikbaarheid van de stad doorslaggevend is geweest in de totstandkoming van deze plannen. Het lijkt erop dat bij de planvorming weinig rekening is gehouden met de mensen die het gebied bewonen. Over het geheel wekt het plan bij mij de indruk dat deze beoogde wijziging vooral afgestemd zijn op de volgende punten, het vlot doorrijden van bussen en fietsers. Verder wordt door zeer oppervlakkige wijze lucht- geluidsniveauverbetering aan te halen de keuze van vervoermiddelen voor bewoners beperkt. Wij krijgen wel de lasten van de autoweg, maar niet de lusten. Kansen om nu wel maatregelen te nemen om de bewoonbaarheid te verbeteren zoals, meer en betere oversteekplaatsen met zebra's op de Kattenburgerstraat en aan de Prins Hendrikkade worden niet aangegrepen. Het gebied is onderdeel van Amsterdam centrum, praktisch een nationaal pretpark, het komen en gaan van bezoekers wordt als eerste gefaciliteerd. Het zou mooi zijn als de behoeften van de bewoners iets meer relevantie kon krijgen.	K
147D	De maximale verbetering van het geluidsniveau van alle mogelijke geschetste varianten is, volgens het TNO-rapport in bijlage 5, aan de Prins Hendrikkade 1,8 decibel. Zelfs in het beste geschetste scenario is het geluidsniveau nog steeds slechter dan dat van de Piet Heinkade. Terwijl de woningen daar verder van de weg gelegen zijn en beter geïsoleerd. Maar goed, meer lucht en ruimte worden ons beloofd, niet meer rust.	K
147E	Uit het TNO-rapport lees ik dat de aangeboden varianten allen voor verslechtering en toename van de NO2 uitstoot zorgen. Gelukkig lijkt er nog ruimte te zijn voor deze verhoging binnen de norm, maar ik zou niet weten hoe deze verhoging tot een verbetering van mijn leefomgeving zal leiden.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
150f	Verzoek 6: Bij deze beoordeling wordt meegenomen dat de geluidsoverlast op dit deel van de Prins Hendrikkade voor de waterbewoners vergroot wordt door het open water aan de Noordzijde, en voor de walbewoners doordat een groot deel van de huizen een monument is met enkel glas. De nota spreekt over een aparte beoordeling van de maximum snelheid. Hierdoor wordt het kader waarbinnen deze beoordeling gemaakt wordt niet nader genoemd dan dat het aantal regionale buslijnen hierop betrekking heeft. De Prins Hendrikkade is een stadsstraat en komt in aanmerking voor een 30km/h beleid, zie ook motie 57.20 Agenda Autoluw.	K
150s	Verzoek 20: De gemeente onderzoekt de mogelijkheid van ondergrondse afvalcontainers zoals deze bij herinrichtingen elders worden geplaatst De Prins Hendrikkade wordt zeer dicht bewoond, hierdoor zijn er tweemaal per week grote delen die ontsierd worden hopen vuilniszakken, die door het hoge bezoekersaantal vervolgens aangevuld worden met zwerfvuil, immers, vuil trekt vuil aan.	O
151L	De Y-tunnel is ongezond voor de luchtkwaliteit in juist dit gebied. Ook de filters van deze tunnel zouden hun vieze lucht over juist onze buurt heen verspreiden. Is daar iets over bekend?	B
156L	De Y-tunnel is ongezond voor de luchtkwaliteit in juist dit gebied. Ook de filters van deze tunnel zouden hun vieze lucht over juist onze buurt heen verspreiden. Is daar iets over bekend?	B
160D	Verder denk ik dat de rijbanen voor de auto's zo ver mogelijk van de huizen af moeten, liefst dus niet meer dan 2 rijstroken en drempels of zodanige inrichting (zie hierboven) dat hardrijden wordt ontmoedigd. En het zo heel fijn zijn voor ons als bewoners als er ofwel een groene haag tussen de auto's en de huizen wordt gezet, ofwel een geluidsmuur (doorzichtig) want het geluid komt bij mij het hele huis door, dag en nacht. Alleen tijdens de uren dat de tunnel achter CS gesloten is (ik meen tussen 02:00 en 06:00 uur) is het een beetje te doen op de PH kade. Ik woon al 30 jaar in de straat, en al die tijd gaat het alleen maar om verkeer, verkeer, verkeer. Ik hoop dat er nu echt een tijd gaat komen dat de leefbaarheid voor de bewoners een echt groot gewicht gaat krijgen!	N
166B	het uitgangspunt lijkt nog steeds te zijn dat Prins Hendrikkade een belangrijke verkeersader moet zijn, terwijl het uitgangspunt dat de kade een stadsstraat moet worden niet specifiek is uitgewerkt. Een gemiste kans, want zonder drastische wijzingen in de verkeersfunctie blijft het een onbevredigende situatie voor de bewoners: herrie, vieze lucht, onrust en gevaarlijk	K
62b	Er moet alleen aan de kant van de woonboten iets van geluidsdemping komen. het liefst natuurlijk met groen of van die ingepakte stenen aan de weg kant om zo het geluidshinder nog meer te verminderen dit is voor de woonboten aan de kade erg belangrijk! het geluids overlast wordt steeds erger, En ik ben bang dat dit met drie rijstroken blijft.	N

7 Inspraakreacties

Inrichting openbare ruimte

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
1	Naast de voorgestelde fysische veranderingen zou het mooi zijn als de Prins Hendrikkade weer de oorspronkelijke benaming IJ-gracht zou krijgen. Dit zou recht doen aan de republikeinse inslag van Amsterdam en historisch verantwoord zijn.	B
58	Ziet er goed uit. We zijn blij dat het landhoofd van het oude viaduct aan de rechterkant behouden blijft. Nog mooier zou het zijn als de argeloze voetganger of vlugge fietser een blik naar links werpt en door de bomen een volledig hersteld landhoofd met twee originele leeuwenbeelden ontwaart... Wie weet, komen ze nog terug.	B
126e	Kan er in de plannen worden vastgelegd dat er op de stoepen nooit terrassen komen?	N
130C	Geen mooi asfalt meer, maar straatstenen gebruiken voor de autobanen van de Prins Hendrikkade. Als het op de Dam kan, kan het ook op de Prins Hendrikkade.	N
132B	Handhole plaatsing voor onze deur. Nu wordt regelmatig de stoep opengebroken voor het leiding/kabelwerk wat bij elkaar komt op dat punt. Dit was al geopperd en zou er ook komen, maar wil dit nog even bekrachtigd hebben. Nu halen ze de bestrating open en leggen ze deze na enkele uren weer terug en dan komt de gemeente daarna het strak erin leggen. Zodoende zitten wij altijd in een soort van bouwput. Dit voorkomt ergernis en scheelt in de kosten voor het openbreken en terugleggen van de tegels.	K/O?
134A	De afwatering is, en blijft waarschijnlijk, in de richting van de bebouwing, en dus naar het riool. Met een kleine verlaging van de kademuren kan de afwatering naar het oppervlaktewater geleid worden. Kan ook op de grachten.	D
134C	Een oerwoud van verkeers- en omleidingsborden waar niemand zich aan houdt. En minder paaltjes.	K
150r	Verzoek 19: De nota verduidelijkt het doel van de openbare verlichting voor dit gebied en geeft meer details over de mate en soort verlichting die geplaatst wordt. Bij het onderzoek naar verlichting wordt het gereduceerde gebruik door streekbussen (zie onze andere verzoeken) en een 30km/h regime meegenomen. De huidige verlichting van het gebied Prins Hendrikkade Oost misstaat niet op een snelweg. Dit wordt door bewoners en bezoekers als kil en ongastvrij ervaren. De plannen in de nota spreekt enkel van “voldoende verlichting”.	V
151D 156D	Dit deel van de Prins Hendrikkade tussen Oude Schans en Schippersgracht ligt langs een paar van onze mooiste oude en nieuwe monumenten van Amsterdam: OBA, Nemo, Arcam, Scheepvaartmuseum en Batavia. Het mag dus best een bijzondere uitstraling krijgen in lijn met een hoogwaardige HIOR variant en niet met van die betontegels. Dat maakt nu juist hier het verschil.	V
151O 156O	De zichtlijn over de Oude Schans vanaf het water in de richting van de brug over Oude Schans (prachtig in Amsterdamse School) en Prins Hendrikkade moeten open en vrij blijven.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
166K	De nota spreekt van het voornemen om de kwaliteit van de openbare ruimte aan de huizenzijde te versterken door aan te sluiten bij het Amsterdamse profiel met hardstenen banden, lantaarns en gebakken klinkerbestrating. Dit wordt van harte toegejuicht. De huidige verlichting van de kade is meer geschikt voor een snelweg, of misschien zelfs voor een vliegveld, maar zeker niet voor een stadsstraat, het is ook rommelig door verschillende types lantaarnpalen etc. Suggestie/verzoek: stadsmeubilair en met name de verlichting afstemmen op de Prins Hendrikkade als een stadsstraat en niet als een snelweg	V
174c	Liever van een snelweg naar een stadsstraat, met bijpassende verlichting en straatmeubilair, dat recht doet aan dit historische gedeelte van de binnenstad. Reeds in 1664 plande het stadsbestuur een brede promenade vanaf het Damrak via het Waalseiland en Y-gracht (nu allemaal PHK genoemd) naar Kattenburg, het is er sindsdien alleen maar lelijker op geworden. Pak de kans om het nu goed te doen!	V
210a	Goed plan de relatie tussen water en stad te versterken, maar pas de avondverlichting daar dan ook op aan!	V

Wandelboulevard en lage kade

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
119a	Het zou mooi zijn als er ook een toekomstschets van het Oosterdok wordt meegenomen. Bijvoorbeeld iets als een binnenmeer voor flaneren, ontspanning en cultureel-maritieme evenementen (welllicht is het zelfs mogelijk om het strandje aan de Prins Hendrikkade weer terug te brengen, zoals dat op oude foto's nog te zien is).	V
126j	Hopelijk komen er veel bankjes en vooral geen MUPI's.	V
147l	In de voorgestelde situatie wordt een wandel- en ontmoetingsboulevard langs de hoge kade van de Prins Hendrikkade voorgesteld. Voor de mensen die de stad bezoeken zou het verlengen van de boulevard een aanwinst zijn. Aan de overkant van het Oosterdok is de Jetty gerealiseerd, dichtbij Centraal station, praktik plek voor mensen om zomers met wat muziek erbij te ontmoeten en vertoeffen. Mooi, maar wel een bron van veel geluidsoverlast. Welke maatregelen worden genomen voor de bewoners van het Oosterdok langs de Prins Hendrikkade om geluidsoverlast te voorkomen? Deze situatie doet zich nu zomers voor op het bestaande stuk boulevard tussen de Kikkerbilsluis en de IJtunnel, uitbreiding van de boulevard zal ook het aantal bewoners die overlast ervaren verhogen.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
150g	Verzoek 7: De drie Oostelijke pieren worden betrokken bij het plangebied zoals aangegeven bij Stedenbouwkundig plan Oosterdok West. De gemeente doet onderzoek naar de mogelijkheid de woonschepen aan deze pieren te voorzien van veilige toegangsvoorzieningen, en gaat in overleg met de bewoners hoe deze tegen redelijke kosten te implementeren zijn. Plangebied en lage kade: Het plangebied in de nota beperkt zich tot de lage kade parallel aan de Prins Hendrikkade. Hierdoor ontstaat de situatie dat de Oostelijke drie pieren waaraan woonschepen liggen buiten zowel dit plangebied als het vorige plangebied (Stedenbouwkundig plan Oosterdok West) blijven, terwijl bij het vaststellen van het vorige plangebied is toegezegd dat deze drie pieren tezamen met de rest van de Prins Hendrikkade zouden worden aangepakt. Aan deze drie pieren liggen de woonschepen tot vijf rijen dik tegen elkaar. Dit is een onveilige situatie in geval van calamiteiten. Daarnaast is de gemeente Amsterdam voornemens om de waterkavels van woonschepen financieel gelijk te gaan behandelen als de kavels van normale huizen, en heeft ze daartoe de precariobelasting (liggeld) in het afgelopen jaar bijna verdubbeld. Als de gemeente dit voornemen heeft mag ook redelijkerwijs verwacht worden dat zij deze waterkavels op een fatsoenlijke en veilige manier ontsluit.	B
150h	Verzoek 8: De keermuur tussen lage en hoge kade wordt niet in noordelijke richting verplaatst zodat de lage kade haar huidige breedte kan behouden, hetgeen net genoeg is voor een redelijke bereikbaarheid. Plangebied en lage kade: Zowel bijlage 6 als figuur 20 en 21 laten zien dat de keermuur tussen lage- en hoge kade een aantal meter in noordelijke richting is verschoven tussen Amrâth hotel en Kikkerbilsluis. De tekst van de nota spreekt over “Bij de sloop van de Oosterdoksdam in 2016 is gebleken dat ook het resterende deel van de hoge keermuur tussen de hoge kade en de lage kade vernieuwd moet worden. Dit is het uitgangspunt, onderzoek moet dit definitief aantonen.” De impressies laten niet zien of het nog mogelijk is te parkeren op de lage kade. Het versmallen van deze kade zorgt niet alleen voor het verdwijnen van heel veel parkeerplekken die nu mooi uit het zicht staan onderaan de keermuur, maar ook dat auto’s elkaar niet kunnen passeren op de lage kade, wat een ongewenste situatie oplevert.	O

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
150i	Verzoek 9: Aan de Oostzijde van de lage kade blijft een hellingbaan die geschikt is voor fietsers, scootmobielen en kinderwagens.De nota spreekt van een voetgangersboulevard aan de Noordzijde van de Prins Hendrikkade, en deze is ook zichtbaar in bijlage 6. Echter, ter hoogte van de kikkerbilsluis versmalt het voetgangersdeel naar ongeveer de breedte van de huidige stoep, die veel te krap is voor de verwachte voetgangersstroom. Plangebied en lage kade: Bijlage 6 en figuur 20 laten zien dat de huidige oprit aan de Oostzijde van de lage kade (die nu buiten gebruik is voor normaal verkeer) geheel verdwijnt en vervangen wordt door een brede luie trap voorzien van fietsgoot. Deze toegang wordt door het overgrote deel van de bewoners dagelijks gebruikt omdat dit de toegang is richting winkels en andere voorzieningen. Daarnaast wordt deze toegang gebruikt door mensen met scootmobielen en kinderwagens. Het volledig opheffen van deze hellingbaan zorgt ervoor dat de bewoners van de woonschepen gedwongen worden dagelijks hun fiets naar boven en naar beneden te duwen langs een trap. Wat de VOG betreft is dit een volkomen onwerkbare en onnodige en onveilige situatie. Wat de VOG betreft kan deze ingang voor auto's prima opgeheven worden als blijkt dat dit geen risico vormt in geval van calamiteiten aangezien er dan maar een enkele smalle toegang aan de Westzijde overblijft en de lage kade enkelbaans is.	V
150l	Verzoek 13: De huidige tekening wordt verduidelijkt waardoor de bomen niet zomaar uit de stoep groeien. Door het reduceren van de rijbanen ontstaat er meer ruimte voor groen, dit is zichtbaar op bijlage 6 aan de Noordzijde van de Prins Hendrikkade tussen Kikkerbilsluis en IJ-tunnel. Helaas laat de bijlage enkel wat ingetekende boomkruinen zien, en niet hoe dit gebied ingericht gaat worden.	V
158V	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').	D
158W	Het is niet te verwachten dat de noordzijde tussen de Oostertoegang en de IJ-tunnel een drukke wandelboulevard wordt. Hier zou onzes inziens gemengd gebruik passen (voetgangerszone met 'fietsen toegestaan').	N

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
166I	Wandelboulevard is al een eeuwenoud voornemen en een mooi plan, maar het zou nog beter en mooier worden als die langs de 'lage kade' zou zijn. Immers, het is veel interessanter om vlak langs het water te lopen en de schepen te bewonderen dan langs een drukke doorgaande weg waar het ook altijd waait. Ook kan het noordelijk fietspad zo makkelijker behouden blijven. Over oversteekbaarheid bij ons deel is weinig vermeld behalve dan het 'steunpunt' bij het busplatform, wat zeer twijfelachtig is want er komt waarschijnlijk een hek tussen platform en rijstrook, dus oversteken gaat niet lukken. Van vermindering van rijstroken is op dit deel ook geen sprake, sterker nog, het oversteken wordt nog ingewikkelder door de concentratie van aan- en wegrijdende bussen. Eenmaal op de wandelboulevard kunnen mensen nauwelijks afslaan naar de binnenstad, en omgekeerd kunnen de bewoners nauwelijks bij het fijne waterfront komen. suggestie/verzoek a) wandelboulevard langs de 'lage kade' en zo meer ruimte voor groen 'boven' te creëren b) graag aangeving hoe de te verwachten grote aantallen wandelaars zich over de Kikkerbilsluis gaan bewegen, het is daar erg nauw. Aantal rijbanen verminderen of alterend laten rijden misschien?	V
169B	Mooi idee om de 'verblijfsfunctie van de openbare ruimte' te verbeteren. Zou mooi zijn als dit concreet betekent dat dit gebied een recreatief gebied wordt; voor recreatie en ontmoeting. Zoals te lezen in https://stadszaken.nl/artikel/2988/stadsbezoeker-wil-sfeer-beleving-en-ontmoeting is er een duidelijk verschil in 'verblijfsruimte' en 'verplaatsruimte'. Ik zou de gemeente erop willen wijzen om deze twee zaken niet met elkaar te verwisselen. De Prins Hendrikkade Oost vervult een belangrijk rol in de geschiedenis van Amsterdam; laten we ervoor zorgen dat die wordt getoond, in plaats van beschouwd als stukje verkeersweg.	V
169I	De verblijfskwaliteit en de toegankelijkheid verbeteren doordat er meer ruimte en voorzieningen zijn om te verblijven. Er worden hier weinig suggesties voor gedaan (bankjes, picknicktafels, meer groen?)	V
169M	De wandelboulevard biedt panoramisch uitzicht over het open water, waardoor de bezoeker de natuur in de stad kan ervaren. De boulevard is onderdeel van de wandelroute naar stadsdeel Oost en maakt deel uit van een rondje Oosterdok (zie figuren 20 en 21). Jammer dat de gemeente zich hier vooral richt op de nieuwbouw aan de noordzijde, en de monumenten aan de stadszijde over het hoofd ziet. Kan de focus gericht worden op de historische panden die hier staan? Dat kunstenaar Armando zijn Atelier had op Prins Hendrikkade 171? En welk werk uit de collectie van het Rijksmuseum zou hier gemaakt zijn? Daarnaast zouden we de aandacht kunnen richten op de gevel van Lodewijk XV? Bijna alle panden zijn hier Rijksmonumenten; gebouwen die van nationaal belang zijn. Bijvoorbeeld door hun schoonheid of door de geschiedenis van het pand voor Nederland. Kan de wandelboulevard zich hier op richten?	K

7 Inspraakreacties

Zorgen om kap bestaande bomen en wens tot meer groen / bomen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
12	Erg jammer dat er diverse oude bomen moeten sneuvelen door dit plan. Is eenzelfde oplossing mogelijk zonder de kap van deze bomen? Bijvoorbeeld door het fietspad aan de andere kant van de weg te plaatsen.	N
76	Ik zie hier vooral minder groen en meer steen	K
164	Heel fijn, dat dit stuk stad nu geherprofileerd wordt. Ik onderschrijf volledig de gedachte om het te vergroenen. Maar het kan best een beetje ambitieuzer. De visie is -zie uw kaartje- nog erg bepaald vanuit het denken van verkeersafwikkeling. Nu de Prins Hendrikkade wordt 'afgeschaald', kan aan alle oevers van het Oosterdok de verblijfsfunctie de boventoon gaan voeren. Door integraal te kijken naar het hele Oosterdok, de cirkel van uw kaartje te sluiten en in te vullen, inclusief de lage kades, de jetty, de IJ-tunnel pier, het Marineterrein en een deel van de De Ruijterkade ontstaat het Oosterdokspark, een groen/blauw stadspark met dezelfde omvang als het Vondelpark, dat midden in de stad een oase van rust kan zijn en een stepping stone wordt om via een volledig 'groen' lint van Centraal Station tot Amstel Scheg te wandelen. Zie www.oosterdokspark.nl voor enige schetsen.	K
103a	Een belangrijke aanbeveling is het plaatsen van méér bomen. Op de Piet Heinkade vanaf het CS naar de Scheepsterminal en verder Pakhuis de Zwijger staan bar weinig bomen (alleen langs de straatkant), maar niet aan de voetgangerskant en het wordt daar snikheet in de zomer.	O/V
104a	De Piet Heinkade is een voorbeeld waar weinig bomen en weinig prullenbakken staan voor de voetgangers en dit is ook zeker niet aan te raden bij de herinrichting van de Oostertoegang, Prins Hendrikkade Oost en wellicht ook voor de Kattenburgerstraat.	V
112b	Bij eventuele vernieuwingswerken moet ervoor worden gezorgd dat alle volwassen bomen in het studiegebied behouden blijven en dat alleen bomen die door een onafhankelijke boomverzorgster als onveilig worden beschouwd, worden verwijderd.	K
132A	Bomen vanaf Geldersekade tot aan Odebrug aan beide zijden. Zie bijlage. Het ziet er koud uit en zou een mooier aanzicht zijn dan Het vele tegelwerkasfalt dat er ligt.	O
134D	Vergroening; kan het Prins Hendrikplantsoen bijvoorbeeld niet terugkomen? En ook overal elders is nog wel plaats voor een beetje meer groen.	V
140f	V. Groenstrook en tot slot 12. Wat deze punten betreft spreekt de toelichting van CHO in de bijlage voor zich. Ondergetekende heeft daar niets aan toe te voegen. Groenstrook Voor wat betreft de groenstrook is nog niet duidelijk wat deze precies gaat inhouden. De zorg hierover is dat er een te brede strook zal worden aangelegd, waardoor de ruimte op de kade te smal wordt voor de hierboven genoemde activiteiten. Ook nodigt een groenstrook uit tot het uitlaten van honden, weggooien van afval en wildplassen. Het vegen van de kade met een veegwagentje, zoals nu gebeurt, zal bemoeilijkt worden. Afhankelijk van de soort groenstrook zouden in ieder geval voldoende vuilnisbakken, bankjes, e.d. in de plannen moeten warden meegenomen.	V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
147G	Er wordt een “servicestrook” langs de Prins Hendrikkade gerealiseerd, onder andere voor het plaatsen van ondergrondse afval inzameling. De afvalinzameling is natuurlijk positief, maar het blijft jammer dat het waar ik woon niet mogelijk is om een ondergrondse container te plaatsen. Om deze ‘servicestrook’ te realiseren moeten helaas bomen gekapt worden. Deze worden ‘waar mogelijk vervangen’, dit leidt natuurlijk tot meer ruimte zoals het plan beloofd, maar ik kan me moeilijk voorstellen dat dit de kwaliteit van de omgeving verbeterd. Het lijkt mij zeer wenselijk dat de “Nota van Uitgangspunten’ tenminste inzet op het terugplanten van hetzelfde aantal bomen binnen het gebied zelf. Daarbij zou ik er waarde aan hechten als de beperking van de beheerskosten geen doorslaggevende rol zou spelen bij het selecteren van de bomensoorten. Juist te keuze voor walnoot, tamme kastanjers, Turkse hazelnoot, linden, witte moerbei en acacia, een afwijking op Puccini-Groen, zou bij kunnen dragen aan de circulaire ambities van onze stad.	V
147H	Op de kade van de IJtunnel zijn brede kante brede groenstroken aangegeven. Ik pleit voor om de open en wijde karakter van de kade te laten bestaan, en niet te proberen op te leuken met het karige en repetitieve Puccini groen. Aan de oostkant bij de museumhaven bestaat nu al een mooi beplante rand, die door de bewoners wordt onderhouden. Dit is door een gemeentelijk gesubsidieerde stichting gerealiseerd. Een zelfde rand aan de westkant van de kade zou ook erg mooie zijn en zorgen voor een balans met de oostkant, zonder afbreuk te doen aan dit bewonersinitiatief of het open karakter van de kade. Een dergelijke brede groenstrook is duur om onderhouden; Niet alleen voor groenbeheer maar ook de handhaving tegen hondenvervuiling. Door de aanwezigheid van de Museumhaven Amsterdam heeft de kade aan de oostkant een eigen invulling dat het verleden toont gekregen. De kade aan de westkant vertegenwoordigt het heden daar worden nog schepen bevoorraad en passagiers verwisseld. Dit is de laatste actieve met de scheepvaart betrokken kade in het Oosterdok. De voorgestelde groenstrook zal deze activiteit belemmeren. Juist de openheid van de kades die niet voor niets Oosterdok heet geven het de mogelijkheid om een niche functie in dit deel van centrum te vervullen. Deze ruimte wordt voor verscheiden doeleinden gebruikt: kleine evenement, plaats om stil te staan bij verkeerscontrole, korte overleggen van gemeentelijke diensten, tijdelijke opslag van straatstenen bij werkzaamheden in de buurt, rust en overslag plek voor kleinere vrachtauto’s. Allemaal stadse en tijdelijke activiteiten die bij een levendige stad thuishoren en waar nergens anders in de buurt plaats voor is.	K
147J	Ik ben enthousiast over het toevoegen van bloeiende planten op de groenstroken in de IJ-tunnel. De stadsecoloog van stadsdeel-Noord heeft veel ervaring met het aanleggen van natuurlijk bloeiende groenstroken en ik zou het waarderen als zijn advies hierin gevraagd wordt. Ik wil jullie de waarschuwing geven dat ik de kans op besparing van beheerskosten door vermindering van maaien erg klein acht, omdat er nu ook slechts hoogstens een maal per jaar wordt gemaaid.	K (V?)K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
150o	Verzoek 16: De gemeente zegt toe dat de gebruikte kruin diameter in bijlage 6 ook werkelijk gehaald wordt vanaf het plaatsen van de nieuwe bomen. Als dat niet mogelijk is verzoeken wij de gemeente de plannen en impressies aan te passen zodat deze de toekomstige situatie (direct na de oplevering) getrouw weergeven zodat er onderbouwd over besloten kan worden. Groen en Bomen De nota spreekt van versterken van het groen door de ondergrond te verbeteren, daarnaast spreekt de gemeente de wens uit dat mensen op de boulevard kunnen uitrusten. Helaas zien wij geen concrete plannen om de hoeveelheid groen te doen toenemen, afgezien van het aanbrengen van waterplanten bij het monument. De herinrichting van het Westelijk deel van het gebied heeft laten zien dat de grote bomen vervangen worden door dunne sprietjes zonder bladvolume. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid, vooral wat betreft de luchtkwaliteit, maar ook wat betreft geluidsoverlast en temperatuur in de zomer in een zeer versteende omgeving	V
150p	Verzoek 17: Aan de noordzijde van de Prins Hendrikkade wordt tussen rijbaan en boulevard een lage haag geplaatst van ongeveer een meter hoog die als doel heeft de boulevard een leefbare plek te maken waar uitgerust kan worden. Deze haag filtert een groot deel van de uitlaatgassen en absorbeert een groot deel van het verkeersgeluid dat anders door het open water van het Oosterdok ver weggedragen wordt.	N
150q	Verzoek 18: De gemeente maakt duidelijk wat de functie van de watertrap is. Het plaatsen van waterplanten is een obstakel voor schepen die mensen willen afzetten, en ronduit gevaarlijk voor mensen die zwemmen (al is dit niet de bedoeling).	V
159A	Maak de straat (PH kade) groener, er zijn bv bomen weggehaald voor het Amrâth hotel en deze zijn niet zoals beloofd teruggeplaatst	O/V
159H	Laat de plek beneden aan de kade bij de woonboten groen en rustig met enkele parkeerplekken voor bewoners	O
161E	Wij hebben begrepen dat alle volwassen bomen aan de westkant van de PH kade zeer waarschijnlijk gekapt zullen worden. Hiervoor worden praktische redenen aangevoerd. Dit is onbegrijpelijk en onacceptabel. Temeer omdat de PH kade nog steeds tot een van de meest vervuilde straten van Amsterdam behoort. Onderschat wordt de grote bijdrage die deze bomen leveren aan een leefbaar klimaat voor bewoners en gebruikers. Daarom dringen wij erop aan alles te doen om het kappen van deze bomen te voorkomen. De afgelopen jaren zijn al veel bomen gekapt en er zijn nauwelijks bomen voor in de plaats gekomen. De nota neemt bovendien het verminderde bomenbestand als uitgangspunt, waardoor de ambitie voor vergroening vooral een reparatie is en te weinig echte verbeteringen kent. Wij dringen er op aan om het ambitieniveau voor vergroening van de PH kade substantieel te verhogen en op kortere termijn te realiseren.	O/V
166J	De Nota spreekt van zoveel mogelijk behoud van de bomen ten oosten van de Kikkerbilsluis. Daar scharen wij ons volledig achter, hoewel ‘zoveel mogelijk’ niet eenduidig is. suggestie/verzoek Alleen in uiterste noodzaak bestaande bomen vervangen en bij nieuwe aanplant alleen bomen met huidige kroonvolume/omvang plaatsen, dit ter voorkoming dat er dunne sprietjes komen waarbij het jaren duurt voordat zij enige impact hebben op luchtkwaliteit, geluidsdemping, koelte en vooral op het gemoed van de bewoners.	O/V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
169N	"We versterken het groen en de huidige bomenopstelling door te zorgen voor optimale groeiomstandigheden in de ondergrond. De situatie in de bodem wordt verbeterd, bijvoorbeeld met bomenzand zodat de boom goed kan groeien. Op deze manier creëren we koelteplekken zodat de temperatuur op warme zomerdagen aangenaam blijft. Op de boulevard kunnen bewoners en bezoekers uitrusten en een gevoel van ruimte beleven. De meeste bomen ten oosten van de Kikkerbilsluis kunnen behouden blijven. Ten westen kunnen wellicht alleen de recent geplaatste bomen behouden blijven." Jammer dat er geen groen op de kade/ op straat bij komt. De afstand tussen water en bebouwing is zo'n 70 meter, en er wordt geen stukje groen of gras bijgezet. Dat de kadekant 'verticaal groen' wordt, levert voor het straatbeeld niets op. Bij het 'wandelen' aan de kant van de huizen, zal er een strook van drie bussen lang zijn waar bussen staan te halteren.	V
35b	Jammer dat er niet nog meer groen komt. Dat is goed voor het leefklimaat, zeker als het zomers steeds warmer gaat worden	V
174a	Graag nog meer groenvoorziening, bvb bomen aan het trottoir boven de tunnel zowel aan de tunnel zijde als aan de Valkenburgerstraat zijde, graag groenvoorziening op de middenbermen en ook groenvoorziening of bomen op het stukje Prins Hendrikkade tussen s'Gravenhekje en Peperstraat.	N
174b	Meer groen en ruimte voor fietsers/voetgangers: prima!. Maar op het stuk tussen Kikkerbilsluis en Ytunnel is geen sprake van vermindering, zoals eerder beloofd (Stedebouwkunig plan Oosterdok Fase II, 1. (2x2 rijstroken, 2 bus 2 auto) met middenberm. Creëren wandelboulevard). Het blijft hier een asfaltjungle. Bomen behouden, of liever meer en bij nieuwe aanplant minstens huidige kroonvolume	D
182b	Wees ambitieus in het plan om Amsterdam groener en minder autoafhankelijk te maken. Overweeg om de wijken aan de Prins Hendrikkade die door de IJtunnelmonding zijn doorgesneden, opnieuw te verbinden. Misschien door delen van de IJtunnelmond af te dekken om zo een stedelijk groen te creëren.	K
194b	Niet in plannen terug te vinden voor stuk tussen Kikkerbil en Ytunnel, dat blijft net zo geasfalteerd als nu. Vermindering van rijbanen en in plaats daarvan een middenberm met groen, geen voorsorteerstrook naar Foeliestraat (er is 30 tot 40% minder verkeer dus niet nodig) maar vergroenen, meer aanplant van bomen met minstens huidige kroonvolume.	N
210b	Ook goed plan groen te versterken, maar wel graag vooral door (flinke) bomen en zorgen dat het geen afbreuk doet aan het beeld van een kade, d.w.z. zicht op boten blijft bestaan.	D

Oversteekbaarheid voetgangers

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
125	Graag een stoplicht op de hoek bij de Kalkmarkt / Bloemendaal dank U	N
130A	Veilige duidelijke oversteek tussen Odebrug en Prins Hendrikkade is gewenst. Voetgangers moeten omlopen en halen gevaarlijke toeren uit om aan de overkant te komen. Het enige zebrapad tussen kop Gelderse kade en Odebrug is niet toereikend.	O

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
147B	Op bladzijde 20 van de Nota van Uitgangspunten wordt geschreven dat:"Het aantal oversteekplaatsen (zebrapaden) op de Prins Hendrikkade blijft gelijk aan de huidige situatie." De sterke nadruk op autoverkeer op de Prins Hendrikkade heeft in onze ervaring altijd een barrière gevormd voor de bewoners in het Oosterdok. Het is wat ons betreft een gemiste kans dat er nu niet wat meer oversteekpunten worden gerealiseerd. Het lijkt erop dat het doorstromen van de bussen een hogere prioriteit heeft. Op dezelfde bladzijde wordt namelijk geschreven dat: "De ambitie is om een rijtijdwinst van 20% te boeken op het gehele traject (IJtunnel-Amsterdam Centraal) ten opzichte van 2012 (Investeringsagenda OV 2017)".	D
151F 156F	Bovendien is mijn gebied voor schoolgaande kinderen nu nog uiterst onveilig als zij naar kinderopvang en later (zelf) basisschool willen gaan. Op de Nieuwmarkt komt een grote fietserscorridor, waarbij veel fietsers nu al nooit echt rekening houden met voetgangers die willen oversteken en tamelijk agressief te werk gaan. De Valkenburgerstraat is een no-go oversteekplaats, met name vanuit het meest noordelijke deel bij ons (Rapenburg, Nieuwe Uilenburgerstraat), hier kun je beter niet komen of überhaupt willen oversteken. Juist dit stuk ligt er troosteloos bij, terwijl dit in het centrum ligt van jullie plannen. Daarover hieronder later meer. En de Prins Hendrikkade zelf is niet voetgangersvriendelijk, zoal hierboven aangegeven, terwijl dat juist ook voor voetgangers de veilige looproute tussen centraal station en Scheepvaartmuseum en omliggende wijken zou moeten zijn.	K
159F	De stoep over de ODE brug is te smal daar rijden nu ook veel fietsen die geen zin hebben over te steken.	K
169E	Het aantal oversteekplaatsen (zebrapaden) op de Prins Hendrikkade blijft gelijk aan de huidige situatie. Iedereen die zich vaak op de Prins Hendrikkade begeeft weet dat oversteken hier lastig en gevaarlijk is. Met het nieuwe plan van voetpaden en fietspaden, vergroenen ed.; zou ook zeker er een extra zebrapad bij moeten komen; namelijk bij de Kikkerbilsluis. Dit levert dagelijks hele gevaarlijke situaties op!	N
169H	Waterfront: de binnenstad wordt verbonden met open water. Mooi idee, maar zolang er geen extra oversteekplaatsen komen en de bussen niet verminderen is er nog altijd een grens van asfalt.	K
194d	Meer veilige oversteekpunten naar de idyllische waterkant zodat bewoners daar ook verbinding mee hebben. Het beste zou zijn dit stuk te ondertunnelen zodat vanaf Kikkerbilsluis het verkeer zo de Ytunnel in kan schieten, parkje bovenop zodat de buurt eindelijk wat groen en ademruimte krijgt.	N

Fietsers, snorfietsen op de rijbaan en fietsparkeervoorzieningen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
25	De impressiefoto geeft helaas geen beeld van de werkelijkheid. Op dit al gerealiseerde gedeelte is voor de voetganger 50% van de ruimte beschikbaar vanwege het (grote) aantal geparkeerde fietsen. Voor de voetganger is er dus geen verbetering van de situatie.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
175	Het fietspad aan de noordzijde van de Prins Hendrikkade, richting het station, stopt op de hoogte van de ingang van het Amrâth hotel, een fietser wordt nu gedwongen om over te steken en aan de zuidzijde verder te gaan. Kunt u a.u.b. het fietspad doortrekken tot op z'n minst de Odebrug, maar nog liever tot aan CS.	N
193	Fietspad aan noordzijde van de kade behouden, gezien te verwachte toename ivm Javabrug oid, en doortrekken naar CS,	K
196	Bijzonder jammer dat het fietspad aan de noordzijde van de Prins Hendrikkade lijkt te verdwijnen ... Wat mij betreft zou dat, zoals lang geleden, mogen doorlopen tot voorbij het C.S.. Maar over de Odebrug aan de oostzijde richting IJ of vice versa, zou al een verademing zijn.	N
211	Impressiefoto geeft vertekend beeld: slechts één geparkeerde fiets afgebeeld (tegenover vanochtend meer dan 200 in het blok waar nu de 'stad uit' bushalte is). Aangezien volgens het plan zowel de 'stad uit' bussen als de 'stad in' bussen bij hetzelfde blok PHK stoppen stel ik voor de fietsparkeerplaatsen voor busreizigers vooral tussen de rijweg en de waterkant te plaatsen, gecombineerd met een (tweede) zebra-oversteekplaats over PHK tussen Peperstraat en Kikkerbilsluisbrug.	D
120b	Het is wel jammer dat na de nieuwe herinrichting van een deel van de Prins Hendrikkade de trottoir vaak nog steeds onbegaanbaar is voor voetgangers om dat het er vol met fietsen staat. Kan daar geen oplossing voor worden bedacht, bijv. tussen de rijweg en het fietspad of door het instellen en handhaven van een stallingsverbod op een voldoende breed voetpad?	V
126d	De recente herinrichting van de Prins Hendrikkade heeft geleid tot nog minder ruimte voor voetgangers op de stoep. Fietsers trekken zich nergens iets van aan; overal staan geparkeerde fietsen.	K
130F	Verbod op lawaaiige vervuilende motorfietsen/crossers/brommers. Als simpele dieselbootjes verdreven kunnen worden van de gracht, kan dit ook met de motorrijders gebeuren.	B
151B	Bij het herprofileren van de Prins Hendrikkade tussen het Amrâth Hotel en de Oude Schans is het fietspad verbreed. Op de stoep langs de huizen zijn veel te grote bakbeesten van fietsparkeerplekken geplaatst, die mij en mijn kinderwagen (en de buurvrouw in haar rolstoel) een veilige doorgang onmogelijk maken. Niet alleen zijn de stalen parkeerplekken te groot, er worden ook nog eens aan alle kanten fietsen en andere voertuigen tegen aangezet. Hierdoor moeten wij eromheen het fietspad op wat tot gevaarlijke situaties leidt. Verzoek is dan ook de fietsparkeerplekken te versmallen en daarnaast het parkeren van fietsen buiten deze rekken onmogelijk te maken. De stoep moet vrij blijven voor de doorgang van voetgangers, rolstoelen, kinderwagens etc., maar dat is nu niet het geval. Dit is onhandig want voor ons is dit de snelste route naar het centraal station. Als Covid straks voorbij is en het weer drukker wordt leidt dit tot nog meer gevaarlijke situaties en irritaties. Zouden jullie willen voorkomen dat dit soort te grote fietsrekken straks ook tussen Oude Schans en Schippersgracht komen te staan, om dezelfde redenen?	V
151E	Wat ik eigenlijk mis is een brede voetgangersstrook langs de (prachtige) huizen langs de Prins Hendrikkade. De nu te grote fietsenrekken maken dit onmogelijk en zij en echte blokkade. De stoep is nu hierdoor veel te smal.	O

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
156B	1. Bij het herprofileren van de Prins Hendrikkade tussen het Amrâth Hotel en de Oude Schans is het fietspad verbreed. Op de stoep langs de huizen zijn veel te grote bakbeesten van fietsparkeerplekken geplaatst, die mij en mijn kinderwagen (en de buurvrouw in haar rolstoel) een veilige doorgang onmogelijk maken. Niet alleen zijn de stalen parkeerplekken te groot, er worden ook nog eens aan alle kanten fietsen en andere voertuigen tegen aangezet. Hierdoor moeten wij eromheen het fietspad op wat tot gevaarlijke situaties leidt. Verzoek is dan ook de fietsparkeerplekken te versmallen en daarnaast het parkeren van fietsen buiten deze rekken onmogelijk te maken. De stoep moet vrij blijven voor de doorgang van voetgangers, rolstoelen, kinderwagens etc., maar dat is nu niet het geval. Dit is onhandig want voor ons is dit de snelste route naar het centraal station. Als Covid straks voorbij is en het weer drukker wordt leidt dit tot nog meer gevaarlijke situaties en irritaties.	K
156C	2. Zouden jullie willen voorkomen dat dit soort te grote fietsrekken straks ook tussen Oude Schans en Schippersgracht komen te staan, om dezelfde redenen?	V
156E	4. Wat ik eigenlijk mis is een brede voetgangersstrook langs de (prachtige) huizen langs de Prins Hendrikkade. De nu te grote fietsenrekken maken dit onmogelijk en zij en echte blokkade. De stoep is nu hierdoor veel te smal.	O
158B	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.	K
158C	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 álle fietspaden van dit project geheel vrij te maken van gemotoriseerd verkeer, inclusief snor- en bromfietsen.	V
158D	Algemeen; 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.	K
158E	Algemeen; 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.	V
158F	Algemeen; 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.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
158T	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 6,0 m beter zijn.	N
159C	Maak de stoep aan de huizenzijde dusdanig dat het geen openbare fietsparkeervakken zijn maar dat iedereen daar normaal overheen kan lopen	V
159D	Maak de fietspaden dusdanig dat dit logisch is (nu rijden de fietsers van Oost n West aan de noordzijde op de hoogte van het Amrâth hotel kruislings over het zebrapad om aan de overkant van de Prins Hendrikkade te komen om zo hun weg richting West of Geldersekade te vervolgen of zij steken helemaal niet over en nemen de stoep langs het Oosterdok waar overigens een nutteloos fietsenrek is geplaatst gezien er geen fietspad is.	O
159E	De herinrichting tot nu toe aan de huizenkant is grandioos mislukt. De geplaatste fietsenrekken zijn altijd overvol met als gevolg dat er nu echt overal fietsen tegenaan worden gekwakt, op straat liggen en de doorgang versperren op de stoep. Een voetganger met boodschappentas komt er niet normaal lopend doorheen, iemand passeren lukt niet laat staan op 1,5 meter of met een kinderwagen, rolstoel of rollator. Je moet uitwijken naar het fietspad als dat al mogelijk is tussen de vele fietsen en de her en der geparkeerde scooters van de diverse verhuurbedrijven komen daar ook nog eens bij. Ik pleit i.i.g. voor vaste fietsplekken zo als in Rotterdam (afsluitbaar en overdekt) voor bewoners.	K
166D	op zich prima om parkeerplaatsen op te heffen en 2 -richtingen fietspad aan huizenkant te maken. Tegen opheffen van het noordelijk fietspad zijn wel bezwaren aan te voeren: er is op termijn veel meer fietsverkeer te verwachten, sowieso en door de Javabrug (of welke brug dan ook over het Y). De grote verschillen in snelheid zijn nu al gevaarlijk: e-bikes- racefietsen (zouden hier verboden moeten worden), kleine kinderen naast hun ouders, schoolkinderen, gewone fietsers, koeriers, bakfietsvadersenmoeders, dat moet allemaal hier langs, er is hier een crèche en verderop zijn basisscholen. Dat is teveel fietsverkeer en dat wordt nog meer. behoud van noordelijk fietspad en verlenging naar CS, voor hen die doorgaan van oost naar CS of west, want a) een gescheiden fietspad bijt niet met wandelfunctie b) het is een doorgaande route zonder verkeer uit zijstraten, (afgezien van de Ytunnel dan), dus sluit mooi aan op de doorgaande vrije fietspaden ambities van de stad c) overbelasting van fietspad aan huizenkant wordt zo verminderd	N
166G	M.b.t. fietsen beoogt de Nota dat er wordt gekeken of er fietsparkeerplekken bij de haltes kunnen komen om de overstap tussen fiets en OV te vergemakkelijken. Het huidige gebrek aan adequate fietsparkeerplekken is echter al belastend voor de bewoners. Door de toename van bakfietsen, brommers en steeds groter wordende fietsen met voor en achter bakken slibt het trottoir vol, je fiets kan je niet kwijt en er valt op sommige plekken nauwelijks nog te lopen, met een kinderwagentje is het helemaal ondoenlijk. Dit probleem zal dus nog verergeren als er gestreefd wordt de overstap tussen OV en fiets te vergemakkelijken wat ook weer meer reizigers met zich meebrengt. suggestie/verzoek: in overleg met de bewoners een fietsparkeerplan maken waarbij de overlast voor de bewoners beperkt wordt	V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
169F	Het aantal fietsparkeervoorzieningen voor zowel bewoners als bezoekers in het gebied is voldoende. Helaas is dit niet het geval. Tussen de kikkerbilsluis en Kattenburgersluis zijn er te weinig fietshekken.	V
169K	Realiseren van een tweerichtingsfietsroute; Het is noodzakelijk om fietspaden aan beiden kanten van de straat te hebben.	N
49c	Wij hebben veel overlast van geparkeerde fietsen op de stoep. Kunnen de fietsen rekken aan de andere kant van het fietspad geplaatst worden a.u.b.	O
60b	Ik zie in de nieuwe plannen graag een oplossing voor de fietsenoverlast tussen Amrâth Hotel en Kalkmarkt.	V
75b	Wanneer er nog rekening gehouden wordt met het parkeren van fietsen, dan geeft het een meer realistisch beeld	K
81b	Het fietspad zou dan ook aan de kant van het water kunnen, in een soort parkje waar zowel een voetpad als een fietspad doorheen loopt. Desnoods die middenberm tussen de rijstroken iets versmallen om meer ruimte voor de boulevard te krijgen.	N
194c	Fietspad noordzijde behouden en doortrekken naar CS, want ook het fietspad aan huizenkant is niet genoeg i.v.m. de te verwachten toename (Javabrug) en te grote snelheidsverschillen (e-fiets, schoolkinderen, bakfietsen i.v.m. crèche etc.). Slimme aanpak van fietsparkeerprobleem: er is nu al geen doorkomen aan!	N
92a	Mooi plan	K
92b	En dan wel de snorfietsen/brommers/scooters op de autostrook, zoals ook op de Eilandenboulevard (Kattenburgergracht/Wittenburgergracht/ Oostenburgergracht), dat maakt de regel duidelijker en eenduidiger. Daarnaast moet dit gehandhaafd worden, dat gebeurd nu niet meer op de Eilandenboulevard en kiest de scooterrijder zelf welke strook hem uitkomt. Dit haalt meteen de snelheid van de automobilist naar beneden.	N
209	Volgens het plan komen de haltes van 'stad uit' bussen te liggen tegenover die van de 'stad in' bussen. Gezien de ervaringen bij de bestaande haltes van 'stad uit' bussen beveel ik aan de fietsparkeerplaatsen ten behoeve van busreizigers te concentreren aan de Noordzijde (dus tussen rijweg en muur waterkant; daar is volop ruimte).	O

30 km/uur en snelheidsremmende maatregelen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
91	Als op de Kattenburgerstraat de maximum snelheid terug gaat naar 30km/u, zou het verstandig zijn dit door te trekken naar omliggende straten en naar de Prins Hendrikkade. Dat is duidelijker voor de automobilist en veiliger voor de bewoners. Ik werd laatst nog op de Kattenburgergracht met mijn hond van mijn sokken gereden door een auto die meer dan 70km/u reed. Bij het stoplicht op het Kattenburgerplein sprak ik de mevrouw achter het stuur hierop aan. Haar antwoord: ik had je beter dood kunnen rijden!	N

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
105	Van harte mee eens om maatregelen in het plan op te nemen waarmee de maximale snelheid op de Prins Hendrikkade beperkt en/of gehandhaafd kan worden. Dit is van belang voor de geluidshinder maar ook voor de onnodige uitstoot van verontreinigende stoffen. Dat blijft voor deze locatie een belangrijk aandachtspunt, ook met de nieuwe inrichting.	N
178	Uitgangspunt is goed, wat blijft spelen is dat autoverkeer naar de IJtunnel de snelweg 'ruikt' en alvast snelheid maakt. Zebrapaden en stoplichten zijn dan irritante hindernissen die genegeerd mogen worden.	K
208	Heel erg mee eens; persoonlijk kan ik er begrip voor hebben dat er ondanks oorspronkelijk andere plannen nog veel streekbussen over de PHK rijden, maar ik acht het een onjuiste afweging van belangen als dat nu als argument wordt gebruikt om niet tot snelheidsbeperking van 30 km/u over te gaan.	K
103c	Waar ik ook aan denk, is dat er voor de veiligheid van de voetgangers niet zomaar een auto/scooter/fiets over de boulevard kan (gaan) rijden. Er wordt wel eens een kortere weg gekozen.	K
130B	Er valt hier nog veel te verbeteren. Het is fijn dat de Prins Hendrikkade tweerichtingsverkeer blijft, maar daar is alles wel mee gezegd. Strak recht asfalt nodigt uit tot flink optrekken en hard rijden. Dit doen zowel auto's als motorfietsen, met veel uitlaatgassen en lawaai tot gevolg. Vooral in de zomer en tijdens weekends wanneer er veel dagjesmensen met de auto en motorcrossers de stad in en uitgaan, is het lawaai enorm. Motorfietsen die na de bocht op het rechte stuk kade gaan optrekken: een prachtig traject van de Prins Hendrikkade.	K
130D	Verkeersdrempels aanleggen, meerdere over de hele kade, net zoals in de Van Boshuizenstraat.	N
130E	Snelheidscamera's installeren, net zoals op de Wibautstraat/Weesperstraat, en een groene 50 km zone instellen.	N
134B	De diverse drempels zijn een hinder voor ongeveer alle verkeer. En omdat er op de fietspaden steeds minder ruimte is stel ik voor om alle drempels te slechten en maar één verkeersmaatregel te nemen; overal 30 km.	N
151K 156K	Dit stukje en het Oosterdok zelf is ook vanaf het s' Gravenhekje en vanuit de Nieuwe Uilenburgerstraat/Peperstraat niet makkelijk te bereiken. Dit is juist een druk punt van de Prins Hendrikkade waar hard gereden wordt. Kan hier ook niet en verkeersveilig kruispunt komen met stoplichten? Het sluit dit deel binnenstad mooi aan, juist op deze locatie, met Oosterdok en de grootstedelijke voorzieningen aldaar. Bovendien werkt het verkeersremmend. Nu moet je allerlei stoepen en obstakels over tussen al het verkeer om daar te kunnen komen. Bovendien is dit een gevaarlijk verkeerspunt in de stad. Hier zou een pleintje kunnen komen zoals dat ook recentelijk op het aanzienlijk verbeterde Kattenburgerplein is gekomen.	N
151M 156M	De Prins Hendrikkade is nog altijd een racebaan voor auto's, het was toch juist de bedoeling dat autoverkeer achter het centraal station zou gaan zodra de tunnel daaronder klaar zou zijn? Er was destijds zelfs sprake van een versmalling, die is er bij het stuk dat al wel geherprofileerd is nooit gekomen.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
159B	Stel een 30 km zone in zodat je op meerder plekken veilig(er) over kan steken en het is sowieso veiliger en prettiger	N
160C	Ik denk dat alleen eenrichtingsverkeer in de onderdoorgang onder het spoor niet voldoende is, volgens mij zou het beste de hele verbinding onder het station moeten verdwijnen. Een alternatief is de Prins Hendrikkade zodanig in te richten dat hard rijden niet meer mogelijk is, waardoor automobilisten wel via de ring zullen reizen. Dat kan door het verder terugbrengen naar 2 rijbanen, en door bijvoorbeeld weer (buurtbewoners)parkeren langs de PH kade terug te brengen, want dat heeft een 'kalmerend' effect. Kijk maar wat er (in positieve zin) is gebeurd na de herinrichting van de Kattenburgerstraat, tot smalle straat met een strook parkeren.	N
161C	Gemeenteraad en 2e kamer bepleiten de invoering van maximaal 30 kilometer voor het autoverkeer in de binnenstad. In de nota wordt opgemerkt dat hiervoor een aparte afweging in voorbereiding is. Wij pleiten ervoor om zo snel mogelijk het maximum van 30 kilometer voor het autoverkeer op de PH kade in te voeren, omdat het een belangrijke bijdrage levert tot een veiliger situatie voor bewoners, fietsers en voetgangers en voor een beter milieu.	N
166H	max 30 km per uur, zodat de snelheid op de kade aansluit bij die van Kattenburgerstraat, dat geeft meer helderheid voor de autobestuurders en ontmoedigt te hard rijden, waartoe de rechte rijstroken en het asfalt wel enorm uitnodigt . Lagere snelheid verbetert de leefomgeving want minder lawaai, schadelijke uitstoot en veiliger bij oversteken.	N
49a	Kan Prins Hendrikkade ook een max snelheid krijgen 30km/uur.	N
49b	Kunt u tevens camera's plaatsen anders heeft de snelheid begrenzing geen zin.	B
63a	Plaats zebrapaden en voetgangersoversteekplekken voor bewoners die in de Lastage wonen. Levensgevaarlijk om van daar Prins Hendrikkade over te steken.	O
63b	Snelheidscontrole dmv camera's	B
64a	Graag wil ik reageren op de verbetering van het verminderen van de rijbanen op de Prins Hendrikkade. Ik woon zelf op de Prins Hendrikkade en ervaar het gehele jaar een overlast van hard scheurende auto's. Ook in het voorjaar, zomer en najaar zijn de scheurende groepen motorrijders een doorn in het gehoor. De laatste paar jaar is het fenomeen van scheurende auto- en motorrijders enorm toegenomen. De Prins Hendrikkade wordt gezien als een stukje snelweg in de stad. Vooral in het weekend is het een komen en gaan van groepen motorrijders die het een sport vinden om met zoveel mogelijk lawaai de stad in of uit te rijden. Ik zie op de impressiefoto van de Prins Hendrikkade een lange rechte rijweg die uitnodigt om luidruchtig op te trekken en hard te rijden. Deze wegmisbruikers zorgen voor veel overlast voor de bewoners en hotelgasten van de PH kade. Graag wil ik weten of hier ruimte is voor verbetering bv drempels?	N
64b	Graag wil ik weten of hier ruimte is voor verbetering bv een maximale snelheid of drempels?	N
64c	Graag wil ik weten of hier ruimte is voor verbetering bv camera's?	B

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
90b	Daarnaast de maximum snelheid naar 30 km per uur.	N
150c	Verzoek 3: Het uitgangspunt voor de beoordeling is beleid dat streeft naar 30 km/h binnen de bebouwde kom. Dit wordt zwaarder gewogen dan de 1 minuut rijtijdwinst die dit kost ten opzichte van een 50km/h regime. De nota spreekt over een aparte beoordeling van de maximum snelheid. Hierdoor wordt het kader waarbinnen deze beoordeling gemaakt wordt niet nader genoemd dan dat het aantal regionale buslijnen hierop betrekking heeft. De Prins Hendrikkade is een stadsstraat en komt in aanmerking voor een 30km/h beleid, zie ook motie 57.20 Agenda Autoluw.	N
150d	Deze beoordeling wordt integraal gemaakt met de verdere nota van uitgangspunten omdat dit een fundamentele impact heeft op de inrichting van het gebied en de leefbaarheid voor bewoners en bezoekers.	N
189b	Het grootste gemis is de verlaging van de max snelheid naar 30km, met 50 blijft de Prins Hendrikkade de snelweg die het nu is; - enorme geluidsoverlast voor overwegend rijksmonumenten zonder mogelijkheid dit fatsoenlijk aan te pakken (project achterzetramen vanuit de gemeente is ook stukgelopen) - enorme luchtvervuiling met zwarte vensterbanken, fietszadels en dus ook longen tot gevolg. - snelwegverlichting - geen mogelijkheid fatsoenlijk over te steken - dankzij bussen een enorme hoeveelheid forens fietsen in de overvolle rekken. Als in 2025 wordt begonnen met de herprofilering ga ik ervan uit dat 30 de norm is binnen de ring. Kattenburg 30, Eilandenblvd 30, PHkade oost 50? Alles omwille van een op 850 meter te verwaarlozen tijdwinst voor streekbussen die eigenlijk zouden moeten eindigen bij station noord? Denk groen, toon ballen, de tijd van snelwegen in de stad is voorbij.	N
215B	Omdat het de PH kade Oost een recht stuk weg blijft, dat uitnodigt tot te hard rijden/optrekken, is een max snelheid van 30 km heel belangrijk. Voor het openbaar vervoer maakt dit voor het relatief korte stuk vanaf de Kalkmarkt tot aan de Odebrug weinig uit in tijdverlies. En hat zal heel veel overlast schelen voor bezoekers en bewoners. bovendien zal het er veiliger op worden. Het verkeer raast nu regelmatig de brug over langs de Kalkmarkt waar mensen oversteken.	N

(Regio)bussen, zwaar verkeer en touringcars

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
8	Behoud de busstrook! Er staan regelmatig files op dit traject, en dat betekent dat de bus daar dan ook all the way in komt vast te staan. Als het verkeer vanuit de Kattenburgerstraat richting het Centraal Station toeneemt, zullen de files dus ook toenemen, en wordt het voor bussen nog lastiger om op tijd te rijden.	O

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
168	We live at 166c and in the new plan it is unclear how near will be the closest parking spots and how we will manage “loading” both for ourselves and for deliveries. In the Prins Hendrikkade up to CS there is an additional lane for bus stops which also has areas designated for this purpose. In the plan you publish there is no space for this. This is a stretch of road which is residential , rather than the other stretch which is dominated by hotels and public spaces and therefore the requirement to load and unload a private car is of the upmost importance. There are various entrance ways planned to 163, for instance to a private garage. These spaces are both for access to private terrein and I don’t see why they should be treated differently than residents on the from part of the houses. I would like to propose that there be dedicated loading bays on the PHK and / or fo there to be access for cars to drive on the cycle path and park there for this purpose. The danger of not providing such spaces is that the stretch turns into an AirBnB hotspot because these people don’t need to have regular access. If this is what the city wants to promote then please say this publicly and add it into the plan.	V
205	Veel verbeteringen met dit plan. Heel goed dat het fietspad aan de noordzijde verdwijnt zodat een mooie wandelpromenade gemaakt kan worden. Nu is het voor voetgangers niet te doen. Eénrichtingsverkeer over de Odebrug de stad uit prima. Zodat verkeer van West naar Oost over de Piet Heinkade gaat. Echter, veel verkeer van Oost naar West zal nog over de Prins Hendrikkade gaan. Nu staan er al regelmatig files... Dus ontmoedigen dat verkeer deze (sluip) route kan nemen is belangrijk. Een knip in de Weesperstraat en een duidelijker route vanuit de IJtunnel via de Kattenburgerstraat naar West is belangrijk. Een doorn in het oog zijn de regionale bussen uit Noord Holland die hier nog steeds langs rijden! We hebben een peperdure Noord Zuidlijn waar ze allemaal op aan kunnen sluiten! Schandalig dat die bussen nog steeds door de stad mogen rijden. Spreek met de vervoersregio af dat alle regionale bussen niet meer hier langs rijden. Dit verbetert de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast. En 30 km!	B
206	Deze geplande 'compacte bushalte' (waar drie bussen achter elkaar kunnen staat) , waar bussen gaan 'halteren' en wachten, voor de deur van bewoners, terwijl er op 400 meter afstand het centraal station is lijkt mij geen verbetering. Mijn buren en ik zullen hier elke dag (over)last van hebben!	K
119e	Er rijden thans tien lijnen met ongeveer 75 bussen per uur over de Prins Hendrikkade. Éénrichtingsverkeer van Prins Hendrikkade zou dit al halveren	N
119f	Verder zou lijn 48 kunnen worden omgelegd over de Piet Heinkade	B
119g	Zeven lijnen komen uit Waterland en gaan via de IJ tunnel naar CS. Er zou nogmaals goed gekeken kunnen worden of (een deel van) deze bussen niet kunnen eindigen bij metrostation Noord, zoals oorspronkelijk bij de aanleg van de metro ook de bedoeling was.	B

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
147C	Op bladzijde 24 wordt de Verlaging van de maximum snelheid een afhankelijk van zes regionale en twee stadsbuslijnen genoemd. De mening van de bewoners wordt niet genoemd. De gewenste rijtijdwinst geeft ook hier blijkbaar de doorslag. De grote nadruk op snelle doorstroming leidt ertoe dat het onmogelijk lijkt te worden om in- en uit te voegen of om zonder een kilometer om te rijden te keren.	K
150a	Verzoek 1: De gemeente maakt de Vervoersregio Amsterdam duidelijk dat het vervoeren van mensen per bus parallel aan een metrolijn zeer schadelijk is voor het milieu en de leefbaarheid, en verplaatst de eindhalte voor deze buslijnen van station Amsterdam Centraal naar metrostation Noord. Op het moment rijden er 6 regionale buslijnen over de Prins Hendrikkade tussen Centraal station en IJtunnel. Deze lijnen rijden parallel aan de Noord-Zuidlijn tot aan de ringweg in Amsterdam Noord. Voor de aanleg van de Noord-Zuidlijn is de bewoners toegezegd dat deze lijnen komen te vervallen nadat de Noord-Zuidlijn gereed is. Helaas is dat later om enkel politieke redenen niet gebeurd. De leefbaarheid voor bewoners en bezoekers van de Prins Hendrikkade staat of valt met de inrichting van de straat, welke geheel bepaald wordt door het onnodige gebruik door streekbussen. Daarom vinden de bewoners dat de gemeente in het vervoersregio overleg aan de omliggende gemeenten en de streekbusvervoerder moet uitleggen dat verder misbruik van de Amsterdamse binnenstad ongewenst is als voor dat doel al een prachtige nieuwe metrolijn bestaat. De bewoners kunnen zich voorstellen dat inrichting van de Prins Hendrikkade geschikt blijft voor dit busvervoer voor de uitzonderlijke gevallen waarin de Noord-Zuidlijn gestremd is, maar er is geen enkele reden om te streven naar een tijdswinst van 20% (nota 6.3) voor dit korte stukje, notabene terwijl de streekbussen nu al onverantwoord hard over de onoverzichtelijke kikkerbilsluis jagen. Die 20% kan zo nodig zonder problemen gehaald worden door de maximum snelheid in de IJ-tunnel in Zuidelijke richting gelijk te trekken aan de die in Noordelijke richting.	B
150j	Verzoek 11: De gemeente onderzoekt of de busbaan beter gescheiden kan worden van de andere rijbaan, bijvoorbeeld door deze te verhogen met een schuine scheidingsband als afscheiding zodat met lage snelheid nog steeds van rijbaan gewisseld kan worden. Inrichting wegvak Amrâth hotel – Kikkerbilsluis Figuur 13 laat zien dat beide rijbanen richting CS (een voor auto, ander voor bus) enkel gescheiden worden door een doorgetrokken streep. Wij zijn van mening dat deze inrichting onvoldoende verkeerremmend werkt, en alsnog uitnodigt tot inhalen en ander gevaarlijk rijgedrag.	N
150k	Verzoek 12: de halteplaatsen voor streekbussen richting IJ-tunnel worden compacter aangelegd op dezelfde wijze als de halteplaatsen aan de overzijde richting Centraal Station. Inrichting wegvak Kikkerbilsluis - IJ-tunnel Het verminderen van de hoeveelheid asfalt op dit weggedeelte wordt toegejuicht door de bewoners. Bijlage 6 laat zien dat de streekbus halte plaatsen richting IJ-tunnel nogal veel manoeuvreerruimte vergen voor de bussen. Wij zien graag eenzelfde oplossing als voor de halteplaatsen richting Centraal Station waarbij de bussen direct achter elkaar halteren waardoor de situatie overzichtelijker (en dus veiliger) wordt.	N

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
161D	Als onderdeel van de totstandkoming van de Noord-Zuid metro is eerder besloten om het regionaal busvervoer van Noord Holland hierop aan te sluiten. Een positief besluit wat o.a. tot een aanzienlijke ontlasting van de PH kade zou leiden. Inmiddels blijkt dit besluit herroepen te zijn en wij betreuren dit zeer. Deze bussen vormen immers nog steeds een belasting voor de PH kade en rijden met hoge snelheid over de weg. Wij dringen er bij de Gemeente op aan het eerder genomen besluit de regiobussen op de metro aan te sluiten te herbevestigen.	B
163D	Realiseer een veilige halteerlocatie voor touringcars voor het museum, of maak de bushaltes aan de Prins Hendrikkade geschikt voor touringcars.	N
166E	Doorstroming om een minimale tijdswinst voor de bussen te behalen en daar zoveel ruimte en kosten voor vrijmaken staat niet tot elkaar in verhouding. Het plan is daarom niet kost-effectief en buitenproportioneel, suggestie/verzoek: a) er rijdt al een metro van CS naar metrostation noord, het vervoeren van mensen per bus parallel aan een metrolijn is niet kosteneffectief, is zeer schadelijk voor het milieu en tast zowel de leefbaarheid als de gezondheid van de omwonenden aan. Daarom is het slimmer om op het traject CS – station Noord v.v. een pendelbus te laten rijden en de begin-en eindhaltes van het streekvervoer op station Noord te situeren b) de minimale tijdswinst is dan geen issue meer c) rijbanen kunnen geschrapt worden en plaatsmaken voor (het behoud van) het fietspad aan de noordkant van de kade d) er kan een middenberm met groen komen e) de bushaltes voor streekvervoer kunnen vervallen	B
166F	Het verplaatsen van de regionale bushaltes (stad uit) naar de IJtunnelmond (*graag aanpassen) is zeer bezwaarlijk voor de bewoners: op- en afrijdende bussen die halteren, dat betekent voortdurend bussen voor de deur, het afremmen en weer optrekken geeft lawaai, onrust, en veel uitstoot. Daarbij: het busplatform (dat is een betere omschrijving dan een halte) met 3 insteekhavens zou goed toegankelijk moeten zijn voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Maar het is voor iemand in een rolstoel zeer onhandig om van het zebrapad bij de Foeliestraat helemaal naar de achterste insteekhaven (bij de brug) te moeten rollen, bijvoorbeeld. Ook voor kindjes in buggy's is dat een bezwaar, want die happen de uitlaatgassen rechtstreeks naar binnen. suggestie/verzoek: a) de bewoners zien dit platform liever vervangen worden door 1 bushalte, net zoals die aan de waterkant, want er rijden immers net zoveel bussen richting CS als vanaf CS, dus dat moet kunnen b) bushalte zoals aan de waterkant, bij voorkeur alleen voor de pendelbus c) dan is er ook ruimte voor noordelijk fietspad, middenberm en minder rijstroken/asfalt, meer bomen en groen	K
167C	Met het optrekken en stoppen van bussen wordt de PH kade Oost echt niet leefbaarder.	K
169C	'Betere doorstroming van busverkeer': klinkt schitterend. Wel is het ergens frappant dat het busverkeer in dit gebied niet verminderd wordt. Met de komst van Noord Zuidlijn, en het nieuwe centraal station, had ik gehoopt dat dit voor minder bussen op de Prins Hendrikkade zou zorgen.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
169D	Het gebied vanaf de Kikkerbilsluis tot en met de Kattenburgerbrug wordt opnieuw ingericht. Er komen twee haltes voor streekvervoer met meer ruimte voor halterende bussen, en een tweerichtingsfietspad." Hierbij heb ik vooral mijn zorg betreft het woord 'halterende bussen'. Dit lijkt te suggereren dat de bussen zullen 'halteren'; ofwel wachten. 'Halterende bussen' zal in dit gebied, op deze strook, niets anders creëren dan de aantrekkelijkheid van de verblijfsfunctie verminderen. Wachtende bussen isdaarnaast ook het tegenovergestelde van 'betere doorstroming'. Zouden de bussen kunnen wachten en halteren op het centraal station dat nog geen 500 meter verderop ligt?	K
169G	Bussen (stedelijk en regionaal vervoer) rijden zoveel mogelijk ongestoord; dit betekent dat ze in principe alleen stoppen bij de haltes. Goed idee als de bussen enkel stoppen en direct door rijden. Wel lijken sommige haltes extreem overbodig; kan het Centraal Station in de plaats kan komen?	K
169J	De openbare ruimte nodigt uit tot wandelen, fietsen en sporten. Vanaf de kikkerbilsluis tot aan de ijtunnel zal het met de geplande 'halterende bushalte' (waar ruimte is voor 3 bussen?!) het niet plezierig wandelen zijn.	K
41b	Behoud busstrook; Zou dat ook kunnen tussen IJtunnel en de Kalkmarkt?	D
86b	Ook zou wellicht nog eens gekeken kunnen worden of al die streekbussen (zeven lijnen, elke tien minuten, beide richtingen) vanuit de IJ-tunnel naar het CS moeten, of dat die kunnen eindigen bij metro-station Noord, zoals ooit de bedoeling was.	B
150b	Verzoek 2: De inrichting van de Prins Hendrikkade blijft geschikt voor busvervoer, inclusief een aparte busbaan (i.v.m. de calamiteitenroute of als alternatief in geval van problemen met de Noord-Zuidlijn), echter wordt deze voorzien van snelheidsbeperkende maatregelen zoals zebrapaden bij de oversteekplaatsen. Hierbij wordt afgezien van de ambitie tot rijtijdwinst. De nota spreekt over een aparte beoordeling van de maximum snelheid. Hierdoor wordt het kader waarbinnen deze beoordeling gemaakt wordt niet nader genoemd dan dat het aantal regionale buslijnen hierop betrekking heeft. De Prins Hendrikkade is een stadsstraat en komt in aanmerking voor een 30km/h beleid, zie ook motie 57.20 Agenda Autoluw. Op het moment rijden er 6 regionale buslijnen over de Prins Hendrikkade tussen Centraal station en IJtunnel. Deze lijnen rijden parallel aan de Noord-Zuidlijn tot aan de ringweg in Amsterdam Noord. Voor de aanleg van de Noord-Zuidlijn is de bewoners toegezegd dat deze lijnen komen te vervallen nadat de Noord-Zuidlijn gereed is. Helaas is dat later om enkel politieke redenen niet gebeurd. De leefbaarheid voor bewoners en bezoekers van de Prins Hendrikkade staat of valt met de inrichting van de straat, welke geheel bepaald wordt door het onnodige gebruik door streekbussen. Daarom vinden de bewoners dat de gemeente in het vervoersregio overleg aan de omliggende gemeenten en de streekbusvervoerder moet uitleggen dat verder misbruik van de Amsterdamse binnenstad ongewenst is als voor dat doel al een prachtige nieuwe metrolijn bestaat. De bewoners kunnen zich voorstellen dat inrichting van de Prins Hendrikkade geschikt blijft voor dit busvervoer voor de uitzonderlijke gevallen waarin de Noord-Zuidlijn gestremd is, maar er is geen enkele reden om te streven naar een tijdswinst van 20% (nota 6.3) voor dit korte stukje, notabene terwijl de streekbussen nu al onverantwoord hard over de onoverzichtelijke kikkerbilsluis jagen. Die 20% kan zo nodig zonder problemen gehaald worden door de maximum snelheid in de IJ-tunnel in Zuidelijke richting gelijk te trekken aan de die in Noordelijke richting.	N

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
150e	Verzoek 5: Bij de beoordeling die gemaakt gaat worden over de maximum snelheid voor de Prins Hendrikkade-Oost wordt als uitgangspunt genomen dat streekbussen slechts incidenteel gebruik maken van het traject dat parallel ligt aan de Noord-Zuidlijn, waardoor de eisen wat betreft reistijd en doorstroming in geval van problemen met de Noord-Zuidlijn ondergeschikt zijn aan de veiligheid en leefbaarheid voor de bewoners en bezoekers. De nota spreekt over een aparte beoordeling van de maximum snelheid. Hierdoor wordt het kader waarbinnen deze beoordeling gemaakt wordt niet nader genoemd dan dat het aantal regionale buslijnen hierop betrekking heeft. De Prins Hendrikkade is een stadsstraat en komt in aanmerking voor een 30km/h beleid, zie ook motie 57.20 Agenda Autoluw.	K
166L	c) Het totale aantal rijbanen en gebruiksbanen voor de bus verminderen, zodat de asfaltjungle hier smaller wordt en veilige oversteekplaatsen gerealiseerd kunnen worden en ook verder voldaan kan worden aan de overige uitgangspunten van de Nota (meer ruimte groen/voetgangers/ fietsers, vermindering rijstroken)	N
174d	minder bussen, niet 3-insteekhavens voor bushalte maar gewoon 1, net als aan de waterzijde.	N
182a	Het voorgestelde ontwerp biedt te veel ruimte voor auto's en bussen. Verminder het aantal rijstroken, afslagen, samenvoegstroken en geef meer ruimte aan voetgangers en fietsers.	N
215C	De bussen uit Noord Holland moeten ALLEMAAL aantakken op de Noord Zuidlijn. Belachelijk die hier nog langs rijden.	B

Parkeerdruk en parkeeroplossingen voor het gebied

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
179	Het terugdringen van de niet betalende, buitenlandse (drugs)bezoeker is ook een kwestie van handhaving. Zou een enorme verbetering zijn, ook wat betreft gevoel van veiligheid en hygiëne	K
159I	Maak beleid op NIET parkeren van toeristen en bezoekers op straat (tenzij bezoek v bewoners)	K
159J	Het heeft echter nogal wat consequenties, in de buurt zijn verder geen parkeerplekken dat tekort is o.a. is erger geworden door de verzakking van de kades (Binnenkant voorlopig fors minder plekken) wij parkeren wanneer mogelijk in de ODE garage aan de overkant waar wij heen moeten lopen echter mijn echtgenoot loopt niet meer goed dus dat is een belasting voor hem. Helaas kan de e-bike niet voor de deur geparkeerd tenzij op de stoep van het huis (ook belastend om op te tillen en onveilig qua vernielingen ik spreek uit ervaring) een vouwfiets is al uit de auto gestolen dus ook geen optie.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
162A	Helemaal eens met terugdringen van (doorgaand) verkeer, blij met minder uitstoot, en vóór het maken van meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Wil hier wel nadrukkelijk pleiten voor het creëren van een beperkt aantal parkeerplaatsen langs de Prins Hendrikkade, gecombineerd met het opheffen van parkeerruimte aan de naastgelegen Binnenkant.	N
162B	Op de smalle Binnenkant worden voetgangers gedwongen over de rijweg te lopen omdat auto's tot minder dan 1 meter van de huizen geparkeerd staan. Het gaat om 19 parkeervakken op Binnenkant, gelegen langs de huizen nummers 18 tot 49. Voor bewoners én bezoekers een zeer voetgangers-onvriendelijke situatie. Voor ouderen of ouders met kinderwagens ronduit gevaarlijk. De breedte van de Pr Hendrikkade biedt voldoende ruimte als alternatief. Het gaat dus niet om extra parkeerplaatsen, ondersteun wat dat betreft het beleid van terugdringen, maar enkel om het verplaatsen van de bestaande parkeerplekken. Verbetert de leefbaarheid voor de hele buurt. Voor de volledigheid stuur ik een foto van de huidige situatie op de Binnenkant mee.	B
167B	Wij betalen een smak geld voor een parkeervergunning, waar wij jaren op hebben moeten wachten. Aangezien ik afhankelijk ben van de auto is het niet kunnen parkeren voor de deur voor mij een reden om de stad te verlaten. Het lijkt er op alsof de stad Amsterdam wederom de toerist boven de bewoner verkiest.	K
61b	Een combinatie met 'bewonersparkeren' in de oude binnenstad zou het verkeer nog verder terug kunnen dringen. Daar waar je niet kunt parkeren, ga je ook niet heen. In normale tijden staat het aan de Waalseilandsgracht en de Oude Schans vol met ,niet betalende, buitenlandse bezoekers.	K
1000a	Dat ik al 15 jaar een parkeervergunning heb voor het Oosterdok en geen idee heb waar ik mijn bedrijfsauto kan parkeren als de parkeersituatie Prins Hendrik kade verandert.	K
165b	Echter zijn er wel diverse aspecten die wij niet terug zien in de plannen of die ons niet geheel duidelijk zijn. Deze zijn niet alleen cruciaal zijn voor ons, maar ook voor Amsterdam. Indien er geen rekening is gehouden met onze belangen, staan wij vanzelfsprekend niet achter de plannen. Echter kunnen wij ons haast niet voorstellen dat de gemeente hier niet over heeft nagedacht of er niet voor open staat om zorg te dragen aan goede bereikbaarheid van zowel het Scheepvaarthuis als de parkeer garage aan de PH Kade. Derhalve zouden wij dan ook graag meer duidelijkheid willen krijgen in de volgende belangen; Grand Hotel Amrâth Amsterdam, gesitueerd in het Scheepvaarthuis, is een rijksmonument en 5 sterren hotel wat jaarlijks meer dan 100.000 bezoekers mag ontvangen. Daarnaast zit er onder het Scheepvaarthuis een ondergrondse parkeergarage waar op jaarbasis ruim 10.000 auto’s gebruik van maken. Dit betreft zowel hotelgasten, inwoners van Amsterdam, eigenaren en stadspassanten. U zult begrijpen dat de herinrichting van de Prins Hendrikkade voor ons dan ook een dermate groot belang is. Voor de bezoekers van zowel het Scheepvaarthuis als de parkeer garage is het van belang dat beide te allen tijde goed bereikbaar blijven.	O

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
165e	Naast dat wij gebruik maken van de garage onder ons hotel, zijn er ook buurtbewoners die hier parkeren en/of parkeerplaats in eigendom hebben. Op dit moment wanneer zij vanuit de richting van de IJtunnel komen, moeten ze voorsorteren op de busbaan. Hoe kan in de nieuwe inrichting de inrit van de parkeergarage op de Buiten Bantammerstraat aan de Prins Hendrikkade benaderd worden?	K

Toegankelijkheid van de stad voor bestemmingsverkeer en laad- en losvoorzieningen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
3	Ik woon zelf op de PHK 140. Er is wel iets waarvan ik vind dat er in de plannen rekening mee moet worden gehouden. Sinds de tijdelijke herinrichting is het schering en inslag dat er auto's en busjes op het fietspad of stoep parkeren, i.p.v. op de aangewezen laad- en losplekken. Handhaving is er niet, dus toch maar weer barricades opwerpen om dit onmogelijk te maken lijkt me zo.	V
56	Hebben bewoners PHK nog wel een laad en los mogelijkheid voor auto's i.v.m. zware boodschappen uitladen aan huizenkant van PHK?	V
83	Herindeling van de ruimte prima idee, maar laat de weg gewoon open voor automobilisten in beide richtingen.	K
124	Sinds de tijdelijke herinrichting is het schering en inslag dat er auto's en busjes op het fietspad of stoep parkeren, i.p.v. op de aangewezen laad- en losplekken. Handhaving is er niet, dus toch maar weer barricades opwerpen om dit onmogelijk te maken lijkt me zo.	K
148	Op de tekening zie ik gelukkig wel dat de uitritten van de poort van pand 164 en de garage van 168 zijn ingetekend. Helemaal van de poort wordt bijzonder veel gebruik gemaakt, het halve binnenblok Rapenburg/Peperstr./P.H.-kade komt erop uit. Wat ik wel mis is een laad- en losplek, het liefst tussen deze inritten in, dat is nl voor mijn deur :) , maar sowieso, tussen Peper- en Foeliestraat is zo'n plek noodzakelijk lijkt me.	V
126c	Op de Prins Hendrikkade is niet rekening gehouden met de noodzakelijke laad- en losplekken voor bezorgers, servicediensten en de bevoorrading van de vele hotels.	K
132C	Laden en lossen gebeurt vaak voor onze deur. Men zet de vrachtwagens of andere auto's op de Geldersekade brug wat de doorgang blokkeert voor voetgangers Is er niet iets mogelijk dat er een laad/los plek wordt gerealiseerd voor de deur aan de weg voor het laad- en los verkeer? Dit zou voor leveranciers van het Kolkje een uitkomst zijn en ook voor de leveranciers tussen Zeepost en de Schreierstoren.	V
151N	Ik ben er een voorstander van dat men autoluwer wordt, maar laten we ook niet vergeten dat er ook aan de Oude Schans bedrijven gevestigd zijn die per auto bereikbaar moeten zijn voor laden en lossen en dat er ook hier ouderen wonen die alleen nog maar met de auto kunnen worden vervoerd of bezoek ontvangen.	K
156N	Ik ben er een voorstander van dat men autoluwer wordt, maar laten we ook niet vergeten dat er ook aan de Oude Schans bedrijven gevestigd zijn die per auto bereikbaar moeten zijn voor laden en lossen en dat er ook hier ouderen wonen die alleen nog maar met de auto kunnen worden vervoerd of bezoek ontvangen.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
158G	Algemeen; 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.	K
158U	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.	K
159G	De onderdoorgang onder het spoor bij het Double tree Hilton gaat dicht voor verkeer van West naar centrum dat houdt in dat wij als we iets voor de deur moeten afleveren bij ons huis we eerst over de Piet Hein kade moeten dan door de Kattenburgerstraat dan over de PH kade tot aan Amrâth want eerder mogen de draai naar ons huis niet maken dan weer ergens draaien of over de binnenkant om weer richting ODE garage te komen. Tijdrovend, belastend en ik weet nu al dat hier files van komen	K
160A	Laden en lossen is een probleem als je alleen bent deze laad en losplekken plek zijn niet echt dichtbij onze deur en heel erg vaak bezet door laad en lossende auto's v bedrijven of van werklui die ook de auto nergens kwijt kunnen overigens zetten ze deze ook regelmatig op de stoep/fietspad aan de huizenkant. Het gaat ons om de bereikbaarheid van ons huis voor laden en lossen (ook voor bijvoorbeeld iemand als de loodgieter), de bereikbaarheid van de garage van nummer 12-14 en voor de toegankelijkheid van leveranciers voor de drukkerij De Buitenkant. Door de tijdelijke maatregel is de straat nu nog maar vanaf 1 kant te bereiken, namelijk vanaf de Binnenkant. De Binnenkant is echter vaak verstopt met lokaal verkeer en het is een duidelijke woonstraat met spelende kinderen, waar je niet onnodig wil rijden met een auto. Verder is de ingang van de Schippersstraat vanaf de Binnenkant moeilijk toegankelijk (de draai is te kort, er zijn weliswaar extra paaltjes geplaats maar het staat daar vol met fietsen, er ligt heel vaak vuilnis, de paaltjes worden er niet tijdens de laad-en lostijden uitgehaald). Effectief betekent het dat wij als bewoners en gebruikers in een doodlopende straat wonen die moeilijk toegankelijk is voor onszelf en voor derden. Dat vinden wij onprettig, en onveilig, en het hindert ons in ons werk (ik ben werkzaam als fotograaf, en moet met een aantal keer per maand zware spullen in- en uitladen, de drukkerij heeft papierleveranties, de bewoners van 12-14 kunnen hun garage niet gemakkelijk bereiken). Daarnaast heb ik gemerkt dat dienstverleners (bijvoorbeeld een glaszetter of een loodgieter) al enkele malen hebben gezegd in deze straat niet te willen komen werken (er is genoeg ander werk voor hen) vanwege de moeilijke bereikbaarheid. Er zijn ook geen parkeerplaatsen meer op de PH-kade en weliswaar mag daar wel geladen en gelost worden, maar die mannen moeten dan daarna de auto ver weg zetten en dat willen ze niet omdat ze hun zware spullen dichterbij willen hebben vanwege hun werk. Er zou dus in elk geval een betere oplossing op de PH-kade voor dienstverleners moeten komen. Volgens ons moet het, ook, met de huidige tijdelijke inrichting, mogelijk zijn om vanaf de Prins Hendrikkade in te rijden naar de Schippersstraat, althans voor bestemmingsverkeer. Dat was immers in de oude situatie ook al zo (ik nam zelf nooit de ventweg maar kwam direct vanaf de PH-kade en stak dus met de auto ook de stoep over), en de inrijsituatie van de Schippersstraat is met het verkeersbesluit waar de ventweg een fietspad is geworden toch niet veranderd? Bovendien mag het ook voor de parkeergarage die is aangelegd naast het Amrâth-hotel, en waarom zou iets dat voor hotelgasten wel mag, voor bewoners niet mogen? Nogmaals, de Binnenkant als aanrijroute is onwenselijk maar ook niet-realistisch gebleken want in die straat staat het verkeer redelijk vaak vast. Wij begrijpen niet waarom er een onderscheid wordt gemaakt tussen toegang voor een parkeergarage voor een hotel, namelijk de toegang tot de Buiten Bantammerstraat vanaf de PH kade die wel is blijven bestaan (met veel vaker verkeer dan naar en van onze straat) en de toegang van onze straat voor bewoners en lokale ondernemers.	O

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
171F	Zorg dat zo min mogelijk verkeer iets in onze woonwijk heeft te zoeken. Bijvoorbeeld door een keerlus bij de Prins Hendrikkade zodat verkeer vanuit de Nieuwmarkt niet door onze straat naar Centraal Station of Amsterdam West hoeft te rijden. Zorg dat de nieuwe spoorbruggen bij de Oostertoegang hoger worden dan de huidige 3.20m, zodat vrachtwagens en bussen eronderdoor kunnen. (Zoals bij de Westertoegang.)	D
172C	Om te voorkomen dat taxi's vanaf de Nieuwmarkt via de Kattenburgerstraat naar CS moeten rijden als gevolg van de gedwongen rechtsaffer vanaf de Geldersekade, zou er een keermogelijkheid moeten komen bij of vlak voor de kruising met de Binnenkant. Het stoplicht zou daar dan gehandhaafd moeten worden. Als die keermogelijkheid daar niet komt, dan bevordert u een nadelige situatie voor de bewoners van de Nieuwmarkt, want dan zullen veel taxichauffeurs de Geldersekade mijden en vanaf de Nieuwmarkt via de kleine straatjes van de Nieuwmarktbuurt naar de Binnenkant rijden. Vandaar kunnen zij wel rechtstreeks via de Oostertoegang naar CS.	O
165c	Op de Prins Hendrikkade, naast ons hotel en bushalte PH Kade (lijn 22 en 43), is een laad- en losplaats. Deze wordt door ons en bedrijven uit de buurt gebruikt voor laden en lossen, maar fungeert ook als valet parking voor de parkeergarage onder het Scheepvaarthuis (ingang PH kade – Buiten Bantammerstraat). Daarnaast wordt deze plaats gebruikt door taxi's en bussen die bezoekers brengen en ophalen. Op de tekeningen staat deze plaats niet weer gegeven, is hier rekening mee gehouden?	V

IJtunnelmond en Foliestraat inrichting

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
4	Betreft: gapend detonerend gat in gevelrij Prins Hendrikkade ter hoogte van de Foeliestraat, thans een no go gebied. Daar waar drie buurten bij elkaar komen is geen optische en mentale verbinding, door deze weggeslagen gevelrij te herstellen en door te trekken met een overkluizend gebouw of bomenrij ontstaat een logische eenheid. Plan A: Overkluizend entree-gebouw Binnenstad, er ontstaat een doorlopende gevelrij Plan B: De 'simpele' oplossing, het gapende gat overbruggen met bomenrij (en overkluizend plantsoen) (Zie bijlagen)	B
39	Is het mogelijk de muur tussen Oosterdok en IJtunnel over een lengte van bv 30 meter te verlagen? Dan wordt het zicht op de aanstormende bussen al een stuk beter.	B
139	Overkluizend gebouw entree IJtunnel en Centrum: Gapend detonerend gat in gevelrij Prins Hendrikkade ter hoogte van de Foeliestraat, thans een no go gebied. Daar waar drie buurten bij elkaar komen is geen optische en mentale verbinding, door deze weggeslagen gevelrij te herstellen en door te trekken met een overkluizend gebouw of bomenrij ontstaat een logische eenheid.: Prins Hendrikkade/Foeliestraat. Dus een overkluizend nieuw gebouw of een bomenrij (en overkluizend plantsoen) over de onderdoorgang-entree IJ tunnel.	B

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
170	Uit de Concept Nota blijkt dat er direct voor onze panden - de woonhuizen tussen Peperstraat en Foeliestraat - busperrons zijn geprojecteerd voor zowel in- als uitgaande regionale buslijnen. Dat levert onvermijdelijk een toename op in geluid, uitstoot, drukte, licht van bushaltes, fietsen en scooters her en der. Daarnaast moet het normale verkeer, auto's, vrachtwagens en touringcars, komende vanaf de westkant zich vanuit een eenbaans rijstrook vertakken bij de kruising IJtunnel - Foeliestraat. Dat leidt, zoals nu al het geval is, tot filevorming, stationair draaiende motoren en dus eveneens tot overlast en vervuiling. De drukte van frequent regionaal busvervoer en van de overige verkeersdeelnemers transformeren dit stuk van de Prins Hendrikkade eerder in een klein station dan in de beoogde groene promenade. Onze Rijksmonumenten - grachtenpanden gelegen aan de "deftige" (dixit de Nota) hoge kant van de Prins Hendrikkade - zijn niet optimaal te isoleren, waardoor ook inpandig geluidsoverlast en luchtvervuiling wordt ervaren. Ook het directe uitzicht wordt aangetast. In de uitgangspunten zoals die nu ter tafel liggen krijgt dit stukje van de Prins Hendrikkade naar onze mening een maximale verkeersconcentratie en onevenredige belasting te verduren. Zou het een idee zijn om bijvoorbeeld de bushaltes te spreiden over meerdere delen van de Prins Hendrikkade?	N
119d	De uitgang van de IJ-tunnel moet grondig worden vereenvoudigd, en voetganger/fietsvriendelijker gemaakt worden. Verkeer uit IJ-tunnel richting mr Visserplein blijft rechtdoor ondergronds gaan. Bovengronds komt er alleen een afslag uit de IJ-tunnel in westelijke richting naar de Prins Hendrikkade, en bij Arcam een afslag de IJ-tunnel in. Alle andere wegen en afslagen (inclusief ventwegen en vanuit IJ-tunnel bovengronds rechtdoor) kunnen verdwijnen.	N
140b	III. Fietspas, fietsruimte en fietshelling 9. De toelichting van CHO spreekt over deze onderwerpen voor zich. Ook hier zijn toegankelijkheid en de mogelijkheden om te laden en te lossen in het geding. Fietshelling Op de schets staat, in de hoek aan de kant van het IJtunnelkruispunt, waar nu een trap is, een helling getekend om de fietsers vanaf de kade toegang te geven tot de PH kade. Direct bovenaan deze helling dienen de fietsers dan te stoppen voor het verkeerslicht. Het verkeer dat uit de IJtunnel komt en rechtsaf de PH kade opdraait, kruist als eerste dit fietspad. Vooral van bussen is bekend dat dit met een aanzienlijke snelheid gaat. De geschetste situatie zal ertoe leiden dat veel fietsers, die een aanloop nemen voor de helling, daarna bovenaan zeker niet zullen stoppen voor het verkeerslicht. Dit zal onherroepelijk leiden tot aanrijdingen met het verkeer vanuit de IJtunnel. De huidige situatie, waarbij de trap lopend moet word en genomen met de fiets aan de hand door een zogeheten 'fietsgeultje', is vele malen veiliger.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
150m	Verzoek 14: De gemeente verduidelijkt welke maatregelen genomen worden om dit punt veiliger en overzichtelijker te maken. De afslag vanuit de IJ-tunnel richting Centraal station is een notoir gevaarlijk punt omdat de gekromde uitgang van de tunnel het zicht beneemt op aankomend verkeer (inclusief bussen). In bijlage 6 is deze afslag voor streekbussen nog meer naar het Westen afgebogen dan in de huidige situatie. Hierdoor wordt deze nog onoverzichtelijker. Daarnaast komt er een nieuwe fietsroute richting Nemo langs de Westzijde van de tunnel.	V
150n	Verzoek 15: De gemeente onderzoekt of de beide opstelstroken voor rechtdoor en rechtsaf thv Prins Hendrikkade 176 gecombineerd kunnen worden. In Oostelijke richting zal het verkeer op de Prins Hendrikkade aanzienlijk afnemen door de maatregelen rond de ODE brug. Dit zal vooral effect hebben op verkeer dat in Oostelijk richting de Valkenburgerstraat wil oversteken bij de IJ-tunnel (rechtdoor, richting Oost). Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om de opstelstrook voor rechtdoor en rechtsaf thv Prins Hendrikkade 176 te combineren, zeker ook omdat het vervallen van de ventweg en de inregeling van de verkeerslichten zich ervoor leent om deze opstelstrook maar zelden rood licht te geven. Het gevolg van het combineren van deze opstelstroken is een veiliger en overzichtelijker kruispunt, met meer ruimte voor groen omdat de bomenrij doorgetrokken kan worden.	V
151G	Voorts is de Valkenburgerstraat met de omvang van het verkeer in die straat en op het kruispunt met Prins Hendrikkade met alle rommelige kruisende wegen, paden en tunnelonderdelen hier een onaangename plaats. Deze is onveilig en onprettig om te verblijven terwijl dit toch juist de entree naar de binnenstad is die daarnaast ook logischerwijs een belangrijke verbinding zou moeten zijn tussen de (binnen)stad, OBA, Nemo, Arcam, Scheepvaartmuseum en andere voorzieningen in dit gebied, met het toekomstig te ontwikkelen Marineterrein daar ook nog eens bij.	K
151H	Al decennia is onze buurt door een te brede en drukke Valkenburgersttraat gesplitst. De Y-tunnel komt namelijk ver in de Valkenburgerstraat uit, dwars door onze wijk die in dit stuk van de binnenstad in twee delen wordt gesneden. De vangrail van deze autobaan loopt tot voorbij de brandweer kazerne zodat wij steeds helemaal moeten omlopen als wij vanaf Rapenburg naar de andere kant van het Rapenburg willen gaan of naar de Foeliedwarsstraat of naar bijvoorbeeld het Wertheimpark, Artis, de sportvelden, het Entrepotdok en De Plantage aan de overkant . Je moet nu echt een heel stuk omrijden omdat dit nu niet mogelijk is. Zonde. Bovendien is het verkeerstechnisch een plek die je beter kunt vermijden, te gevaarlijk.	K
151I	Naast het omloop aspect, zou het stedenbouwkundig bovendien beter en fraaier zijn de oude rooilijnen meer te respecteren en deze als uitgangspunt te nemen als deze hier weer organischer aangeheeld zouden worden met de delen stad aan weerszijden van de Valkenburgerstraat met tunnel op deze locatie en het stedelijk weefsel weer beter met elkaar zouden verbinden. Hoeveel mooier zou het zijn als Rapenburg en de andere straten hier weer gewoon in elkaar doorlopen en wel goed te bereiken zijn waardoor dit sinds WO II getroffen stuk stad weer beter met elkaar verbonden wordt?	N

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
151J	Doordat de tunnel te ver doorloopt in de Valkenburgerstraat is dit stuk stad unheimisch, kan de tunnel hier niet overdekt worden zodat er meer groene openbare verblijfsruimte boven de grond ontstaat? Dat maakt dit gebied ook meteen verkeersveiliger en geeft een prachtige kans om Nemo en de OBA beter met de rest van de (binnen)stad te verbinden. Dat geeft ook een kans voor het strategisch gunstig gelegen stuk waar Prins Hendrikkade in Oosterdok overgaat langs het water, schuin tegenover de brug over de Oude Schans. Hier zou meer groen kunnen komen maar ook meer verblijfsgebied, samen te voegen met het te overdekken deel van de tunnel in de Valkenburgerstraat. Ook zou hier een stukje teruggeven kunnen worden aan het water.	N
156G	6. Voorts is de Valkenburgerstraat met de omvang van het verkeer in die straat en op het kruispunt met Prins Hendrikkade met alle rommelige kruisende wegen, paden en tunnelonderdelen hier een onaangename plaats. Deze is onveilig en onprettig om te verblijven terwijl dit toch juist de entree naar de binnenstad is die daarnaast ook logischerwijs een belangrijke verbinding zou moeten zijn tussen de (binnen)stad, OBA, Nemo, Arcam, Scheepvaartmuseum en andere voorzieningen in dit gebied, met het toekomstig te ontwikkelen Marineterrein daar ook nog eens bij.	K
156H	7. Al decennia is onze buurt door een te brede en drukke Valkenburgerstraat gesplitst. De Y-tunnel komt namelijk ver in de Valkenburgerstraat uit, dwars door onze wijk die in dit stuk van de binnenstad in twee delen wordt gesneden. De vangrail van deze autobaan loopt tot voorbij de brandweer kazerne zodat wij steeds helemaal moeten omlopen als wij vanaf Rapenburg naar de andere kant van het Rapenburg willen gaan of naar de Foeliedwarsstraat of naar bijvoorbeeld het Wertheimpark, Artis, de sportvelden, het Entrepotdok en De Plantage aan de overkant . Je moet nu echt een heel stuk omrijden omdat dit nu niet mogelijk is. Zonde. Bovendien is het verkeerstechnisch een plek die je beter kunt vermijden, te gevaarlijk.	K
156I	8. Naast het omloop aspect, zou het stedenbouwkundig bovendien beter en fraaier zijn de oude rooilijnen meer te respecteren en deze als uitgangspunt te nemen als deze hier weer organischer aangeheeld zouden worden met de delen stad aan weerszijden van de Valkenburgerstraat met tunnel op deze locatie en het stedelijk weefsel weer beter met elkaar zouden verbinden. Hoeveel mooier zou het zijn als Rapenburg en de andere straten hier weer gewoon in elkaar doorlopen en wel goed te bereiken zijn waardoor dit sinds WO II getroffen stuk stad weer beter met elkaar verbonden wordt?	N
156J	9. Doordat de tunnel te ver doorloopt in de Valkenburgerstraat is dit stuk stad unheimisch, kan de tunnel hier niet overdekt worden zodat er meer groene openbare verblijfsruimte boven de grond ontstaat? 10. Dat maakt dit gebied ook meteen verkeersveiliger en geeft een prachtige kans om Nemo en de OBA beter met de rest van de (binnen)stad te verbinden. 11. Dat geeft ook een kans voor het strategisch gunstig gelegen stuk waar Prins Hendrikkade in Oosterdok overgaat langs het water, schuin tegenover de brug over de Oude Schans. Hier zou meer groen kunnen komen maar ook meer verblijfsgebied, samen te voegen met het te overdekken deel van de tunnel in de Valkenburgerstraat. 12. Ook zou hier een stukje teruggeven kunnen worden aan het water.	N

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
158XC	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.	N
166A	dit stuk wordt in de Nota van Uitgangspunten ook wel de Ytunnelmond genoemd. Dat reduceert ons stuk tot een functie van de Ytunnel, waarbij de suggestie wordt gewekt dat het wonen onderschikt is aan het verkeer van/naar Ytunnel. Dit lijkt mij een verkeerd uitgangspunt en zag dit graag aangepast met meer oog voor de belangen van de bewoners;	K
166C	het is een prachtig ontwerp en verdient alle lof, op een belangrijk punt na: net op het stuk tussen Kikkerbilsluis en de Ytunnel wordt de situatie slechter/lelijker/gevaarlijker dan de huidige toestand. De bewoners lijken ondergeschikt aan andere belangen. Dit rijmt niet met de overige uitgangspunten.	K
169L	Verbeteren van de doorstroming van busverkeer en verplaatsen van de regionale bushaltes (stad uit) naar de IJtunnelmond; Dit is het allergrootste hekelpunt van dit plan. De "Ijtunnelmond" wordt hier benaderd als een stukje verkeerssituatie terwijl deze speciefieke stroom een historisch maritiem gebied is. Het scheepvaartmuseum, Nemo, de boten en de prachtige panden (bijna allemaal Rijksmonumenten!) staan bij elkaar. Als je naar de geschiedenis van de stad Amsterdam kijkt zal je zien dat dit van oudsher havengebied zeer belangrijk was. Het schetsontwerp van deze nota wil hier midden in het gebied een busplatform plaatsen die deze hele dynamiek tegen gaat. Waar het meeste van het plan lijkt te gaan over verbetering van omgeving, wordt er hier een busplatform gemaakt, waar drie bussen kunnen wachten ('halteren') en ook nog passeren. Dit lijkt te suggereren dat dit een soort vervanging is van Centraal Station, en als wachtplek wordt gebruikt. Beter zou zijn om hier 1 bushalte van de maken, die zo veel mogelijk opgaat in de omgeving.	N
26a	Wat gaan jullie doen om ervoor te zorgen dat de oversteek richting het Oosterdok bij de busbaan vanuit de IJ-tunnel veilig wordt? De bussen rijden daar hard de IJ-tunnel uit en dat voelt niet fijn. Nu de voetgangers links van de fietsers komen hebben ze nog minder zicht op de IJ-tunnel.	K
40b	Jammer is dat niet is te zien of dat ook geldt voor de Foeliestraat, waar iedere dag al files staan (zelfs in corona-tijd). Net als voor de verkeerslichten op de Prins Henderikkade, stad uit.	K
214b	Echter, de plannen zijn weer 'polder-achtig' en getuigen van weinig visie, lef en ambitie. Het kruispunt Prins Hendrikkade/Valkenburgerstraat is nog steeds voornamelijk gericht op gemotoriseerd verkeer, terwijl de ambities van de stad zijn: autoluw, groener, duurzamer en meer ruimte voor fietsen en lopen. De kruising is een essentieel schakelpunt in de stad: het verbindt belangrijke gebieden met elkaar, is één van de toegangswegen tot de binnenstad, sluit straks aan op het Knowlegde Mile Park - de groene stadsboulevard van Amstelstation via Mr Visserplein tot aan de IJtunnel- en de toegang tot het water (het IJ) is uniek. Dit gebied vráágt dus om een grootstedelijk, visionaire stedenbouwkundige aanpak met internationale allure. Denk aan talloze steden die ons voorgingen: de snelweg langs de Seine in Parijs is nu een prachtig park geworden, idem voor Madrid Rio. Amsterdam verdient ook zo'n aanpak!	K

7 Inspraakreacties

Verkeersontwerp Oosterdok

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
5	De uitgangspositie van meer groen, meer ruimte voor fietsers en minder voor auto's word enorm gewaardeerd. Helaas lijkt er wel al via het Waterschap een goedkeuring te zijn verleend voor een reuzenrad. Zekerheid over de hoogte is er nog niet , maar de geruchten gaan dat deze 36 meter hoog is. Stadsdeel Centrum heeft hier natuurlijk nog een mening over te geven en sprekende vanuit meerdere bewoners, zou dit een enorme klap zijn. Menig bewoner zou het hier niet mee eens zijn. Reuzenrad info: https://www.parool.nl/amsterdam/een-reuzenrad-van-36-meter-hoog-aan-het-oosterdok-bewoners-vrezen-kermis~b920274a/.	B
34	Inderdaad een 100% ongepast en ongewenst idee om een circusattractie te plaatsen op deze prachtige plek, die nu nog 1 vd weinige vergezichten is.	B
55	Liever geen rad. Anders beter aan noordkant IJ plaatsen.	K
57	Geen rad op deze plek. Komt neer op een verstoring van het historisch aanzicht Prins Hendrikade.	K
100	Mee eens, het is een absurd plan.	K
109	Als ik kijk naar de plek van het reuzenrad, lijkt mij dat voor zo min mogelijk mensen problemen geven. Het past wat mij betreft goed bij de plannen.	K
141	Hierbij maak ik als schipper eigenaar bezwaar tegen een speciale fietsroute. Een oprit naar de PH kade lang genoeg om uitzicht te hebben op de gevaarlijke kruising lijkt me een goed plan. Als U eens komt kijken op de zaterdagmorgen gedurende het normale seizoen dan ziet u met eigen ogen dat hier voor veertig schepen laad-en losruimte hard nodig is. Plaats liever wat bomen aan de zijkant! En overdek de lawaaierige en roet gevende in en uitrit van de IJ tunnel, En doe dit met zonnecellen! Dan zijn we allemaal tevreden.	K
142	Ik ben het in de eerste plaats eens met de reactie die namens het bestuur van de charterhaven is verstuurd (zie bijlagen) en sluit mij bij die reactie graag aan.	K
145	Ik ben het in de eerste plaats eens met de reactie die namens het bestuur van de charterhaven is verstuurd (zie bijlagen) en sluit mij bij die reactie graag aan.	K
149	Ik ben het in de eerste plaats eens met de reactie die namens het bestuur van de charterhaven is verstuurd (zie bijlagen) en sluit mij bij die reactie graag aan.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
207	Ferris wheels are outdated, especially in a forward-looking city like Amsterdam. However, a permit is already granted for a ferris wheel at Oosterdok. Why not give Oosterdok, NEMO and Marineterrein a forward-looking image, by building a climate neutral Spiral Tower there instead? https://www.creativeholland.com/en/dutch-consortium-launches-spiral-tower	K
106c	Het reuzenrad vind ik een slecht idee.	K
140a	II. Parkeren 6. De toelichting spreekt op dit punt voor zich. Beneden aan de kade is een aantal parkeerplaatsen dat wordt gebruikt door bezoekers/klanten van de charterhaven en door leveranciers voor laden en lossen en door de schippers zelf. Deze parkeerplaatsen dreigen te verdwijnen, als gevolg waarvan bezoekers/klanten van CHO niet meer in de nabijheid kunnen parkeren en de schippers ook niet. De parkeerplaatsen aan- en in de nabijheid van de Prins Hendrikkade verdwijnen immers ook. 7. Voor zover de parkeerplaatsen beneden aan de kade wel behouden zouden blijven, is de verwachting dat deze zullen worden gebruikt door anderen dan de bezoekers, klanten en/of schippers van de charterhaven, bijvoorbeeld door omwonenden, die immers niet langer de parkeerplaatsen die verdwijnen aan- en in de nabijheid van de Prins Hendrikkade kunnen gebruiken. Ook leveranciers zullen moeilijker kunnen laden en lossen. 8. Dit alles heeft directie invloed op de mogelijkheden om de charterhaven te exploiteren. CHO vreest voor verder omzetverlies als_ de charterhaven moeilijk bereikbaar is en/of moeilijk kan worden bevoorraad. Parkeren Tijdens de informatieavond op 2 februari 2021 werd door Jip Nelissen verteld dat de parkeerplaatsen op de kade waarschijn/ijk zullen blijven. Er werd alleen gesproken over dat Mn van de parkeerplaatsen verplaatst zou worden i.v.m. aanpassingen aan de helling. Echter, alle parkeerplaatsen aan de andere kant van de PH kade lijken te komen te vervallen. De hele woonwijk zal zonder parkeerplaatsen zijn. De bewoners van de wijk worden geacht in de toekomst gebruik te maken van de parkeergarages zeals Markenhoven/Oosterdokparking. De parkeerplaatsen op de kade van het Oosterdok zijn dan ten eerste de enige resterende plaatsen aan de straat en ten tweede veel dichterbij. CHO verwacht dat er een grote toename zal zijn van het gebruik van de parkeerplaatsen op de kade van het Oosterdok door bewoners van de wijk aan de overkant van het Oosterdok die niet meer bij hun eigen huis/pand kunnen parkeren. Hierdoor zal er voor de ondernemers, leveranciers, klanten en bewoners van het Oosterdok veel te weinig parkeerruimte overblijven.	V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
140c	III. Fietspas, fietsruimte en fietshelling 9. De toelichting van CHO spreekt over deze onderwerpen voor zich. Ook hier zijn toegankelijkheid en de mogelijkheden om te laden en te lossen in het geding. Fietspad / fietsruimte De plannen behelzen een verbinding tussen het fietsbruggetje bij Nemo (Van der Veldebrug, brug 1939) en de Valkenburgerstraat (richting Waterlooplein). Hiertoe komt er op de kade van het Oosterdok een tweerichtings fietspad langs de muur van de IJtunnel aan de kant van de PH kade. Op de kade tussen dit fietspad en brug 1939 is verder geen fietspad getekend. Hieruit kan worden opgemaakt dat de kade over de gehele breedte, met uitzondering van de getekende strook 'nader te bepalen' green tegen de muur, toegankelijk wordt voor fietsers. Door de herinrichting zal het 'uitnodigend' worden de kade als (snelle) fietsroute te gebruiken. Dit zal overlast en gevaarlijke situaties opleveren voor voetgangers en voor laad- en losactiviteiten.	V
140d	IV. Laden en lossen 10. In aanvulling op hetgeen in dit verband bij het kopje "Parkeren" is aangevoerd, wordt in de toelichting uitvoerig beschreven hoe bevoorrading door leveranciers zal worden bemoeilijkt door de beoogde wijzigingen. Voor het rendabel kunnen exploiteren van de charterhaven en de individuele schepen heeft dat grote gevolgen, zie nogmaals de bijlage. De ruimte die nodig is voor leveranciers en andere serviceverleners is nu al minimaal en dreigt nog krapper te worden. 11. Ook maakt CHO zich zorgen om de veiligheid van voetgangers en fietsers in de directe omgeving van de charterhaven. Laden-en lossen De situatieschets geeft aan dat er weinig ruimte over blijft voor de laad- en los activiteiten die voor de ondernemers en de bewoners aan de steigers van het Oosterdok alsmede voor Nemo essentieel zijn. Wanneer de charterschepen de haven aandoen voor een gastenwissel (vaak maar niet uitsluitend op vrijdag en zaterdag), dient er in relatief korte tijd en in de weinige beschikbare ruimte veel te gebeuren. Belevering per individueel schip door o.a. verschillende groothandels en supermarkten van levensmiddelen en non-food, wasserijen, (huur)fietsenleveranciers, onderhouds- en reparatiebedrijven vindt in de huidige situatie al plaats tussen voetgangers en fietsers. Ook eventuele hulpdiensten (ambulance, brandweer, etc.) moeten ongehinderd over de kade kunnen. De schepen maken gezamenlijk gebruik van een perscontainer, die in het hoogseizoen meestal twee keer per week geleegd moet warden. Ook warden vaak groepen, al dan niet internationale, gasten gebracht en gehaald door touringcars, taxi's, en auto's. Hierbij dient men vanwege de doodlopende kade elk voertuig te kunnen keren en elkaar te kunnen passeren, zodat de achterste schepen en Nemo ook bereikbaar blijven. Met de uitnodiging van de snelle fietsverbinding en de ingetekende ruimte voor de 'nader te bepalen' groenstrook wordt de ruimte die nu al minimaal is nog krapper en vooral voor voetgangers en fietsers onveilig.	V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
140e	V. Onderhoud aan de kade 12. Wat deze punten betreft spreekt de toelichting van CHO in de bijlage voor zich. Ondergetekende heeft daar niets aan toe te voegen. Onderhoud aan de kade De kade van het Oosterdok is in matige conditie. Dit uit zich door o.a. het zeer regelmatig ontstaan van zinkgaten. Deze zinkgaten ontstaan voornamelijk aan de waterkant, ter hoogte van de paaltjes. Zinkgaten van 1 meter in doorsnede zijn hierbij niet zeldzaam. Om de gaten niet te veroorzaken en de bestaande gaten te vermijden, wordt zoveel mogelijk aan de kant van de tunnelmuur gereden en gewerkt. Door de geschetste veranderingen zouden de activiteit meer naar de waterkant toe moeten plaatsvinden, wat het ontstaan van de zinkgaten zal verergeren en de overlast en onveiligheid ervan zal vergroten.	B
147F	Op blad 21 wordt geschreven: "Parkeerplaatsen op de ventwegen verdwijnen om meer ruimte te maken voor fietsers en voetgangers en om meer ruimte te creëren voor andere voorzieningen in de servicestrook" en "Parkeerders krijgen genoeg alternatieven in de buurt, bijvoorbeeld in parkeergarages, zodat het opheffen van parkeerplekken niet tot meer parkeeroverlast leidt. De Oosterdoksgarage is een alternatief voor dit vergunningsgebied." De suggestie dat de Oosterdoksgarage gebruikt kan worden als alternatief is opmerkelijk. De Oosterdokgarage is bedoeld voor bewoners en gebruikers van het ODE-eiland. Wij hebben reden aan te nemen dat het recent gerealiseerde eiland naar de vigerende parkeernorm gebouwd. Opvallend is dat ditzelfde argument ook gebruikt is bij de opheffing van parkeerplekken aan de Nieuwe Herengracht. Het rapport en de onderliggende stukken geven geen onderbouwing dat er leegstand is in de garage. Op de kade van de Oosterdok is nu een beperkt aantal parkeerplekken, die zijn in het overzichtstekening niet ingetekend. Hier in tegenstelling tot de Foliestraat zie bladzijde 23 "De parkeerplekken op de Foliestraat blijven behouden (zie afbeelding 16)", is niets aangegeven dat de parkplekken zullen blijven behouden. Graag zie ik deze parkeerplekken behouden. Ze zijn onder de hoge kade en belemmeren niet het uitzicht over het dok of vanaf de wandelboulevard. Voor de watergebonden bedrijven in dit deel van het dok zijn ze, vooral voor de kleinere partijen die zelf bevoorraden of juist de schepen in het dok bedienen, van grote belang. De handelsbedrijven in scheepsbenodigdheden hebben Amsterdam veelal verlaten en men is tegenwoordig genoodzaakt om de soms zware onderdelen en materiaal uit Zaandam te halen.	D
14b	Een reuzenrad voor toeristen zou daar juist afbreuk aan doen. Daarbij zou het aangezicht van de omgeving, met name van het scheepvaartmuseum en Nemo, verpest worden door een dergelijk kermis-object.	B
151P	Verderop hoeft er ook geen kermis attractie van een reuzenrad te komen.	K
152A	Ik ben het in de eerste plaats eens met de reactie die namens het bestuur van de charterhaven is verstuurd (zie bijlagen) en sluit mij bij die reactie graag aan.	K
152B	Los van deze reactie gelden voor mij als schipper/eigenaar nog de volgende speciale belangen, namelijk, in het verleden werd er in het hoogseizoen heel veel geplast tegen de muur van de IJ-tunnel en PH kade, ik hoop dat bij de herinrichting er gekeken kan worden naar alternatieven voor mensen om tegenaan te plassen. Ik ben bang dat een groene muur uitlokt om nog meer wild te plassen dat is niet wenselijk.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
156P	Verderop hoeft er ook geen kermis attractie van een reuzenrad te komen.	K
157A	Ik ben het in de eerste plaats eens met de reactie die namens het bestuur van de charterhaven is verstuurd (zie bijlagen) en sluit mij bij die reactie graag aan.	K
157B	Los van deze reactie gelden voor mij als schipper/eigenaar nog de volgende speciale belangen, namelijk wij een laad en losvergunningen hebben om ons schip te bevoorraden. Onze leveranciers komen wekelijks langs om ons schip te bevoorraden. In de voorliggende plannen zijn een groenstrook en fietsbaan gepland waardoor de ruimte om kort te parkeren voor het schip erg smal wordt. In de voorliggende plannen verdwijnen ook de parkeervakken. Zowel wij zelf als mede servicemonteurs parkeren hier als er onderhoudswerkzaamheden aan boord verricht moeten worden. Tot slot is het belangrijk dat hulpdiensten altijd ongehinderd ons bedrijf als mede Nemo moeten kunnen bereiken. Ook als een van de schepen wordt bevoorraad.	D
163B	De bereikbaarheid voor leveranciers en touringcars. Wij ontvangen jaarlijks vele schoolgroepen die veelal met touringcars naar het museum komen. Een goede en veilige halteerlocatie bij het museum is een speerpunt voor ons. Ook de bereikbaarheid voor leveranciers en onderhoudspartijen is cruciaal voor ons. NEMO Science museum beschikt door haar unieke ligging niet over eigen parkeerplaatsen, en er is in de nabijheid van het museum geen realistische mogelijkheid is voor	V
163C	Wij maken ons zorgen over de verkeersveiligheid op de westkant van het Oosterdok. De westkant is de belangrijkste toevoer van de goederenstroom van NEMO en de charterhaven. Onze goedereningang zit ook aan de westkant van het Oosterdok. Hier keren bestelbusjes, en rijden grote vrachtwagens achteruit. Bij realisatie van de plannen wordt dit ook de belangrijkste verkeerstroom voor fietsers en een wandelpromenade. Tegelijkertijd wordt de kade versmald, door een forse groenstrook. De vele verschillende verkeersstromen met een andere dynamiek gaat hier tot gevaarlijke situaties leiden.	V
163E	Zorg voor parkeergelegenheid voor onderhoudspartijen en leveranciers voor NEMO. De hoeveelheid parkeerplekken in het gebied van de herinrichting neemt verder af. Voor onderhoudspartijen is de parkeergarage Oosterdok geen reële optie, terwijl de verwachting is dat de parkeerplaatsen helemaal aan het begin van het Oosterdok veel vaker vol zullen komen te staan. Dit kunnen we oplossen door aan de Westkant – onder de gevel van het Museum – een aantal vaste parkeerplekken voor onderhoudspartijen in te richten. Door deze helemaal tegen de gevel te plaatsen hindert het de overige verkeerstromen niet, terwijl tegelijkertijd de verkeersdruk aan de westkant afneemt.	V
163G	In aanvulling hierop verzoeken we de gemeente om de groenstrook aan de westkant van het Oosterdok te verkleinen, zodat de verschillende verkeersstromen meer ruimte krijgen elkaar te passeren.	V
163I	De herinrichting van het Oosterdok is van groot belang voor de bedrijfsvoering van NEMO. Wij zien de huidige plannen als een grote toegevoegde waarde voor ons museum, en denken graag na over de verdere invulling hiervan.	V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
1000b	Ik ben het in de eerste plaats eens met de reactie die namens het bestuur van de charterhaven is verstuurd (zie bijlagen) en sluit mij bij die reactie graag aan.	K
1000c	Hoe kan de bevoorrading in de toekomst bij het schip geleverd worden	V
1000d	Hoe kunnen onze gasten met touringcars nog bij ons schip afgezet worden (met al hun bagage, vaak ouderen)	V
1000e	Hoe kunnen onze toeleveranciers (fietsen, folders, accessoires en reparatiespullen) nog bij het schip hun vaak omvangrijke en zware spullen leveren?	V
155a	Ik ben het in de eerste plaats eens met de reactie die namens het bestuur van de charterhaven is verstuurd (zie bijlagen) en sluit mij bij die reactie graag aan. Ik zou graag willen benadrukken dat er in dit gebied uitsluitend ondernemers aanwezig zijn, die rechten zouden moeten houden op een goede en veilige toegankelijkheid. Het gaat bijvoorbeeld om monteurs die onmogelijk kunnen werken als ze hun materiaal niet makkelijk van en aan boord kunnen brengen, om bezoekers die na een lange vlucht met een taxi aan boord worden afgezet. Om karrenvrachten boodschappen die aan boord moeten, en snel.	V
155b	Zelf denk ik dat het wenselijk zou zijn om de parkeerplaatsen te behouden voor UITSLUITEND gebruik door de Charterhaven, ook de gemotoriseerde toegang tot de kade zou alleen kunnen worden voorbehouden aan de daar aanwezigen (een paar woonschepen, de charterhavensteigers en het NEMO en hun bezoekers. Dat is overigens ook het huidige gebruik, in hoofdzaak. Maar ik onderschrijf dat het risico is dat het parkeren van de hele buurt verlegd wordt naar de kade.	B
99b	Alleen vind ik de feitelijke uitwerking rond de kattenburgerstraat vrij onnodig. En blijkbaar moet het toch gezegd worden: Een reuzenrad ondermijnt wel jullie hele uitgangspunt. Niemand zit daar op te wachten.	K

Uitvoeringsfasering

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
147K	Graag wil ik dat er bij het opstellen van de BLVC-plannen dat er voor de bewoners en gebruikers van de kade Oosterdok realistische toegangsroutes worden gecreëerd, en dat de verkeersregelaars goed geïnformeerd worden over het feit dat er mensen langs de kade van het Oosterdok en in het Oosterdok wonen en werken. Wij zijn al te vaak over het hoofd gezien en hebben al te vaak te maken gehad met verkeersregelaars die ons tot grote frustratie toegang tot onze woning ontzegden.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
161B	De vorig jaar genomen maatregel om de secundaire autoweg van de PH kade op te heffen ten gunste van een breder trottoir en een fietspad is een verbetering, evenals het verminderen van het autoverkeer door de knip in de doorgaande weg vanaf het Centraal station. Helaas leidt dit tot nieuwe en ernstige knelpunten die om een snelle oplossing vragen: - Overvloedige stalling van fietsen op het trottoir. Gevolg: voetgangers en minder validen hebben nauwelijks doorgang; - Volop parkeren op trottoir en fietspad door auto's van allerlei bedrijven. Gevolg: gevaarlijke situaties voor fietsers en voetgangers - Toenemend snelweggedrag van automobilisten. Gevolg: toename onveiligheid en geluidshinder . De nota lijkt een oplossing te bieden voor deze knelpunten maar de fasering laat zien dat dit nog jaren zal duren. Dit is niet acceptabel maar ook niet nodig. Eind 2021 is de vernieuwing van het brugdek van de Kikkerbilsluis gepland en biedt alle mogelijkheden om tegelijkertijd bovenstaande knelpunten op te lossen. De vernieuwing behelst namelijk een nieuwe indeling van het wegdek van de brug, vooruitlopend op de geplande eindsituatie in 2027. Het is mogelijk om met eenvoudige middelen deze nieuwe indeling direct door te voeren op de aansluitende PH wegdelen. Zonder grondwerkzaamheden en wegdekvernieuwing kan het bestaande wegdek van de PH kade met nieuwe markerings- en veiligheidsmaatregelen op het nieuwe wegdek van de kikkerbilsluis worden aangesloten. Er ontstaat hierdoor ruimte om het fietsparkeren en het laden/lossen substantieel te verbeteren, het voetgangersgebied te vergroten en het snelverkeer te temperen. Dit resulteert in essentiële verbeteringen, zes jaar eerder dan beoogd. Bij het nieuwe brugdek wordt overigens uitgegaan van enkelbaansverkeer voor auto's én bussen tezamen, terwijl voor de overige PH wegdelen wordt uitgegaan van een aparte busbaan in slechts één richting. Verkeerstechnisch is dit een onding en gezien de verwachte afnemende intensiteit van het autoverkeer onnodig. Ons inziens moet daarom afgezien worden van een aparte busbaan	N
167A	Allereerst: wat een onduidelijk plan. De kaartjes zijn onduidelijk en het is moeilijk te achterhalen wat nou precies de bedoeling is. Bij een inspraakronde lijkt mij toegankelijkheid van informatie toch een vereiste... De indruk wordt bovendien gewekt dat de inspraakronde slechts cosmetisch is, omdat een stuk verderop op de PH kade deel I van het plan al uitgevoerd is.	K

7.5 Kattenburgerstraat & Piet Heinkade

Dank voor uw steun voor de plannen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
17	👍👍👍	K
21	Die extra brug voor voetgangers is wel een goed idee, dan zijn de fietsers veiliger want nu gaat het allemaal tegen het verkeer in. De fiets niet meer op de weg. De fiets en de wandelaar moeten niet heilig verklaard worden,	K
23	Prachtig! Mooie brede stoep en fietspad. Prima voorbeeld voor de kruising Piet Heinkade en kattenburglaan!	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
32	Ik vind de evenementen bij het scheepvaartmuseum een verrijking voor de buurt, daar hoort ook de laad en losplaats zoals deze nu is ook bij, die geeft nu ook geen overlast.	K
51	Prima plan. De Kattenburgerstraat is zeer onaantrekkelijk nu.	K
52	Prima plan!	K
68	7,0 m verschuiven van de rijbaan (variant 2 in de UNO) is zeer mooi resultaat voor de bewoners van Kattenburg en voor de reductie van de overlast.	K
69	Goede plan.	K
98	Goed idee! Alleen oogt de brug wel erg laag. (Kan ook aan het plaatje liggen) Zeker met de vernieuwing van het Volkskrant gebied (en Roest!) is het belangrijk dat deze nieuwe buurt ook goed te bereiken is in de zomer met boot.	K
116	Tijdens de Informatiebijeenkomst van 4 februari zijn mijn zorgen weggenomen. Dit kan dus vervallen.	K
127	Ik heb de nota gelezen, en wil als feedback geven dat ik blij ben dat deze punten eindelijk aangepakt gaan worden. Ik woon aan de Piet Hein Kade en vindt het fijn om met de fiets gemakkelijker en veiliger alle kanten op te kunnen. Ook maak ik regelmatig een wandeling door de buurt en mis vaak groen om me heen. Fijn dat dit verbeterd gaat worden (ook samen met de verbeteringen op het Marineterrein, die hier los van staan).	K
138	Ik vind het een heel goed voorstel en steun dit plan dan ook als buurtbewoner. Ik hoop dat alle onderdelen uitgevoerd gaan worden zoals uitgewerkt.	K
176	Dat is een goed initiatief. De Kattenburgerstraat moet afgewaardeerd worden tot 30 km zone met een daarbij behorende versmalling van de rijbanen tot 3,10 zoals het DB voorstelt.	K
186	Superplan! Hierdoor meer verbinding tussen Marineterrein en rest Kattenburg en mooi om een deel van de (midden)straat te vergroenen (plantsoen-achtig) en dus een verrijking voor leefbaarheid, biodiversiteit etc. En dus méér kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, dát is wat (ook) de gemeente wil. Wél belangrijk dat de verkeersstroom niet al te veel vertraagd wordt.	K
187	Het plan om meer ruimte te geven aan wandelaars en fietsers en autoverkeer te beperken is heel goed. Het ziet er mooi uit, en zal voor meer veiligheid en minder overlast zorgen. Natuurlijk is er meer verkeer bij Kattenburg, maar tegelijkertijd blijft er veel groen en ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit is een verbetering die hopelijk wordt gevolgd door nog minder verkeer overal in Amsterdam, waardoor ook Kattenburg minder wordt belast.	K
188	Verbetering van de sociale veiligheid dus goede plan	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
197	Prima plan!	K
198	Goed plan!	K
200	Prima plan.	K
201	Prima plan. 30 kmph moet dan wel verzekerd zijn. Mooi breed voetpad langs de huizenkant is zeer gewenst. Rijbaan ver weg van huizenrij zal grote verbetering zijn.	K
216	goed plan, ziet er prachtig uit!	K
107a	Kattenburg als woonwijk, 30 km per uur is zeer gepast,	K
108a	Dit zou het plan van de herinrichting ongeveer zijn, zie nu dat er nog een aantal passende, gewenste maatregelen zijn bijgekomen, denk aan snelheidslimiet van 30 km/u (Kattenburg als woonwijk) oorstellen/uitgangspunten zien er veelbelovend uit. Ruimte voor groen, wandelaars, fietsers en parkeerplaatsen.	K
131A	ik vind de plannen er goed uitzien! Ruimte voor groen, wandelaars en fietsers. Heel goede oplossing, de brug met onderdoorgang. Zou ook fietsers ruimte kunnen geven als er een brug aan de oostelijke kant van de aansluiting Kattenburgerstraat - PH kade. Dat er bomen gekapt worden voor een andere inrichting is jammer, maar het is voor een goed doel. Ik kan niet wachten tot de klus is geklaard, jammer dat het nog zo lang duurt…	K
133A	Graag reageer ik op uw plannen voor de Kattenburgerstraat, deze keer om mijn complimenten over te brengen. Na de beantwoording van mijn zorgen over de toegenomen verkeersdrukte en touringcaragenda was ik er niet gerust op. Maar in de nota die nu voor ligt zie ik een heel mooi plan voor deze straat. Ik denk dat het verlagen van de maximumsnelheid een goede maatregel is voor de verkeersdrukte, en de uitstraling van de straat. Het 7-meterontwerp heeft mijn voorkeur omdat er minder bomen voor gekapt hoeven te worden en ik denk dat het betere doorstroming voor de fietsers geeft. Jammer is wel dat door de parkeerplekken er weinig van de groenstrook langs de muur van het Marineterrein over blijft. Ik hoop dat daar snel een oplossing voor gevonden kan worden.	K
137A	Wij ontvangen jaarlijks (buiten de coronapandemie) zo'n 350.000 bezoekers, waaronder duizenden scholieren. Een goede en veilige bereikbaarheid is cruciaal voor het museum. De uitvoering van het plan betekent een verbetering van de toegankelijkheid voor bezoekers die vanaf het Centraal Station komen. Het ruime doorgaande fietspad en het brede wandelpad langs het Oosterdok is een groot pluspunt. De toegankelijkheid voor auto's wordt minder, maar tegelijkertijd blijven de omliggende parkeergarages normaal bereikbaar.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
146H	De goede voorstellen: Twee richtingen fietspad aan de oostelijke zijde Kattenburgerstraat vanaf de Piet Heinkade tot en met Prins Hendrikkade. 30 km zone Scooters en bromfietsers op rijweg Breed fietspad	K
172A	Het Eilandenoverleg stimuleert als positieve ontwikkelingen in de Nota van Uitgangspunten: • Verlegging en versmalling van de rijbanen richting Marineterrein, de variant met zeven meter verlegging richting Marineterrein , • invoering 30 km/u, mits met fysieke maatregelen en/of handhaving • tweerichting fietspad aan de huizenzijde zonder scooters, in aansluiting op een tweerichtingfietspad over de Kattenburgerbrug. Verlegging naar de rijbaan moet dus echt doorgaan om lawaai en stank voor de bewoners te beperken en voor veiliger fietsen. Graag zo spoedig mogelijk, • een nieuwe fietstunnel onder het spoor en • een nieuwe fietsbrug over de Dijksgracht naast de Mariniersbrug.	K
47a	Touringbus stopplaats voor het Scheepvaartmuseum is waar die hoort, namelijk voor het museum dat bezoekers en toeristen trekt.	K
71a	Een mooi plan!	K
77a	Mooi voorstel.	K
177a	Goed initiatief.	K
204a	Goed plan.	K
93a	Mooi plan	K
95a	Het plan klinkt op zich goed,	K

Algemeen sentiment

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
96	Dit is echt totaal niet nodig. Ligt net een nieuw wegdek op en er is een mooie balans tussen fiets en auto-verkeer. Dit zou geen prioriteit moeten zijn voor het bestuur. Als bewoner van de Kattenburgerstraat kan ik alleen maar zeggen: Ga iets anders doen met de centen.	K
101b	De huidige -recent gemaakte!- inrichting is goed, dus herinrichting is onzin.	K
102a	De huidige -recent gemaakte!- inrichting is goed, dus herinrichting is onzin.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
79b	Plannen zullen gewoon worden uitgevoerd. Daar zullen reacties niets aan veranderen. Zo is het altijd al geweest.	K
59	Er zijn prima fietspaden en een stoeprand op het moment al. Zijn er echt geen hogere prioriteiten voor het bestuur? Door vermindering toerisme op dit moment en hopelijk ook meer matiging in toekomst wordt de stad vanzelf rustiger. Dit lijkt meer op het blijven verbouwen van de binnenstad en het onleefbaar maken voor bewoners.	K
97	Het voelt allemaal behoorlijk onzinnig. Ik denk dat er meer te halen valt in bijvoorbeeld het 'vergroenen' van het Heliveld, als er dan toch perse iets moet gebeuren in deze buurt.	K

Uitvoeringsfasering

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
171l	Als de Oostertoegang eenrichtingsverkeer wordt, zorg dat dit pas gebeurt nadat de Kattenburgerstraat opnieuw wordt ingericht. (En als dit niet mogelijk blijkt, kom dan met stevige maatregelen voor de tussenliggende periode – zéker ook met het oog op de werkzaamheden aan de Piet Heintunnel.)	D
27a	Het maken van een nieuwe brug en tunnel lijkt mij een goed idee, het is daar heel smal op de stoep en fietspaden en er is geen ruimte voor verbreding van de autoweg. Alleen komen er ook tijdelijke plannen voor het geval dat de brug, de tunnel of de herinrichting vertraging oploopt?	O
27b	Als een van die drie klaar is zonder de rest kunnen er langdurig onoverzichtelijke en rommelige situaties ontstaan.	O

Verkeersontwerp Kattenburgerstraat

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
88	Ik zie nog niet duidelijk hoe ik fietsend vanaf het Javaeiland nu op de Kattenburgerstraat moet komen als er geen fietsoversteek aan westkant van het kruispunt meer is. Twee keer de weg over de Jan Schaeferbrug oversteken vind ik niet wenselijk. En twee keer voor het stoplicht wachten nog minder. Welke maatregelen gaan er genomen worden om dit te voorkomen?	K
89	Als de rechtsaf-strook op de Piet Heinkade verlengd wordt gaat er nog meer verkeer op de Sumatrakade terecht komen, het wordt makkelijker gemaakt om de afslag te nemen. De Sumatrakade is al veel te druk met verkeer en ik zit als bewoner echt niet te wachten op nog meer sluipverkeer over de Sumatrakade.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
114	Om naar de Kattenburgerstraat te komen moet vanaf Javaeiland linksaf worden geslagen. De bocht vanaf de Jan Schaeferbrug linksafslaan is onhandig als ik naar de tekening kijk. Deze bocht is zonder capriolen niet goed te nemen, omdat deze naar rechts afbuigt. Er is geen opstelstrook getekend. Ook is de situatie na de onderdoorgang van het Pakhuis redelijk onoverzichtelijk. De toekomstige pont naar de kop en eventuele brug zal tot meer fietsverkeer vanaf Javaeiland gaan leiden. Hier gaat een knelpunt ontstaan, dus is er meer ruimte nodig.	V
115	In feite gaat het nu 3 keer wachten betekenen: * Eerst op de fietsers die rechtdoorgaan gaan langs Pakhuis de Zwijger tot die rood krijgen. * Daarna wachten op groen om langs Pakhuis de Zwijger over te steken. * En vervolgen ook nog wachten op groen om de Piet Hein kade over te steken. De fietsverbinding op Java eiland is al beroerd, met deze oplossing wordt het alleen maar slechter. En dat kan toch niet de bedoeling zijn. Twee oplossingen: * Maak de Jan Schaeferbrug voor autoverkeer een richting, alleen eiland af. dan kan aan de Oostkant de rijweg gebruikt worden voor fietsverkeer. * Geef fietser allemaal tegelijk groen en maak ook diagonaal oversteken over de kruising mogelijk.	N
117	Om de lasten van het verkeer van de Kattenburgerstraat te spreiden stellen we voor: Een deel van de Kattenburgerstraat wordt verlegd naar het Marineterrein. Er komt een lus van de Kattenburgerstraat via de hoofdpoort van het Marineterrein - langs het depot van het Scheepvaartmuseum - terug naar de Kattenburgerstraat (voor autoverkeer in beide richtingen). Argumenten: - de overlast van de Kattenbugerstraat (geluid en uitstoot) wordt gespreid - het opgevallen gebied op de Kattenbugerstraat wordt beplant met bomen, struiken en kruiden - hierdoor wordt de psychologische barrière van de muur minder - bij de inrichting van het Marineterrein kunnen maatregelen getroffen worden om de overlast van het verkeer re verminderen	N
136A	Het doel van dit project is om de Kattenburgerstraat toekomstbestendig en aantrekkelijk te maken. Dat betekent niet alleen toekomstbestendig en aantrekkelijk voor de bewoners van Kattenburg maar ook voor de nieuwe bewoners en gebruikers van het Marineterrein. In onze optiek is er vooral rekening gehouden met de bewoners van de Kattenburgerstraat en zijn de wensen van de huidige en toekomstige bewoners van het Marineterrein niet meegenomen in de plannen voor herinrichting. Een aspect dat hier een rol speelt betreft de keuze in de voorkeursvariant van het straatprofiel Kattenburgerstraat in relatie tot Marineterrein, te weten de zogenoemde vier meter en de zeven meter variant. Defensie en het RVB hebben een voorkeur voor de vier 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 zeven metervariant is deze ruimte marginaal. Ruimtelijk is het niet wenselijk om de rijbaan zo dicht op de historische muur te positioneren.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
136A	Voldoende ruimte voor aanrijbeveiliging ter hoogte van de kazerne. De groene ruimte aan de oostzijde van de oostelijke muur langs het Marineterrein is in het schetsontwerp teruggebracht tot 2,90 m. Ik verzoek u om deze afstand zo groot mogelijk te maken om zowel afstand te creëren tussen de gebouwen als ook om voorzieningen te kunnen plaatsen.	V
136A	Het twee kanten op kunnen rijden van verkeer van en naar het Marineterrein ter hoogte van zowel de noordelijke als de zuidelijke ingang. Uit het schetsontwerp van de Kattenburgerstraat lijkt het alsof een vrachtauto alleen uit zuidelijke richting het terrein kan benaderen en alleen in zuidelijke richting het terrein kan verlaten. Ik ken de (verkeers-)situatie ter plekke onvoldoende: is het een eenrichtingsweg of is de noordelijk gelegen tunnel onder het spoor niet hoog genoeg? In een eerder overleg is verteld dat zwaar(der) verkeer inderdaad niet in noordelijke richting kan rijden i.v.m. de brug of andere beperkingen. Kan dit bevestigd worden? Het is voor Defensie wenselijk dat zowel de noordelijke als de zuidelijke entree vanuit noordelijke en zuidelijke richting benaderbaar zijn voor alle voertuigen. Daarnaast geldt uiteraard dat het terrein door alle voertuigen zowel in noordelijke als zuidelijke richting kan worden verlaten. Maar als dat niet kan vanwege een beperking in de hoogte van de tunnel onder het spoor, moet daar wel rekening mee worden gehouden.	V
136B	De rijcurve is alleen zichtbaar gemaakt voor de noordelijke entree. Dat moet ook voor de zuidelijke entree worden gedaan. Daarbij moet dan ook bekeken worden of de voertuigen niet alleen het Marineterrein op kunnen komen, maar ook de draai kunnen maken om het kazerneterrein op te kunnen komen. Dit laatste is vooral bij de noordelijke (calamiteiten) entree een issue. Het moet mogelijk blijven om deze noordelijke entree te voorzien van een wachthuisje, slagboom, opstelstrook en dergelijke. Naar aanleiding van een eerder overleg is aan een medewerker van de gemeente Amsterdam rijcurves de autoturn bestanden gestuurd van de DAF tropco en de Scania. In de rijcurves zijn 3 voertuigen zichtbaar: Daf tropco (trekker oplegger, 20m), Citytrailer AH (trekker oplegger, 14,1m), Bakwagen 10m (vrachtauto, 10,4m). De Scania met aanhanger (vrachtauto met aanhanger) ontbreekt. In de rijcurve is Daf Tropco gehanteerd als maatgevend voertuig. In bijgevoegd bestand "Afmetingen Scania" wordt ook gesproken over een vrachtauto met aanhanger met een lengte van 18,75 meter. Het is goed om de rijcurves van zowel de Daf Tropco als de Scania met aanhanger inzichtelijk te maken voor zowel het inrijden als het uitrijden van de noordelijke en de zuidelijke entree, rekening houdend met een benadering vanuit zowel de noordelijke als de zuidelijke richting. Wellicht dat de rijcurves van een van beide voertuigen nog invloed heeft op indeling/inrichting van de beide entrees en de Kattenburgerstraat.	K
146M	Gelijkvloerse kruising tram 26 ophogen op viaducthoogte trein. Voordeel: veilig voor voetgangers, fietsers en auto's en onbelemmerd tram en autoverkeer. * Pro Rail gooit komende 10 jaar toch alles op de schop op het tracé Centraal Station - Czaar Peterstraat. Hergebruik van grond door uitgraven voor fly over/dive under ter hoogte van het Shaffy huis t.b.v. ophogen noordelijk dijklichaam.	N
158L	Fietsers komende vanaf het Java-eiland moeten voordat zij de Piet Heinkade oversteken eerst naar de linkerzijde van de weg oversteken. Op deze plaats is weinig ruimte voor de verkeersafwikkeling. Wij zien hier graag meer ruimte.	V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
158M	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 het kruispunt Piet Heinkade een oversteek richting Kattenburgerstraat. Een efficiëntere oversteek van fietsers zou onzes inziens moeten prevaleren boven een efficiëntere verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer vanaf Java-eiland.	N

Veilige, comfortabele fietsroute en snorfietser op rijbaan

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
131B	Maak de fietspaden vooral niet te smal, wat nog veel te vaak met nieuwe fietsroutes het geval is (voor Nicolaaskerk bijvoorbeeld). Wittenburgerstraat is een positief voorbeeld.	O
146D	Het fietsverkeer langs de Piet Heinkade gaat door de voorgestelde brugverbinding (Oostbrug) met Noord/ Azartplein, de veerpont Sluisbuurt/ Zeeburgereiland en de al eerder genoemde bouw van woningen Marineterrein, Oostenburg, Cruquiuseiland en IJburg ook enorm toenemen. De druk op het fietspad langs de Piet Heinkade wordt enorm.	K
146I	Punten van aandacht: De oversteek van fietser van Dijkmansgracht Oost naar Dijkmansgracht West. Door de middenpilaren van het viaduct zie je niet wat voor autoverkeer vanaf de Piet Heinkade komt. Ontbrekend: plan van aanpak kruising Piet Heinkade/Kattenburgerstraat.	V
158I	Bij een groot verkeersaanbod is het kruispunt bij de Dijksgracht lastig over te steken.	K
158O	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.	N
158P	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.	N
158Q	Kruispunt Kattenburgerplein: de weginrichting (doorlopende trottoirbanden) strookt 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.	V
158R	In de bestaande situatie zijn de doorlopende trottoirbanden op het kruispunt Kattenburgerplein 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.	V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
158S	Kruising met Kattenburgerplein 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.	V
172D	Op dit moment moeten de snorscooters verplicht over het tweerichtingsfietspad rijden tussen Kattenburgerplein en Oosterkerk, terwijl ze daarbuiten op de rijbaan moeten. Door behalve op de Kattenburgerstraat ook op de Prins Hendrikkade de snorscooter op de rijbaan te laten rijden, kunnen ze ook op de Eilandenboulevard van begin tot eind op de rijbaan blijven.	O
77b	Kan er ook daadwerkelijk iets gedaan aan de brom/snorfietsen die verboden op het fietspad rijden. Zeer gevaarlijke situaties die er ontstaan.	K
158R	In de bestaande situatie zijn de doorlopende trottoirbanden op het kruispunt Kattenburgerplein 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.	V
158S	Kruising met Kattenburgerplein 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.	V
172D	Op dit moment moeten de snorscooters verplicht over het tweerichtingsfietspad rijden tussen Kattenburgerplein en Oosterkerk, terwijl ze daarbuiten op de rijbaan moeten. Door behalve op de Kattenburgerstraat ook op de Prins Hendrikkade de snorscooter op de rijbaan te laten rijden, kunnen ze ook op de Eilandenboulevard van begin tot eind op de rijbaan blijven.	O
77b	Kan er ook daadwerkelijk iets gedaan aan de brom/snorfietsen die verboden op het fietspad rijden. Zeer gevaarlijke situaties die er ontstaan.	K
93b	En dan wel de snorfietsen/brommers/scooters op de autostrook, zoals ook op de Eilandenboulevard (Kattenburgergracht/Wittenburgergracht/ Oostenburgergracht), dat maakt de regel duidelijker en eenduidiger. Daarnaast moet dit gehandhaafd worden, dat gebeurd nu niet meer op de Eilandenboulevard en kiest de scooterrijder zelf welke strook hem uitkomt. Dit haalt meteen de snelheid van de automobilist naar beneden.	D

30km/u en snelheidsremmende maatregelen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
65	Het VO en DO van de straat wordt ingericht op dit snelheidlimiet. Wie kan ons als bewoners van kattenburg garanderen dat de snelheidlimiet na de renovatie van straat niet teruggaat naar 50 km/h door bijvoorbeeld te hoge verkeersintensiteit of protesten van de weggebruikers?	K
66	Deze NvU is nog niet compleet omdat weinig over de inrichting van een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur wordt gezegd. Er is ook geen verwijzing naar een richtlijn opgenomen voor een ontwerp van gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur in Nederland.	O

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
84	Hou de Kattenburgerstraat toegankelijk voor auto's. Verlaag de snelheid niet naar 30kmph maar laat hem op 50 staan, zorg desnoods voor handhaving van de max snelheid.	D
94	Prima plan, maar de snelheidsgrens van 30 km/u moet dan wel goed gehandhaafd worden. Op de Eilandenboulevard (Kattenburgergracht/ Wittenburgergracht/Oostenburgergracht) heeft het nieuwe profiel alleen maar tot een hogere gemiddelde snelheid geleid. Ook daar zou 30 km/u gewenst zijn met handhaving. Dat maakt het beleid eenduidig! Het centrum van Amsterdam moet geen racebaan zijn, maar veilig voor alle weggebruikers.	D
212	Goed plan om aantal auto's te verminderen en profilering te verbeteren, maar volgens mij is dit de kans om het nog veel beter te doen, en echt zo goed mogelijk afscheid te nemen van dit stukje snelweg in het centrum! Bijvoorbeeld door aanpassing van de verlichting en een snelheidsbeperking van 30 km/u. Wat betreft die 30 km/u slaat Wouter Kuiper bij Item 04 de spijker op de kop waar hij wijst op de gebrekkige afweging van de diverse belangen bij bestrijden geluidsoverlast! Verder stel ik als klein stapje ter beteugeling van de verkeerssnelheid voor om een aantal zebrapaden als voetgangersoversteekplaats aan te brengen; kan zonder stoplicht, net als het zebrapad bij Kadijksplein.	D
102b	30km/u is een onmogelijke snelheid voor auto's. De milieuwinst is nihil.	K
106b	Meer handhaving van 30km zones en scooters zonder helm op de eilanden route!	B
123a	Ik begrijp wel dat je eerst een verkeersinfarct moet creëren voordat mensen bewogen kunnen worden tot heroverweging van hun transportmiddelen, maar het klinkt toch als luchtfietserij. De kattenburg/wittenburg/oostenburgergracht zijn ook heringericht en hergeprofileerd. Het stoplicht bij de kerk is weg, maar niemand komt meten hoe hard auto's daar 's avonds na 19u overheen scheuren. Ik heb uitzicht op deze kerk, en ik kan u verzekeren dat er regelmatig voertuigen met 60-80 km/u langs jakkeren. Ik heb al meerdere aanrijdingen met fietsers en brommers mogen aanschouwen, het wachten is nog op de eerste dode.	K
131C	Dertig kilometer voor autoverkeer zou de norm moeten worden, desnoods drempels aanleggen.	B
171B	Wat ons vooral treft: alle zekerheden in de Nota van Uitgangspunten pakken negatief voor ons uit, terwijl de werkelijke impact van de afgedwongen snelheidsverlaging hoogst onzeker is. Zéker omdat de weg in deze plannen ondanks een volledige renovatie (bewust?) niet wordt ingericht op een manier die past bij een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum legt de vinger wat ons betreft goed op de zere plek1 met de volgende analyse: 1. De 30 km/u in de Kattenburgerstraat is vooral 30 km/u in name only. De weg wordt namelijk in elk opzicht ingericht als een 50 km/u weg.De rijbanen blijven 3,5m breed en er zijn geen verkeersremmende maatregelen. Handhaving van de 30 km/u zal bovendien geen enkele prioriteit hebben voor de politie. 2. De verkeersberekeningen waarin de gemeente ons voorschotelt dat het verkeer ten opzichte van 2018 zelfs iets zou kunnen afnemen, zijn als gevolg daarvan volstrekt ongeloofwaardig. Die gaan namelijk vooral uit van de papieren werkelijkheid van 30 km/u. 3. De onbegrijpelijke keuze om de weg niet overeenkomstig de afgedwongen maximumsnelheid in te richten werkt ook onveiligheid in de hand, omdat de straat zal blijven uitnodigen tot hard rijden.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
171E	Richt de Kattenburgerstraat wérkelijk in als een 30 km/u-weg. Ontmoedig verkeer om door onze woonwijk te rijden, alleen dan zal het verkeer afnemen. Erken dat de huidige berekeningen vooral uitgaan van een papieren werkelijkheid van 30 km/u en niet van de werkelijke praktijk. Reageer inhoudelijk op de suggesties van het advies van het stadsdeel om de snelheid niet allen op papier maar ook in werkelijkheid terug te dringen en zo verkeer te ontmoedigen.	D
172B	Naast fysieke maatregelen om 30 km/u af te dwingen, kan ook gedacht worden aan snelheidscontrole via cameratoezicht. Voordeel daarvan is dat de bus hiervan geen hinder ondervindt	N
77c	Naast strengere handhaving, wellicht een camera?	N
177b	Maar dan wel echt 30 km inrichting met smalle rijbanen en niet alleen in naam. Dus lage verkeersintensiteit. En niet de pet naar het CVC laten hangen dan verandert er nooit wat.	O
95c	Ook vraag ik me af hoe er gecontroleerd gaat worden op de maximale snelheid van 30km/u, aangezien nu de maximale snelheid officieel 50km/u is, maar menig automobilist veel harder rijdt.	K

Eenrichtingsverkeer Kattenburgerstraat

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
74	Er wordt niet gesproken over de sluip routes van de omliggende straten. Indien Kattenburg en Oostelijke eilanden 1 richting verkeer wordt dan zal de omliggende straten en het Entrepotdok gebruikt worden als sluiproute. Dan verplaats je het probleem.	K
219	Het voorgestelde plan voor een nieuwe brug speciaal voor het fietspad is een dure en onnodige oplossing die ten koste gaat van het plantsoen aan het einde van de Kattenburgerstraat en het fietspad met scooterlawaai veel dichterbij de huizen brengt dan nu geval is. De oplossing is simpel: eenrichtingsverkeer voor de autoweg in zuidelijke richting en een tweebaansfietspad aan de oostelijke kant van de mariniersbrug. Het dubbele fietspad kan zo nodig doorgetrokken worden door de hele Kattenburgerstraat. Eventuele ruimte die daardoor ontstaat kan voor meer groen en/of breder voetpad bestemd worden. Daarmee sla je meerdere vliegen in één klap: minder verkeersoverlast in de Kattenburgerstraat, kostenbesparingen (geen nieuwe brug en tunnel nodig), milieuwinst (o.a. minder beton), meer ruimte voor groen, behoud van plantsoen, behoud van van het historische aangezicht van de Mariniersbrug en meer veiligheid voor fietsers.	N
220	Een veel beter plan voor betere doorstroming is zorgen voor minder autoverkeer in Kattenburgerstraat met éénbaansééénrichtingsautoverkeer aldaar. Het autoverkeer dat nu de Kattenburgerstraat in noordelijke richting verlaat onder de brug door maakt dan plaats voor een veilig vrij liggend fietspad. Het argument dat de gemeente nu gebruikt tegen eenrichtingsverkeer in de Kattenburgerstraat is krom. Bij de recente herinrichting van de eilandenboulevard is er namelijk (ook) geen rekening gehouden met de noodzaak de verkeersoverlast in de Kattenburgerstraat te verminderen door te anticiperen op oplossing zoals eenrichtingsverkeer aldaar. Nu deze verkeersoverlast meer op de politieke agenda is gekomen mogen mogelijke benodigde aanpassingen in de eilandboulevardinrichting voor betere doorstroming aldaar dan ook geen obstakel vormen.	N

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
221	De uitganspunten zijn prima maar uitwerking laat wat mij betreft te wensen over. Maak meer ruimte voor fietspad en trottoir door de autobaan in de noordelijke richting op te heffen: met éénrichtingsverkeer voor auto's in de Kattenburgerstraat maak je pas echt ruimte.	N
222	Er moet fors minder autoverkeer komen in de Kattenburgerstraat niet mogelijk een klein beetje minder zoals met de uitwerking van deze plannen het geval zou zijn. De beste aanpak is inrichting van éébaanséénrichtingsautoverkeer in zuidelijke richting door de Kattenburgerstraat. Naast minder verkeersoverlast (lawaai, stank, ongezonde lucht, onveiligheid) heeft dat ook een aantal andere voordelen waaronder meer ruimte voor fietser, voetganger, groen, leefbaarheid, een beter milieu en een forse kostenbesparingen omdat de nu voorgestelde fietstunnel en -brug aan het einde van de Kattenburgerstraat dan niet meer nodig zijn.	N
146J	Geen goed voorstel: Twee richtingsverkeer Kattenburgerstraat. Beide éénrichtingssituaties Kattenburgerstraat leiden tot minder verkeer op de Kattenburgerstraat en dus ook op de Piet Heinkade. De bewoners aan de Kattenburgerstraat zijn in overgrote meerderheid ook voor éénrichtingsverkeer. Een ventweg naast de éénrichtingsbaan voor OV en Hulpdiensten is bij éénrichtingsverkeer ook mogelijk.	N
146N	Eénrichtingsverkeer Kattenburgerstraat vanaf Prins Hendrikkade met ventweg voor OV en hulpdiensten.	N

Inrichting Openbare ruimte en groen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
31	Nog veel teveel steen, meer struiken toevoegen bij de stoep voor vogeltjes die nu overal aan het verdwijnen zijn	V
33	Geen bakken, maar nuttig groen waar je gebruik van kan maken, incl dieren die in de stad leven zoals vogels, huisdieren etc.	V
78	Hoezo behoud groen? Behoud groen terwijl 20% van de bomen gaat verdwijnen omdat de rijbaan verschoven gaat worden. Zonde van het geld, de rijbaan is net vernieuwd. Dus weggegooid geld en minder groen!	K
135	Graag willen we onze voorkeur als bewoners van Huys Europa uitspreken het Groenplan aan de Piet Heinkade. Het voorplein is nu kaal bedekt met teveel baksteen en winderig.	B
181	GEVELSTRAATJE verbreden: Gebruik de groenvakken voor de woningen om de situatie rondom de bergingen te verbeteren qua (SOCIALE) VEILIGHEID EN GROEN: sta 30-50cm van de strook groen af ten gunste van het te vernieuwen/verbreden ''straatje" langs de gevel, plaats verticaal groen langs de gevels tussen de deuren (met watervoorziening middels bijv. gootjes) én plaats betere verlichting (voor groen ook overdag). Buren kunnen hier elkaar "mooier", veiliger en makkelijker ontmoeten en van hieruit kan getuiniert worden. De stenige en donkere uitstraling van nu zullen totaal veranderen waardoor het veel fijner is om langs dit ''straatje" te lopen, een praatje te maken etc. Dit plan zal gemeente en De Key samen moeten uitvoeren, met inzet van experts (Marineterrein?) tbv bewatering, verlichting, groen. Een groepje buren is sinds mei 2020 aan het tuinieren (30m rondom bushalte), met toegang tot buitenkraan van de VVE/De Key.	V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
183	Volwassen bomen mogen niet worden gekapt, tenzij ze onveilig zijn. Gemeente Amsterdam bij straatvernieuwingsplannen in andere gebieden zijn volwassen bomen gekapt, dezelfde lommerrijke groene atmosphere zal jaren duren om terug te keren naar het gebied.	K
184	Ik zit in een elektrische rolstoel. Ik moet vanuit mijn auto over de autoweg een veilig heenkomen zoeken. Ik neem aan dat de hellingbaan die via mijn WMO is aangelegd naar de boxen van de flat bij de bushalte meegaat in de nieuwe plannen. De helling naar beneden langs de trap is namelijk te steil voor een rolstoel.	O
218	de huidige lantaarns geven nog steeds weinig licht op de stoep en het fietspad; gebladerte van bomen vangen ook licht weg. Kijk dus goed of alle onderdelen van de straat goed verlicht wordt, misschien met ''spots" die ook het groen mooi verlichten (op zonnecellen?) en kies lantaarns die esthetisch goed passen. Mogen bewoners hierin meedenken? Bij de herinrichting van de Kattenburgerkruisstraat is dat helaas niet gelukt.	V
107b	wens is wel om bij de herinrichting bomen en groen te behouden.	K
143A	Zoals bekend is bij het ontwerp van de woningen géén rekening gehouden met het feit dat ''dode" plinten (geen toegangsdeuren/portiek langs de stoep waardoor geen levendigheid, sociale "controle" etc.) negatieve effecten hebben, zelfs uitnodigen tot criminaliteit (is al jaren op de Oostelijke Eilanden een groot probleem , zie link onderin) en verminderde sociale cohesie.Het ''gevelstraatje" is de plek waar buren het meest natuurlijk even een praatje maken. Dit is nu erg smal, nl 153 (bij brievenbus minus 40cm) en op meerdere plekken ongelijk, soms zelfs gevaarlijk (bijv. bij de putten), dus: toe aan vernieuwing. Omdat langs dit straatje de toegang tot de bergingen en brievenbussen ligt, wordt het veel gebruikt. Het voorstel is: • ''Gevelstraatje langs de plint" opnieuw betegelen én verbreden, daarbij: gemeente vragen (ihkv herinrichting Maatregel 15) ong. 30-50 cm van het groengedeelte beschikbaar te stellen • verticaal groen langs de muren tussen de deuren naar de bergingen (in samenhang met de groenvakken gemeente?), met advies en techniek (bijv. via Marineterrein, er zijn al contacten) omdat de omstandigheden niet optimaal zijn qua licht en water (bijv. kleine gootjes aanleggen); bewatering via zelfbeheer is ook een (aanvullende) optie, er is inmiddels een kraan via VVE voor het groepje zelfbeheer groen. Het verticale groen is wellicht mogelijk als ''geveltuin" w.b. financiering en zelfbeheer; dit hangt af of de VVE dit toelaat of liever in eigen beheer (met wellicht de tuingroep) wil doen. • verlichting verbeteren vanuit ''plafond" overhangende gallerij, ook tbv de plantengroei (misschien ook overdag nodig in bepaalde periodes van het jaar).	V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
143D	Prima groenplannen, graag aandacht voor: W.b. groenvakken: Ik ben 1 van de buren die sinds mei 2020 ihkv zelfbeheer 2 buurttuintjes (subsidie geveltuin) beheert (samen 30 x 1,5 m bij de bushalte, direct langs de stoep). Aangezien de omstandigheden (zonlicht, wind, waterafvoer), het talut schuin afloopt en er kabels/leidingen onderdoor lopen: svp TIJDIG aandacht voor mogelijke inzet gespecialiseerde expertise (wellicht via Marineterrein?) of navraag wat mogelijk is ihkv kabels/leidingen. Voor de buurttuintje die er nu zijn heeft Monique Verstappen (ontwerper openbare ruimte) wat dit laatste betreft research gedaan.	V
71b	Ik zie nergens lantaarnpalen ingetekend. Dat zag ik ook niet op de plannen voor de Kattenburgerkruisstraat en daar staan nu nog steeds de oude lelijke palen...	V
79a	Het wegdek is recent vernieuwd. Voor deze nieuwe inrichting wordt 20% van de bomen gekapt. Dus en geld weggooien en bomen kappen.	K
204b	De strook langs de muur van het Marineterrein is alleen wel erg stenig. Grind zoals langs kade Eilandenboulevard is vriendelijker en beter voor afwatering.	V

Oversteekbaarheid

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
67	Op het schetsontwerp in bijlage 6 wordt er alleen één oversteekplaats met zebrapad aangegeven. Als dit bewust gedaan is hebben we hier een conflict met de behoefte van de bewoners. Het is essentieel dat er voldoende veilige oversteekplaatsen (met Zebra paden) komen voor zowel kinderen als voor volwassenen richting het Marineterrein	D
185	veilig oversteken en op zo veel mogelijk plekken voor voetgangers is super belangrijk om Marineterrein meer toegankelijk voor buren te maken (en vice versa)	D
101b	Er zijn zeer weinig langzaam verkeer en oversteekbewegingen. Versmallen van de rijbaan verbetert de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van de straat. Is dit gebaseerd op onderzoek, of een onderbuikgevoel? Op een te smalle rijbaan moet een automobilist veel aandacht richten op de randen dus minder op andere verkeersdeelnemers. Smaller = veiliger is een slag in de lucht. Tweerichtingenfietspaden zijn gevaarlijk want tegen-natuurlijk. En ze zijn neutraal of negatief voor het aantal oversteekbewegingen.	K
158K	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.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
27 c	En komt er ook een voetgangersoversteek aan de Kattenburgerstraatkant van het water? Die zag ik nu nog niet in het schetsontwerp en ik kan me voorstellen dat daar ook mensen willen oversteken.	V
95b	het lijkt me vooral heel belangrijk dat er genoeg oversteek plekken zijn. Op dit moment is er geen zebrapad bij de zij-ingang naar het Marineterrein, waar precies een bocht in de weg is waardoor je erg slecht overzicht hebt wanneer je wil oversteken. Dit zorgt voor een erg gevaarlijke situatie, dus plaatsing van een zebrapad op deze plek lijkt me essentieel.	V

Parkeren van auto's fietsen en laad- en losvoorzieningen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
143C	Let op dat er voldoende ruimte is voor het parkeren van fietsers en brommers/scooters, momenteel soms problematisch (deels opgelost door onlangs aangelegd vak).	O
72	"Als in de toekomst voldoende parkeeralternatieven beschikbaar zijn kan de parkeerstrook aan de kant van het Marineterrein worden opgeheven..." Hoe realistisch is dit en hoe nabij is deze toekomst?	K
203	Parkeerdruk vooral in weekend door dagjesmensen. Verder is er op straat altijd wel een plekje te vinden. In de garages komen binnenkort plaatsen voor de buurt vrij. Dan neemt de parkeerdruk weer af.	K
133B	is er mogelijkheid voor parkeren op het Marineterrein? Daar zijn heel veel plannen voor die ooit ambitieus waren maar in het laatste krantje nogal jammer overkomen. De plannen voor het Marineterrein verdienen de kwaliteit van de plannen die u voor onze straat heeft gemaakt.	B
137D	Aparte mindervalideplaats(en) in nabijheid van het museum (huidige plek is niet ideaal ivm combi-gebruik laden/lossen)	V
47b	De parkeerdruk erg hoog in de Kattenburgerstraat en dient het aantal parkeerplekken in zeker behouden te blijven.	O
47c	Wel dienen de elektrische laadpalen terug te komen nadat deze in maart 2020 zijn verwijderd = een achteruitgang.	O
137C	Ruime laad- en loszone ivm vrachtwagens (events), kunsttransporten, hulpdiensten, onderhoudsbedrijven, etc. Ook de bereikbaarheid voor leveranciers, kunsttransporten en onderhoudsbedrijven is cruciaal. Wij willen dringend verzoeken om de laad- & loszone bij het museum te handhaven (en door het vervallen van het fietspad de situatie veiliger te maken). Ook de toegang naar het Marineterrein is hierbij van belang, vanwege de bereikbaarheid van ons depotgebouw en de oostelijk ingang van het museum aan de voorwerf. - ruimte voor minimaal 1 grote vrachtwagen (wordt dagelijks gebruikt, ook 's nachts bij events) - geen hoogteverschillen tussen laad- & loszone en entree museum / goederenheffer (stoepranden/drempels) ivm rollen van karren en reductie geluidsoverlast omwonenden	V

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
137E	Behoud fietsparkeerplaatsen voor hoofdentree museum	V
143B	laad/losplekken aanpassen ihkv veiligheid en toegankelijkheid/inclusie (zie ook 3 foto's). Betere verdeling van LAAD-/LOSPLEKKEN om toegankelijkheid en veiligheid te verbeteren. Momenteel is de bushalte en autodate plek dichtbij de meest gebruikte toegang (trappen van 3 dubbele woonlaag) geplaatst en kunnen bewoners, bezoekers en pakket-/bezorgdiensten NIET goed laden en lossen (chauffeurs moeten te ver lopen vanuit een laad-/losplek naar toegangsdeur). Hierdoor gaan busjes regelmatig op de stoep/fietspaden parkeren én dus ook rijden, soms staan er 3-op-een rij rondom de trap! Bewoners kunnen momenteel niet dichtbij deze trap laden/lossen (1e plek is autodate), vooral voor mensen die slecht ter been of gehandicapt zijn een slechte zaak. Het verplaatsen van de bushalte en op die plek extra laad-losplekken plaatsen en/of ruilen zou een oplossing zijn.	O
158N	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.	O
180	Betere verdeling van LAAD-/LOSPLEKKEN om toegankelijkheid en veiligheid te verbeteren. Momenteel is de bushalte en autodate plek dichtbij de meest gebruikte toegang (trappen van 3 dubbele woonlaag) geplaatst en kunnen bewoners, bezoekers en pakket-/bezorgdiensten NIET goed laden en lossen (chauffeurs moeten te ver lopen vanuit een laad-/losplek). Hierdoor gaan busjes regelmatig op de stoep/fietspaden parkeren én dus ook rijden, soms staan er 3-op-een rij rondom de trap! Bewoners kunnen momenteel niet dichtbij deze trap laden/lossen (1e plek is autodate), vooral voor mensen die slecht ter been of gehandicapt zijn een slechte zaak. Het verplaatsen van de bushalte en op die plek extra laad-losplekken plaatsen en/of ruilen zou een oplossing zijn.	D
13	Ik zou het vreselijk vinden als er een extra autorijstrook komt in de tunnel. Deze tunnel is een metalen klankkast. Met name het metalen onderdeel van deze tunnel aan de zijde van de Piet Heinkade. Geluid van gemotoriseerd vervoer wordt enorm versterkt en veroorzaakt veel overlast voor de bewoners aan de Piet Heinkade. Ik zie liever dat jullie budget inzetten om de geluidsoverlast in de tunnel te verminderen. Een extra rijstrook is naar mijn idee alleen mogelijk als het metalen bruggedeelte geheel verdwijnt.	K
15	Als het bouwtechnisch kan dan zou ik de fietsonderdoorgang en de auto onderdoorgang met elkaar verbinden en ook de stoep meteen verbreden. Hiermee wordt de oostelijke havengebied wat meer betrokken ipv geïsoleerd van kattenburg en het marine terrein.	N
16	Als het bouwtechnisch kan dan zou ik de fietsonderdoorgang en de auto onderdoorgang met elkaar verbinden en ook de stoep meteen verbreden. Hiermee wordt de oostelijke havengebied wat meer betrokken ipv geïsoleerd van kattenburg en het marine terrein.	N
22	Ik stem voor een zo breed mogelijke brug om Piet Heinkade met Kattenburg beter met elkaar te verbinden. Het kan wat mij betreft niet breed genoeg zijn.	K
70	De fietsbrug lijkt lager dan de al bestaande brug en zal dus vaker open moeten dan de Mariniersbrug voor scheep- en pleziervaart...	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
195	Een nieuwe fietsstunnel en brug is een hap snap oplossing Het alternatief: Nieuwe brug en nieuw viaduct. Historische Mariniersbrug verplaatsen naar toekomstige verbinding Nemo-Marineterrein. * Een nieuwe brug op de plaats van de huidige Mariniersbrug. Een brug die geschikt is voor voetgangers, fietsers en auto/ vrachtverkeer. * Sloop oud spoorwegviaduct Kattenburgerstraat. Dit viaduct levert produceert veel geluidsoverlast. *Een spoorwegviaduct zonder steunconstructies in het midden. Geschikt voor alle verkeer. Veilig en overzichtelijk. Met up to date geluidsisolerende constructies. Minder geluidshinder en veel minder slaapverstoorden + 275%. * Gelijkvloerse kruising tram 26 ophogen op viaducthoogte trein. Veilig voor voetgangers, fietsers en auto's, tram/autoverkeer. Besparing 25 miljoen (kosten tunnel/extra brug).Van het bouwen aan het spoor zullen we als bewoners langs de Piet Heinkade de komende jaren veel hinder gaan ondervinden. Dan maak je wel iets in de toekomst.	N
199	ProRail gaat deze tunnel komende jaren vervangen. Wordt van beton. Zal veel minder lawaai opleveren. Extra rijstrook zorgt voor minder wachtende auto's en dus ook voor minder lawaai en stank.	K
146J	Géén goede voorstel: Fietstunnel; door haar lengte en compactheid onveilig, duur, zeer kwetsbaar kruispunten voor fietsverkeer op Dijkmansgracht Oost. Je komt met de fiets de tunnel vanuit de Piet Heinkade uitgesjeesd! Extra fietsbrug naast Mariniersbrug: duur, veel onderhoud, uitzichtbelemmerend op de historische brug.	K
146K	Mariniersbrug verplaatsen naar toekomstige verbinding Nemo - Marineterrein. Brug blijft behouden. Komt prominent in beeld. Een echte Eye Catcher. Relatie met Marineterrein blijft behouden. Autoverkeer Kattenburgerstraat en dus ook de Piet Heinkade heeft geen last meer van files door regelmatig haperende ophaalbrug. De levensduur van Mariniersbrug wordt hierdoor ook verlengd, omdat er dan geen auto en zwaar vrachtverkeer over rijdt. Een nieuwe brug op de plaats van de huidige Mariniersbrug. Een brug die geschikt is voor voetgangers, fietsers en auto/ vrachtverkeer. En de komende 100 jaar alle verkeersstromen ordentelijk kan verwerken	N
146L	Sloop oud spoorwegviaduct Kattenburgerstraat (bouwjaar 1936). Te laag voor vrachtverkeer (max. 3.90m). Te gevaarlijk voor fietsers en voetgangers. Huidige constructie van het viaduct levert een aanzienlijk aandeel in de geluidsoverlast. Binnen nu en waarschijnlijk 30 jaar is ook dit viaduct aan het einde van haar technische levensduur. Zoals nu de Oostertoegang, Bouwjaar 1917. Zie over formulering "einde viaduct Oostertoegang" : PHS rapport. * Bouw nieuw, breed en hoog spoorwegviaduct zonder steunconstructies in het midden. Geschikt voor onderdoorgang voetgangers, fietsers en auto/ vrachtverkeer. Veilig en overzichtelijk. Geschikt voor treinverkeer èn tramverkeer op up to date geluidsisolerende constructies en materialen. Dus veel minder geluidshinder en veel minder slaapverstoorden (verwachte toename slaapverstoorden met 275% ;uit reactie nota PHS januari 2021 Ministerie van Infrastructuur). Geen specifieke fietskruisingen Dijkmansgracht Oost. Géén extra fiets/ voetgangerstunnel en brug.	N
158H	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.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
158J	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).	N/B

Verkeersonderzoeken

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
9	Door deze plannen zal het autoverkeer in de Kattenburgerstraat enorm toenemen. Ondanks alle aanpassingsplannen zullen er daardoor meer files ontstaan, óók op de Eilandenboulevard, waar iedere dag al files staan (zelfs in corona-tijd). Lawaai en luchtvervuiling nemen ook toe. Het aanpassen van de snelheid naar 30km en het aanleggen van bredere fietspaden e.d. heffen dit probleem niet op.	K
87	Er is onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten van de voorgestelde maatregelen voor de Prins Hendrikkade, Kattenburgerstraat en Piet Heinkade. Echter, er is geen enkel onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de Sumatrakade. De Sumatrakade is nu al druk met verkeer, ook vrachtverkeer. Ik verwacht dat de verkeersdrukte alleen maar gaat toenemen als de Kattenburgerstraat drukker gaat worden. Rechtdoor rijden is nu eenmaal makkelijker dan afslaan. Ik mis dus de maatregelen om de gevolgen van de toenemende verkeersdrukte op de Sumatrakade te verminderen.	B
121	Het verlagen van de maximumsnelheid zorgt voor minder autoverkeer... Hoezo? Ze rijden langzamer, dus zijn langer onderweg, dus meer files, meer uitlaatgassen. U gaat er vanuit dat mensen een andere route gaan kiezen omdat ze geen 50 maar 30 mogen rijden. Een vreemde en onbewezen stelling.	K
108b	Lees ook niet duidelijk terug hoe het zit met de wel of geen extra toestroom van verkeer in de Kattenburgerstraat. begrijp alleen niet wat er onlangs is aangepast? En waarom daarvoor als eerste is gekozen.	K
146C	Toekomstige ontwikkelingen zoals de bouw van woningen op het Marineterrein, Oostenburg, Cruquiuseiland, de Sluisbuurt en uitbreiding IJburg leiden ook allemaal, hoe je het ook wendt of keert, tot veel meer autoverkeer. Dus van in het meest positieve verhaal -2 % blijft niets over.	K
146F	"Voor het coronatijdperk en voor de knip Prins Hendrikkade en de tijdelijke sluiting van de Piet Heintunnel voor het vrachtverkeer passeerden ruim 24.000 voertuigen per 24 uur de Piet Heinkade (bron: Gemeente Amsterdam 15 november 2019 V&OR/UIT/20196468 tbv Raadscommissie). In eerdere stukken van de Gemeente Amsterdam was toen sprake van 30% toename autoverkeer Piet Heinkade. Uitgaande van het ons bekende 24.000 zou dit een toename zijn van 7.200 voertuigen per dag (31.200). In juni 2020 hebben de bewoners in de omgeving van de Kattenburgerstraat) stukken van de Gemeente Amsterdam ontvangen (2020-0612GH. Een uitnodiging Online presentatie over de Kattenburgerstraat op donderdag 25 juni 2020 met bijbehorend Vraag en Antwoorden, 9 juni 2020 Bij het vierde vraag en antwoord staat opeens dat de Piet Heinkade 16.100 voertuigen heeft (bron uw nota bijlage onderzoek van circulatiemaatregelen/ Addendum VMA aanpassingen 29 april 2020/ Coronatijd!). Door de aanpassing van de Oostertoegang leidt dit tot 23 % meer verkeer op de Piet Heinkade. In de situatie van 24.000 tot 29.520 voertuigen per 24 uur. Bij 16.100 tot 19.700 voertuigen. Ra Ra: hoe kan het ineens binnen een half jaar teruglopen van 24.000 naar 16.100, terwijl de Stadhouderskade en Weesperstraat in aantallen ongewijzigd zijn gebleven?	K

7 Inspraakreacties

Zorgen om leefbaarheid en luchtkwaliteit

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
20	De Kattenburgerstraat is één van de uitgangen van de stad, als je die gaat versmallen krijg je alleen maar meer files met gevolg stankoverlast. Wat een geknoei van ons gemeentebestuur.....	K
46	Helaas betekent het verminderen van verkeer voor de ene straat een extra belasting voor de ander. De Prins Hendrikkade behoorde met zo'n 17000 gemotoriseerde weggebruikers per etmaal jarenlang tot de meest vervuilde straten van de stad. De Piet Heinkade, in het model van de nota goed voor 17.200 gebruikers, wordt met deze plannen getrakteerd op een extra 21% weggebruikers, tot 20.800. De vele dagelijkse fietsers tussen CS en Oost trekken hier straks aan het kortste eind. De Piet Heinkade waar dagelijks files staan, twee jaar geleden nog een 'transferpunt' voor touringcars is gecreëerd, wordt daarmee het volgende probleem. En dan?	K
48	Auto's geven helemaal geen hinder in de Kattenburgerstraat	K
122	Het verschuiven en versmallen van de rijbaan zorgt voor een betere luchtkwaliteit en minder geluidshinder bij de woningen. Hoezo? Of de rijbaan 3 meter meer naar links of naar rechts ligt maakt echt niet uit voor de luchtkwaliteit, en het versmallen van de rijbaan evenmin. Ook het geluid zal echt niet anders zijn als de rijbaan verschuift of versmalt. Hoe langzamer men rijdt, hoe langer ze in de straat stilstaan en dus hoe langer ze gassen uitstoten.	K
191	Meer ruimte voor fietsers en wandelaars is prima. Meer verkeer door de Kattenburgerstraat, door het voorgestelde eenrichtingsverkeer van auto's bij de Oosterdoorgang, is onacceptabel. De vervuiling en het lawaai is al veel te hoog!	K
146A	Kennelijk wilt u (en terecht) veel doen voor de bewoners aan de Kattenburgerstraat. Maar mogen deze thema's en ambities ook gelden voor de 3000 tot 4000 bewoners langs de Piet Heinkade? In uw plannenmakerij is de Piet Heinkade geen issue. Er is geen sprake van een integrale benadering, De Piet Heinkade wordt bijna doodgezwegen. De vele bewoners langs de Piet Heinkade komen er weer zeer bekaaid vanaf. Ik weet, dat ik ook spreek namens vele bewoners, bewonerscommissies en Vve's van woonblokken langs de Piet Heinkade. Zie bijgevoegd Raadadres en Inspreekreactie. Er is door de bewoners van de Piet Heinkade veelvuldig bij zowel Stadsdeel Oost als het College van B &W aan de bel getrokken. Negeren, toezeggingen doen en niet nakomen is het resultaat.	K
146B	De door u voorgestelde maatregelen leiden volgens de laatste stukken tot een toename van 21 % aan autoverkeer op de Piet Heinkade. Dus meer luchtvervuiling en meer geluidsoverlast. De Piet Heinkade heeft al de slechtste luchtkwaliteit (zie de bijlagen bij Maatregel 15). Het kleine lichtpuntje is "Maatregel 17", dat voorziet in een 2% vermindering. Maar over deze maatregel is nog lang niet besloten.	K
146B	De andere donderwolk is de voorgestelde knip in de Weesperstraat. Wat voor consequenties gaat dat hebben voor het autoverkeer op de Piet Heinkade?	B
146E	De bewoners van de Piet Heinkade krijgen de komende jaren te maken met een cumulatie en concentratie van grootstedelijke veranderingen die tezamen het leefklimaat van de bewoners ernstig verstoren. De verkeersdruk, de fijnstofuitstoot en de geluidsoverlast op de Piet Heinkade nemen niet met 30% maar met zeker 200% toe.	K

7 Inspraakreacties

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
146G	Autoluwe maatregelen zijn prima. Graag zelfs. Maar uw Autosluwe maatregelen moeten niet leiden tot nog méér overlast voor bewoners aan de Piet Heinkade. Er is nu al heel veel geluidoverlast van vrachtwagens, motoren, auto's, Lijn 26 en treinverkeer plus een steeds verder verslechterende luchtkwaliteit voor bewoners langs de Piet Heinkade. 23% meer autoverkeer leidt tot 23 % meeruitstoot door lokaal verkeer (uit uw eigen nota!). Stapeling van overlast. Door de plannen van de Minister van Infrastructuur, Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Amsterdam Centraal krijgen de bewoners aan de Piet Heinkade te maken met meer geluid en veel frequenter spoorgeluid. Meer passagierstreinen, 152% meer goederentreinen, Snelheidsverhoging van 60 naar 80 km per uur, Meer passagierstreinen en goederentreinen op de noordelijke sporen inclusief op het slechte, open stalen spoorwegviaduct Kattenburgerstraat. De Minister heeft alle 51 zienswijzes van bewoners, bewonerscommissies, Vve's en ondernemers terzijde geschoven als zijnde niet relevant. Alle voorstellen van de Minister inclusief de toekomstige geluidsoverlast berekening (alleen van het spoor) passen kennelijk allemaal binnen de Wet. Ondergetekende en met mij ook de andere afgewezenen rest niets anders dan in beroep te gaan bij de Raad van State. De Gemeente Amsterdam heeft de plannen PHS zonder slag of stoot geaccepteerd. Door geluid van autoverkeer en treinen kunnen de bewoners aan de Piet Heinkade niet de ramen van hun slaapkamer en/of woonkamer open zetten. Nog afgezien van de nu al zeer belabberde luchtkwaliteit. Plus: door de PHS plannen neemt bij de bewoners aan de Piet Heinkade het aantal "slaapverstoorden" enorm toe. Een stijging van 275%!!!!!. Zie nota PHS. De woningen vanaf Huis Gibraltar/ Jollemanshof tot Costa Rica/ Shaffyhuis zijn allen gebouwd in de periode 2000 - 2010 en beschikken niet over 3 dubbelglas en/of geluidwerende kozijnen. Nieuwe bebouwing langs het spoor moet thans aan veel strengere bouweisen voldoen.	K

Zwaar verkeer, touringcars en OV-bussen

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
7	Géén touringcarhaltes bij het Scheepvaartmuseum. Ook als die niet in de rest van de straat mogen parkeren zijn zij obstakels die het verkeer en de doorstroom hinderen en blokkeren. Ook willen wij absoluut niet méér toeristen in deze buurt, en een halte voor touringcars gaat daar wel voor zorgen.	N
202	Touringcars gaven volgens veel bewoners wel degelijk zeer veel overlast. Vraag de statistieken met klachten maar eens op. In enquêtes kwam dit ook telkens terug. De halte bij het Scheepvaartmuseum mag van mij blijven. Touringcars worden in het centrum sowieso uitgefaseerd.	K
137B	Een veilige halteerlocatie voor touringcars voor het museum (ivm onderwijsgroepen): De bereikbaarheid voor leveranciers en touringcars is een zorg. Wij ontvangen jaarlijkse vele schoolgroepen die veelal met touringcars naar het museum komen. Een goede en veilige halteerlocaties bij het museum is een speerpunt voor ons.	O
137F	handhaven bushalte nabij museum tbv bereikbaarheid vanaf Amsterdam Centraal	O
171G	Weer zwaar verkeer en touringcars in de Kattenburgerstraat, met mogelijk alleen een uitzondering voor defensie. Naast de enorme overlast van deze verkeersvormen ligt het weren van zulk verkeer ook voor de hand: hoe past zulk verkeer bij een 30 km/u-weg?	B
177c	Een laad- en losplek kunnen behouden worden. Tourinscars moeten geweerd worden uit het centrum.	K

7 Inspraakreacties

Marineterrein

Inspraaknr	Inspraakreactie	Reactietype
217	Minder verkeer is absoluut voorwaarde om deze mooie plannen te kunnen realiseren. Vraag daarbij is ook wat de plannen voor het Marineterrein aan extra verkeersdruk met zich brengen. EN: denk ook aan elektrische bussen die minder uitstoten.	K
151Q	Wellicht handig om alvast rekening te houden met een intensiever gebruik van Marineterrein in de toekomst. Dat heeft men ook gedaan bij herprofilering Weesperstraat met het oog op komst/uitbreiding Amstelcampus.	D
156Q	Wellicht handig om alvast rekening te houden met een intensiever gebruik van Marineterrein in de toekomst. Dat heeft me ook gedaan bij herprofilering Weesperstraat met het oog op komst/uitbreiding Amstelcampus.	D
171C	Daarnaast houden de berekeningen géén rekening met een nieuwe woonwijk op het Marineterrein en verdere groei van de stad. De komende tien jaar groeit Amsterdam naar verwachting met één miljoen inwoners. En vlak voor het uitbreken van de coronacrisis trok de stad al meer toeristen dan Barcelona, Milaan of Wenen.	K
171D	Met onze acties vroegen we om minder verkeer en minder overlast. Maar we vroegen ook om een bredere visie op de wijk. Die visie ligt er nu niet. Nog steeds hebben we het gevoel dat verschillende afdelingen van de gemeente niet met elkaar communiceren (zie de eerdere publicatie in Het Parool, als bijlage toegevoegd). Dat werd pijnlijk duidelijk toen we de plannen voor het Marineterrein ontvingen: de huidige muur wordt straks op veel plekken tot misschien wel 50 meter door hoogbouw langs de Kattenburgerstraat. Een hele nieuwe buurt wordt gebouwd met de rug naar onze wijk. En onze hele achtertuin wordt volgebouwd met inspiratieloze strokenbouw zonder aaneengesloten groen. Dat betekent minder licht, meer geluidsoverlast en meer stank. Het wordt één grote klankkast, ook al bekleed je de muren met mos. En de impact op de leefbaarheid en veiligheid van onze wijk is ook gigantisch – zeker in combinatie met het verkeer. Toen we de gemeente tijdens een recente informatiebijeenkomst vroegen in welke mate bij het ontwerp van het Marineterrein rekening is gehouden met het wooncomfort van bewoners aan de Kattenburgerstraat, moesten de betrokken ambtenaren en de verantwoordelijke stedenbouwkundige het antwoord schuldig blijven. Daar hadden ze eigenlijk nog nooit over nagedacht. Of het kon ze gewoon niets schelden. Graag ontvangen we alsnog op korte termijn een brede visie van de gemeente waarin integraal wordt gekeken naar de samenhang tussen het verkeer door onze woonwijk, de inrichting van de straat, de leefbaarheid en veiligheidssituatie van onze kwetsbare volkswijk én de plannen voor het Marineterrein. Een visie waarin onze straat niet slechts een streepje is in een verkeersmodel, een getal in een Excelsheet of de toegangsweg naar het Marineterrein. De afdelingen die zich bezighouden met de Agenda Amsterdam Autoluw, zullen nu wellicht denken: maar dat hoort niet in deze inspraak. Daar gaat een andere afdeling over. Maar júist dat is in onze ogen nu juist het probleem: een totale verkokering van het ambtenarenapparaat waarbij niemand verder kijkt dan z'n eigen eilandje. Wij ervaren de overlast als bewoners namelijk wél in samenhang. En het telt allemaal bij elkaar op.	B
171H	Zoek, zoals eerder aangegeven, de samenhang met de plannen voor het Marineterrein: onze achtertuin. En zorg voor voldoende zebrapaden zodat de buurt veilig toegang krijgt tot onze achtertuin.	D

Colofon

Uitgave
Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte

Tekst en redactie
Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte

Vormgeving
DSGN.FRM

Fotografie & afbeeldingen
Fotobank Amsterdam, Ruimte & Duurzaamheid,
Verkeer & Openbare Ruimte

Meer informatie
Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte
Postbus 95089 | 1090 HB Amsterdam
Telefoon 14020
@verkeero20

Copyright
Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR)
Aan de inhoud van deze publicatie kunnen geen rechten worden verleend.
V&OR aanvaardt geen aansprakelijkheid voor onjuistheden/onvolledigheden