



Verslag vervolggесprek verkeersonderzoek Kattenburgerstraat

22 juli 2020

Aanwezig 5.1,2,e (bewoners Kattenburgerstraat)
5.1,2,e (gemeente Amsterdam)

Afwezig 5.1,2,e (bewoner Kattenburgerstraat), 5.1,2,e (gemeente Amsterdam)

Inleiding

25 juni 2020 heeft het projectteam een digitale presentatie georganiseerd voor bewoners in de omgeving van de Kattenburgerstraat. Tijdens deze presentatie zijn de resultaten van de onderzoeken en de plannen voor de Kattenburgerstraat gepresenteerd. Naar aanleiding van deze presentatie heeft een aantal bewoners de behoefte gehad aan een vervolggесprek. Het vervolggесprek is bedoeld om verder in te gaan op de resultaten van de verkeersonderzoeken. Dit verslag is een samenvatting met de belangrijkste vragen die zijn gesteld.

Is er sprake van invoering van een maximumsnelheid van 30km/u of een adviessnelheid van 30km/u in de Kattenburgerstraat?

Het uitgangspunt nu is het invoeren van een maximumsnelheid van 30km/u in de Kattenburgerstraat.

Is de invoering van de maximumsnelheid van 30km/u in de Kattenburgerstraat een zekerheid?

Het is op dit moment nog niet zeker of de maximumsnelheid van 30km/u wordt ingevoerd. Dit besluit wordt genomen bij de vaststelling van de nota van uitgangspunten. Vanwege de grote samenhang tussen de projecten Oostertoegang, Prins Hendrikkade en Kattenburgerstraat is er gekozen voor een integrale besluitvorming. Dat betekent dat alle uitgangspunten in één nota zijn gebundeld. De invoering van éénrichtingsverkeer in de Oostertoegang, maar ook de maatregelen in de Kattenburgerstraat, zoals het verschuiven van de rijbaan en de invoering van de maximumsnelheid zijn in deze nota opgenomen. De nota van uitgangspunten wordt door de gemeenteraad in de eerste helft van 2021 vastgesteld.

Waar hangt de invoering van de maximumsnelheid van 30km/u in de Kattenburgerstraat vanaf?

Op dit moment zijn we aan het onderzoeken hoe een inrichting van de straat een snelheid van 30km/u afdwingt, zonder daarbij de dienstverlening van nood- en hulpdiensten en stadsbussen te beperken. Naar verwachting zijn deze resultaten eind 2020 gereed.

Hoe wordt er in het nieuwe ontwerp rekening gehouden met overstekende fietsers en voetgangers naar het Marineterrein?

Er komen oversteekplaatsen op logische plekken; dus zo dicht mogelijk bij de entree van het Marineterrein. Ook plaatsen we steunpunten tussen de rijbanen bij voetgangers- en fietsoversteekplaatsen. Fietsers en voetgangers kunnen daardoor veilig en overzichtelijk oversteken.

Hoe wordt er in het nieuwe ontwerp rekening gehouden met overstekende fietsers op het kruispunt met Piet Heinkade?

Op dit moment krijgen fietsers gelijktijdig groen met afslaand autoverkeer vanuit de Kattenburgerstraat. Met een extra rijstrook in de spooronderdoorgang voor afslaand autoverkeer is het kruispunt beter in te regelen. Afslaand autoverkeer heeft dan niet gelijktijdig groen met overstekende fietsers. De verwachting is daarmee dat de veiligheid voor fietsers op dit kruispunt verbetert. Ook de doorstroming op het kruispunt verbetert.

Het fietspad langs de Dijksgracht wordt doorgetrokken. Hoe voorziet het ontwerp in een veilige oversteek van de Kattenburgerstraat voor deze fietsers?

De huidige fietsstrook in de spooronderdoorgang vanaf de Piet Heinkade komt te vervallen. Daardoor versmalt de rijbaan hier. Ook plaatsen we een steunpunt voor fietsers tussen de rijbanen. Fietsers kunnen daardoor veilig en overzichtelijk oversteken.

Zorgt het verbeteren van de doorstroming van het kruispunt met de Piet Heinkade voor minder reistijd voor de automobilist en leidt dit dan juist tot meer autoverkeer?

Het optimaliseren van het kruispunt houdt in dat we de kruising zo inregelen, dat deze in elk geval het verwachte verkeer nog kan verwerken, het is niet gezegd dat autoverkeer hierdoor tijdswinst heeft. Doordat we de opstelruimte verruimen door het verlengen of aanleggen van een extra opstelstrook, zorgen we er alleen voor dat er geen (grote) file achter het kruispunt ontstaat. In dit geval op de Piet Heinkade en de Kattenburgerstraat.

Is het mogelijk om de doorrijhoogte in de Oostertoegang te vergroten, zodat niet al het vrachtverkeer door de Kattenburgerstraat hoeft te rijden?

De doorrijhoogte in de Oostertoegang is 3,20m. Werkzaamheden in het gebied hebben deze doorrijhoogte afgelopen jaren niet veranderd. Dat betekent dat vrachtverkeer hoger dan 3,20 meter altijd al rijdt door de Kattenburgerstraat. Met de geplande werkzaamheden aan de spoorbrug (bijbestelling ProRail) wordt er hoogte gewonnen. De doorrijhoogte wordt dan ca. 3,40 meter. Ook kan de doorrijhoogte worden vergroot door de weg te verlagen. Het verlagen van de weg is niet wenselijk om een aantal redenen: het verdiepen van de tunnelbak is technisch complex door ondergrondse infrastructuur. Ook is tijdens deze werkzaamheden de onderdoorgang niet beschikbaar voor auto's, fietsers en voetgangers. Dit leidt tot forse verkeershinder. Omdat het hoogteverschil tussen de Odebrug en de Oostertoegang wordt vergroot ontstaan hellingspercentages voor fietser en voetganger en hebben automobilisten geen goed zicht ('berg en dal'). De investering van het vergroten van de doorrijhoogte is erg hoog, terwijl met de invoering van éénrichtingsverkeer er straks maar een beperkte hoeveelheid vrachtverkeer gebruik van zal maken.

Met de verplichte rechtsaf vanaf de Gelderse kade bestaat de zorg dat al het taxiverkeer vanaf de Gelderse kade via de Kattenburgerstraat naar CS moet rijden. Klopt dat?

De verwachting is dat taxi's op de Prins Hendrikkade een U-turn gaan maken om toch via de Oostertoegang achter CS te komen (exacte locatie is afhankelijk van het definitieve ontwerp), de verwachte toename taxi's op de Kattenburgerstraat lijkt ons op dit moment daarom gering. Helemaal als volgend jaar gestart wordt met intelligente toegang in de Oudezijde, waardoor alleen nog (emissievrije) TTO taxi's vrij gebruik kunnen maken van de route Jodenbreestraat- Nieuwmarkt-

Geldersekade – Prins Hendrikkade. Door deze taxibeperking neemt naar verwachting ook de overlast af.

De resultaten van de pilot Weesperstraat zijn pas beschikbaar nadat de uitgangspunten van maatregel 15 door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Wat als de pilot Weesperstraat nou tot nieuwe inzichten leidt?

Met de vaststelling van de nota van uitgangspunten wordt een voorkeursbesluit genomen. Na het voorkeursbesluit wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Dit wordt vastgelegd in het uitvoeringsbesluit. Zolang er geen uitvoeringsbesluit door de raad is vastgesteld, zijn nog wijzigingen in het ontwerp mogelijk en kunnen nieuwe inzichten worden verwerkt in het ontwerp. In het uiterste geval is het mogelijk dat nieuwe inzichten leiden tot het herzien van de uitgangspunten. De resultaten van de pilot Weesperstraat worden verwacht in najaar 2021. Het uitvoeringsbesluit van de vernieuwing Kattenburgerstraat staat gepland in 2022.

In het onderzoek naar het verminderen van autoverkeer op de Wibautas (2018) zijn verschillende varianten beschreven. Waarom wordt in de huidige pilot gekozen voor de variant met de grootste impact voor de Kattenburgerstraat?

Na het zomerreces komen we hier op terug (september).

Er wordt gesproken over een extra verkeersknip op de Eilandenboulevard tijdens de pilot Weesperstraat om sluijverkeer te voorkomen. Bewoners zijn bang voor sluijverkeer door de buurt om deze knip te omzeilen. Waar komt precies de knip op de Eilandenboulevard?

Na het zomerreces komen we hier op terug (september).

Welke gevolgen heeft de afsluiting van de Piet Heintunnel voor het autoverkeer in de Kattenburgerstraat?

In april 2019 is de Piet Heintunnel afgesloten geweest voor al het autoverkeer. Tijdens deze afsluiting zijn er verkeerstellingen uitgevoerd. Dagelijks rijden er ca. 30.000 voertuigen door de Piet Heintunnel. Tijdens de afsluiting in 2019 leidde dit tot de volgende toename op andere toegangswegen:

IJ-tunnel:	13.000
Gooiseweg:	7.000
Amsterdamse brug:	8.000
Middenweg	2.000

Op basis van praktijkervaring van 2019 is de verwachting dat de afsluiting van de Piet Heintunnel een beperkt effect heeft op de Kattenburgerstraat. In september zullen we ook berekenen of het VMA-model dit bevestigt.

Wanneer vinden welke werkzaamheden en afsluitingen plaats?

We stellen een tijdlijn op waarin de besluitvormingsmomenten, de werkzaamheden en afsluiting op en rondom de Kattenburgerstraat zijn opgenomen. Deze delen we in september.

Wanneer vindt welke besluitvorming plaats?

We stellen een tijdlijn op waarin de besluitvormingsmomenten, de werkzaamheden en afsluiting op en rondom de Kattenburgerstraat zijn opgenomen. Deze delen we in september.