

## INSPRAAK EILANDENOVERLEG IN RAADSCOMMISSIE MLD 16 JANUARI 2020 OVER AGENDA AUTOLUW

9 januari 2020

De Agenda Autoluw mag niet betekenen dat al zwaar belaste hoofdwegen in woonbuurten nog zwaarder belast worden. Bij de Kattenburgerstraat gebeurt dat wel.

Hoe kan dat worden voorkomen?

### 1) **Tweerichting autoverkeer handhaven in de Oostertoeegang**

Naar aanleiding van schriftelijke vragen van bewoners (vraag 44) heeft de gemeente toegezegd om in april met de resultaten van een onderzoek te komen naar verbreding van de Oostertoeegang voor te zullen leggen aan B&W en daarna aan de gemeenteraad. Daarin komen drie varianten aan bod: niet verbreden, een beperkte verbreding en een grote verbreding. Wij vragen de gemeenteraad om met een besluit over eenrichtingverkeer in de Oostertoeegang te wachten tot dit onderzoek beschikbaar is. We wachten ook nog op cijfers van auto-intensiteiten per richting op de kruising ODE-brug-Prins Hendrikkade en IJtunnel-Prins Hendrikkade, zowel in de spits als per etmaal. Die cijfers zijn toegezegd door het Projectbureau Autoluw, maar we hebben ze nog niet ontvangen. Ook de Centrale VerkeersCommissie (CVC) heeft haar oordeel over het plan opgeschort tot verkeerscijfers beschikbaar zijn.

Zonder voldoende gegevens zou de gemeente dergelijke beslissingen niet mogen nemen.

In elk geval is in de eindsituatie (1929) na de vernieuwing van de spoorbruggen over de Oostertoeegang extra breedte in de Oostertoeegang aanwezig, zodat tweerichtingverkeer voor auto's mogelijk is en ook het iets- en voetpad verbreed kunnen worden.

### 2) **Meer knips in doorgaande wegen door en vlak langs het centrum van Amsterdam**

a) Voor de Kattenburgerstraat is vooral van belang om het doorgaande autoverkeer door de IJtunnel te knippen of te beperken, want veel autoverkeer komend vanaf de Michiel de Ruytertunnel, het Damrak of de Geldersekade heeft de IJtunnel als bestemming. Nu de Javabrug van de baan is, is er des te meer reden om de IJtunnel te gebruiken voor fietsverkeer.

b) Ook een knip in de Weesperstraat kan het verkeer in de Kattenburgerstraat doen verminderen, want er is ook veel autoverkeer komend uit de De Ruytertunnel dat doorrijdt naar de Valkenburgerstraat – Weesperstraat – Wibautstraat. Dat verkeer rijdt nu nog via Oostertoeegang en Prins Hendrikkade, maar zal na invoering van eenrichtingverkeer in de Oostertoeegang door de Kattenburgerstraat gaan rijden.

### 3) **Autoverkeer vanaf de Geldersekade moet via de ODE-brug en Oostertoeegang naar de De Ruytertunnel en Piet Heinkade kunnen blijven rijden**

In het plan zit nu een gedwongen rechtsafbeweging voor auto's vanaf de Geldersekade naar de Prins Hendrikkade. Taxi's en ander autoverkeer vanaf de Geldersekade moet dan via de Kattenburgerstraat naar de De Ruytertunnel of Piet Heinkade rijden. Om dat te voorkomen moet het kruispunt Geldersekade anders worden ingericht of er moet een keermogelijkheid komen in de Prins Hendrikkade zo dicht mogelijk bij de kruising, dus ter hoogte van de Kromme Waal.

Als zo iets er niet komt, bestaat overigens de kans dat de Binnen Bantammerstraat een deel van het autoverkeer vanaf de Geldersekade te verwerken krijgt, want via de Binnenkant kan dat verkeer toch linksaf de Prins Hendrikkade op en vervolgens via ODE-

brug en Oostertoegang naar het IJ.

#### 4) **Afwaardering Kattenburgerstraat**

Door de gemeenteraad is begin 2018 de motie Vroege c.s. aangenomen waarmee de indieners het College van B&W verzochten om een oriënterende studie te verrichten naar een grondige herinrichting van het kruispunt Prins Hendrikkade-Valkenburgerstraat. In dezelfde motie werd verzocht hierbij de afwaardering van de Valkenburgerstraat en de Kattenburgerstraat van Plusnetcorridor Auto naar Hoofdnet Auto te onderzoeken.

Op 13 december 2018 – een jaar geleden - was de beloofde studie aan de orde in de raadscommissie MLD-Verkeer. De conclusie van het College uit het onderzoek is dat door de introductie van een 30km/uur-regime, inclusief bijbehorende 30km/uur-inrichting op de Valkenburgerstraat en de Kattenburgerstraat, het autoverkeer inderdaad afneemt. Maar het College vindt de verkeersintensiteiten voor invoering van 30 km/u te hoog. (Overigens was de prognose voor de Kattenburgerstraat met 7.500 motorvoertuigen per etmaal aanzienlijk lager dan de 19.000 op de Valkenburgerstraat.) Dit antwoord is echter een onvolledig antwoord op de vraag in de motie. Afwaardering en verkeersvermindering is ook mogelijk met andere maatregelen dan 30 km/u, bijvoorbeeld bewegwijzering, 50 km/u drempels, stoplichtafstelling, meer zebra's. Ook wordt het dan mogelijk om de snorscooters op de rijbaan te laten rijden in plaats van op het fietspad vlak langs de huizen.

Gemeenteraadslid Vroege vraagt op 13 december waarom er geen kentekenonderzoek is gedaan. Hij vindt het onbegrijpelijk dat de Kattenburgerstraat een Plusnet-corridor is. Het is een verbindingsweg tussen twee buurten en de auto's rijden er te hard zonder het gevoel te hebben dat er mensen wonen. Kan de wethouder daar maatregelen tegen nemen? De snorscooters moeten er van het fietspad af.

Ernsting merkt op dat doorgaand verkeer niet dwars door de binnenstad moet kunnen rijden. Wethouder Dijkma antwoordt: binnenkort verschijnt de ambtelijke gebiedsuitwerking oostelijke binnenstad. Een 30 km-regime kan niet, maar er zijn wel kleinere ingrepen mogelijk door herinrichting. Daar hoort ook een kentekenonderzoek bij. Na het nieuwe kentekenonderzoek en de agenda autoluw volgt er een nieuw voorstel in het derde kwartaal van 2019. Vroege vraagt maatregelen voor de Kattenburgerstraat. Dijkma zal dit meenemen in het derde kwartaal. Voorgesteld was om de moties met de gedane studies als afgedaan te beschouwen. Daar namen de raadsleden Vroege en Ernsting geen genoegen mee; de motie werd aangehouden; de afdoeningstermijn werd verlengd naar Q3 2019 en loopt door de vertraging in de Agenda Autoluw nu nog steeds door.

De aangekondigde gebiedsuitwerking Oostelijke Binnenstad is nog steeds niet beschikbaar, evenmin als het kentekenonderzoek. Maar er zijn genoeg argumenten om nu al tot afwaardering te kunnen besluiten. Voor de bewoners is het in elk geval een doemscenario als de status van Plusnet-corridor een vrijbrief is om net zoveel autoverkeer door de Kattenburgerstraat te sturen als door de Weesperstraat en de Stadhouderskade.

#### 5. **De agenda autoluw en de geplande verkeerstoename in de Kattenburgerstraat zijn louter gebaseerd op een verkeerskundige afweging en houden geen rekening met een stedenbouwkundige afweging.**

Ook al ligt de ontwikkeling van het Marineterrein nu even stil, het staat vast dat dit gebied zich verder zal ontwikkelen van enclave tot levendig stadsgebied. Het Buurtplatform Kattenburg-Marineterrein hamert er al jaren op dat het Marineterrein geen eiland op een eiland mag worden, maar met Kattenburg één geheel moet gaan vormen. Dit uitgangspunt is door de gemeente erkend. Dat betekent dat de barrièrewerking van de Kattenburgerstraat niet moet worden vergroot door extra autoverkeer, maar juist moet worden verkleind en dat er meer oversteekplaatsen moeten komen.

#### **Wat vragen wij U?**

Wij vertrouwen erop dat wij u hiermee voldoende argumenten hebben gegeven om geen overhaaste beslissingen te nemen en de toegezegde onderzoeken af te wachten:

kentekenonderzoek, gebiedsuitwerking Oostelijke Binnenstad, kruispunttelingen en onderzoek verbreding Oostertoegang.

Hoe die onderzoeken ook uitvallen, er zijn genoeg argumenten om de Kattenburgerstraat nu al af te waarderen van Pluscorridor Auto naar Hoofdnet Auto en tegelijkertijd de snorscooters van het fietspad naar de rijbaan te verplaatsen.

Met vriendelijke groet,

Bart Uitdenbogaart,  
Voorzitter.