



Gemeente
Amsterdam



**Nota van
Uitgangspunten**

**Herinrichting Oostertoeegang -
Prins Hendrikkade Oost -
Kattenburgerstraat**

Uitwerking van maatregel 15 van de Agenda Autoluw Amsterdam

30-12-2020

Inhoud

1 Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Doel Nota van Uitgangspunten
- 1.3 Drie straten, één nota
- 1.4 Verkeerscirculatie oostelijke binnenstad
- 1.5 Belanghebbenden
- 1.6 Moties
- 1.7 Maatschappelijke kosten-batenanalyse
- 1.8 Leeswijzer

2 Integrale benadering ruimte

- 2.1 Amsterdam maakt ruimte
- 2.2 Integrale aanpak autoluw Amsterdam
- 2.3 Samenvatting verkeersonderzoek
- 2.4 Effecten van maatregelen op luchtkwaliteit en geluid
- 2.5 Monitoring maatregelen

3 Participatie

- 3.1 Bewonersbijeenkomsten Agenda Amsterdam Autoluw
- 3.2 Bewonersbijeenkomsten Kattenburgerstraat en kruising Piet Heinkade
- 3.3 Bewonersbijeenkomst Prins Hendrikkade
- 3.4 Afstemming Vervoerregio Amsterdam en GVB

4 Beleidskaders

5 Herinrichting Oostertoegang-Odebrug

- 5.1 Doel project
- 5.2 Beschrijving plangebied
- 5.3 Spoorbruggen ProRail

3

3

3

3

4

4

4

4

5

5

6

6

6

7

9

9

10

10

10

11

11

12

15

15

15

15

5.4 Afwijking Beleidskader Verkeersnetten

5.5 Uitgangspunten voor het ontwerp

5.6 Verkeerskundig ontwerp

16

16

18

6 Herinrichting Prins Hendrikkade Oost

19

6.1 Doel project

6.2 Beschrijving plangebied

6.3 Uitgangspunten van het ontwerp

6.4 Verkeerskundig ontwerp

6.5 Stedenbouwkundig ontwerp

19

19

20

22

27

7 Herinrichting Kattenburgerstraat

29

7.1 Doel project

7.2 Beschrijving plangebied

7.3 Uitgangspunten voor het ontwerp

7.4 Verkeerskundig ontwerp

7.5 Uitgangspunten ontwerp fietsbrug en fietstunnel

7.6 Uitgangspunten kruising Kattenburgerstraat/Piet Heinkade

29

29

30

34

36

37

8 Faseringsplan

39

9 Vervolgproces

42

9.1 Voorkeursbesluit

9.2 Uitvoerings- en kredietbesluit

42

42

1

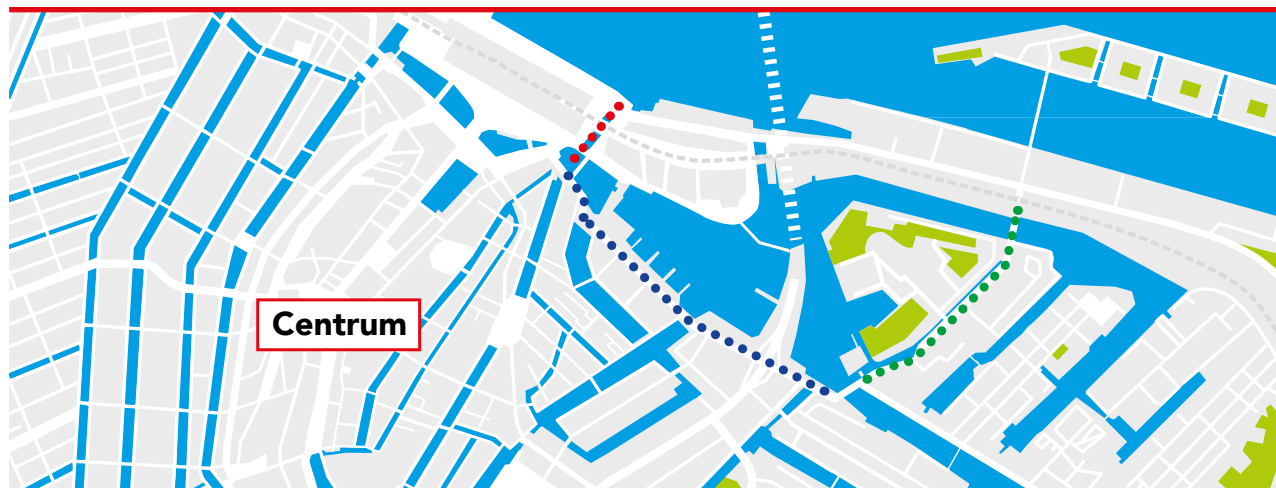
Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad

1.1 Aanleiding

Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Die ambities hebben wij met de Agenda Amsterdam Autoluw. Daarom neemt de gemeente Amsterdam de komende jaren maatregelen in het Oostelijk deel van het centrum. De maatregelen verbeteren de openbare ruimte en maken deze toekomstbestendig. Er komt meer ruimte voor fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. De kwaliteit van de omgeving verbetert en zo wordt de leefbaarheid in het gebied versterkt.

In januari 2020 heeft de gemeenteraad de Agenda Amsterdam Autoluw vastgesteld. De auto blijft een rol spelen in de stedelijke mobiliteit, maar de prioriteit verschuift naar fietsers, voetgangers en het openbaar vervoer. In maatregel 15 van de Agenda Amsterdam Autoluw is een aantal verkeersingrepen benoemd om een hoogwaardige fietsverbinding te kunnen maken tussen het Oostelijk Pontplein en het Mr. Visserplein en om de Kattenburgerstraat te herinrichten. Die ingrepen vinden plaats bij de Oostertoegang, de Prins Hendrikkade en de Kattenburgerstraat. De uitgangspunten daarvoor zijn in deze nota vastgelegd.

ProRail werkt de komende jaren aan de oostelijke spoorbaan in Amsterdam, in het kader van PHS (Programma Hoogfrequent Spoor). De spoorbaan is één van de drukste trajecten van Nederland, het buiten



Figuur 1

Projectscope NvU: Oostertoegang (rood), Prins Hendrikkade Oost (blauw), Kattenburgerstraat (groen)

dienst nemen van het spoor is maar zeer beperkt mogelijk. Voor Amsterdam ontstaat een eenmalige kans om de krappe en onveilige onderdoorgangen bij de Oostertoegang en Kattenburgerstraat te verbeteren.

1.2 Doel Nota van Uitgangspunten

De Nota van Uitgangspunten (hierna nota) legt de uitgangspunten vast die aansluiten bij bestaande Amsterdamse beleidskaders en rechtdoen aan de eisen

en wensen van de vele stakeholders, belanghebbenden en omwonenden. De nota vormt de basis voor het ontwerpproces. Het schetsontwerp maakt inzichtelijk hoe de uitgangspunten kunnen worden ingepast. Als de gemeenteraad de nota vaststelt, zijn deze uitgangspunten het kader voor de detaillering van het ontwerp.

1 Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad

1.3 Drie straten, één nota

Deze nota heeft betrekking op drie straten: de Oostertoegang-Odebrug, de Prins Hendrikkade Oost en de Kattenburgerstraat. Deze straten zijn onderdeel van het verkeersnetwerk in de oostelijke binnenstad. Er is sprake van verkeerskundige samenhang door de spooronderdoorgangen bij de Oostertoegang en de Kattenburgerstraat, de auto- en fietsroutes van en naar de binnenstad en de verbinding naar Noord via de IJtunnel. Aanpassingen in een van deze straten hebben invloed op de andere straten. Door één nota op te stellen voorkomen we dat de keuzes voor de ene straat haaks staan op keuzes in een andere straat.

1.4 Verkeerscirculatie oostelijke binnenstad

De stad staat voor de opgave om de verkeerscirculatie in de oostelijke binnenstad te verbeteren. De mobiliteit van Amsterdammers verandert snel, zowel in technisch opzicht als in gedrag. Het is soms een ingewikkelde puzzel om het stedelijk wegennet robuust en toekomstbestendig te maken. Om inzicht te krijgen in de effecten van verschillende maatregelen op dit gebied is gebruikgemaakt van het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) en van Vissim, een dynamisch model voor de verkeersregelingen bij kruispunten. Deze methode maakt de effecten van de voorgestelde maatregelen op zowel netwerk- als straatniveau inzichtelijk. Zie bijlage 5.1 - 5.3

1.5 Belanghebbenden

De belanghebbenden bij de projecten zijn in eerste plaats de bewoners en de ondernemers (inclusief

maatschappelijke en culturele instellingen) in dit gebied. Zij maken dagelijks gebruik van de infrastructuur en de openbare ruimte. De nieuwe inrichting bepaalt voor een groot deel hun woongenot, de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van het gebied. Andere belanghebbenden zijn de weggebruikers, zoals de vele fietsers, voetgangers, automobilisten en busreizigers die het gebied dagelijks doorkruisen. Ook de beheerders en de Vervoerregio Amsterdam hebben belang bij goede infrastructuur en een optimaal ingerichte openbare ruimte. In deze nota zijn al deze belangen gebundeld en tot uitdrukking gebracht in het schetsontwerp.

1.6 Moties

De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van de Agenda Amsterdam Autoluw meerdere moties aangenomen met betrekking tot maatregel 15. Hij heeft gevraagd om een integrale aanpak van de drie straten, waarbij bewoners uit het gebied worden betrokken. Deze nota is hiervan het resultaat. Daarnaast heeft de gemeenteraad gevraagd om de leefbaarheid in de Kattenburgerstraat te verbeteren. In deze nota zijn verschillende maatregelen beschreven als uitwerking van de aangenomen moties (zie tabel A met verwijzingen).

Motie	Maatregel	Hoofdstuk
57.20	Verlagen maximumsnelheid naar 30 km/uur in Kattenburgerstraat	hoofdstuk 7
53.20	Onderzoek variant Oostertoegang met fietspad boven het water	hoofdstuk 5
53.20	Negatieve bijeffecten zo klein mogelijk maken door uitvoering van maatregelen op elkaar af te stemmen	hoofdstuk 8
52.20	Parkeervrij maken Kattenburgerstraat	hoofdstuk 7
64.20	Parkeren touringcars Kattenburgerstraat fysiek onmogelijk maken	hoofdstuk 7
79.20	Organiseren bewonersavonden Kattenburg	hoofdstuk 3
79.20	Opstellen integraal plan waarbij verkeer zo goed mogelijk wordt verspreid en aanvullende maatregelen worden getroffen om negatieve effecten van extra verkeer te verminderen	hoofdstuk 2
79.20	Opstellen integrale Nota van Uitgangspunten	voorliggende nota
79.20	Effecten van maatregelen evalueren en rapporteren aan de raad	hoofdstuk 2

Tabel A Maatregelen ter verbetering leefbaarheid Kattenburgerstraat

1 Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad

Een aantal maatregelen als gevolg van de aangenomen moties wordt vooruitlopend op dit plan uitgevoerd. In bijlage 1 is een overzicht van de afhandeling van de moties weergegeven.

1.7 Maatschappelijke kosten-batenanalyse

Zeer recent is een Maatschappelijke Kosten-batenanalyse gemaakt (bijlage 8). Daaruit blijkt dat de maatregelen een zeer positief effect hebben op de ruimtelijke kwaliteit, zorgen voor comfortabele routes voor fietsers en voetgangers en voor meer veiligheid in het gebied. Kruisingen worden overzichtelijker, langzaam verkeer wordt beter gescheiden van autoverkeer en er is meer ruimte voor langzaam verkeer.

Uitstoot van emissies en geluid en de luchtkwaliteit verbetert op de Prins Hendrikkade, maar verslechtert op de Piet Heinkade en Kattenburgerstraat. Op deze laatste worden extra maatregelen voorzien om die effecten van het autoverkeer te verminderen. Zo wordt de weg verschoven van de gevels, wordt stiller asfalt gebruikt en wordt een maximum snelheid van 30 km/ uur ingesteld. Zie voor meer informatie over emissies bijlagen 5.2 en 5.3

Al met al zijn de maatschappelijke kosten en baten min of meer met elkaar in evenwicht. Ook al zijn de gekwantificeerde baten met een factor 0,7 lager dan de kosten, de kwalitatieve effecten werken overwegend positief door.

1.8 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op het gebied als geheel: wat is de onderlinge samenhang, wat zijn de ambities ten aanzien van de Agenda Amsterdam Autoluw, wat zijn de verwachte verkeerskundige gevolgen van de plannen? Hoofdstuk 3 behandelt de participatie. Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de relevante beleidskaders. In de hoofdstukken 5, 6 en 7 worden de uitgangspunten voor de afzonderlijke straten en projectgebieden behandeld. In hoofdstuk 8 wordt globaal de fasering van de uitvoering beschreven. Hoofdstuk 9 geeft in het kort het vervolgtraject weer. De bijlagen bevatten achtergrondinformatie (historie, beschrijving huidige situatie, cijfermatige deel van de circulatieanalyse, schetsontwerpen).

2

Integrale benadering ruimte

2.1 Amsterdam maakt ruimte

Meer lucht, meer ruimte en een bereikbare stad. Amsterdam groeit, zowel in inwoneraantal als in het aantal arbeidsplaatsen en bezoekers. Hierdoor neemt de druk op de openbare ruimte toe. Als scherpe keuzes uitblijven, neemt de automobiliteit toe, terwijl we juist ruim baan willen geven aan fietsers, voetgangers en openbaar vervoer. Ook willen we ruimte maken voor groen, spelen, voorzieningen en verblijf. De Agenda Amsterdam Autoluw (2020) is erop gericht om deze ruimte te creëren. De auto is en blijft een vitaal onderdeel van de stedelijke mobiliteit, bijvoorbeeld als vervoersmiddel voor logistiek transport, voor mindervaliden en voor gezinnen. Maar rijden en parkeren in de stad gaat er de komende jaren wezenlijk anders uitzien. Amsterdam maakt ruimte door geleidelijk minder plek voor de auto te reserveren.

Geleidelijke ingrepen en maatregelen

Nu al nemen we maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren en meer ruimte voor fietsers en voetgangers te creëren. Met ingrepen in de autocirculatie zorgen we ervoor dat autoverkeer zich verplaatst naar wegen die hier beter op zijn toegerust. Op deze wegen nemen we vervolgens aanvullende maatregelen om negatieve effecten te beperken en binnen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidshinder te blijven. Naarmate de auto-instroom daalt, kunnen we op steeds meer wegen maatregelen nemen die de leefbaarheid verder verbeteren.



Figuur 2 Muntplein autoluw, meer ruimte voor fietser en voetganger

Het is niet mogelijk om overal tegelijkertijd maatregelen te nemen. Tijdens werkzaamheden zijn er omleidingsroutes nodig, zodat iedereen bereikbaar blijft. Door consequent beleid te voeren op minder ruimte voor auto's, op meer alternatief vervoer en op gedragsmaatregelen zal het aandeel van de auto in het stedelijk mobiliteitssysteem de komende jaren afnemen.

2.2 Integrale aanpak autoluw Amsterdam

Zoals in hoofdstuk 1 aangegeven vormen de straten uit deze nota één netwerk. Er lopen twee routes door het gebied: de route De Ruijtertunnel-Oostertoegang-Odebrug-Prins Hendrikkade en de route De Ruijtertunnel-Piet Heinkade-Kattenburgerstraat. Als we op de ene route maatregelen treffen, heeft dit effect op de andere route. Daarnaast kijken we naar de impact van aanpalende projecten, zoals bij de Haarlemmer Houttuinen (maatregel 17, Agenda Amsterdam Autoluw). Uit verkeersonderzoek blijkt dat maatregel 17

2 Integrale benadering ruimte

naast minder verkeer op de Haarlemmer Houttuinen ook zorgt voor minder verkeersbewegingen in het gebied Oostertoegang, Prins Hendrikkade en Kattenburgerstraat.

In deze nota kijken we per straat, maar ook voor de straten bij elkaar, wat de meerwaarde is en welke uitgangspunten daarbij nodig zijn. Belangrijke voorwaarden bij het nemen van de maatregelen zijn dat het verkeer blijft doorstromen en dat de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluid niet worden overschreden (zie bijlage 5.2 Rapportage TNO). We willen dat het geheel van maatregelen in een gebied per saldo leidt tot minder auto's. In straten waar de verkeersintensiteit tijdelijk toeneemt door maatregelen op andere plekken, wordt onderzocht met welke aanvullende maatregelen de gevolgen van deze toename kunnen worden beperkt. Ook bij tijdelijke situaties mogen wettelijke normen niet worden overschreden.

2.3 Samenvatting verkeersonderzoek

Van nulmeting tot uitkomsten

Deze nota gaat weliswaar alleen over de Oostertoegang, Prins Hendrikkade en Kattenburgerstraat, maar omdat de verkeerscirculaties ten oosten en ten westen van Amsterdam Centraal invloed op elkaar hebben, zijn de verwachte effecten van de maatregelen integraal geanalyseerd. Onderzocht is welke maatregelen de meeste baten opleveren. Er zijn historische meetgegevens, data van verkeerslichtinstallaties en reisgegevens van TomTom en Google gebruikt.

Maatregel 15

Hoogwaardige fietsverbinding oostelijk Pontplein-Mr. Visserplein realiseren en herinrichting Kattenburgerstraat

De autoroutes worden aangepast. Door invoering van eenrichtingsverkeer in noordelijke richting van de Prins Hendrikkade tot aan de De Ruijterkade ontstaat er ruimte voor een aantrekkelijke en veilige fietsroute van het oostelijk Pontplein tot het Mr. Visserplein en van de Kattenburgerstraat tot voorbij het Centraal Station. Doordat autoverkeer van de Gelderse kade naar de Prins Hendrikkade straks alleen nog maar rechtsaf kan, wordt de oversteek Oostertoegang-Odebrug-Geldersekade voor fietsers sterk versimpeld en verkeersveiliger. Zo ontstaat er een hoogwaardige fietsverbinding van het oostelijk Pontplein naar het Mr. Visserplein. Dit is wenselijk omdat deze fietsroute nu al overbelast is en de druk op deze route toeneemt vanwege de verplaatsing van het IJpleinveer naar het oosten. Doorgaand autoverkeer van de De Ruijtertunnel naar de IJtunnel/Valkenburgerstraat gaat rijden via de Piet Heinkade en de Kattenburgerstraat. Daarmee neemt de hoeveelheid verkeer op de Prins Hendrikkade af, zodat er ruimte komt voor een hoogwaardig tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de straat, voor een goede doorstroming van bussen en voor een aantrekkelijke inrichting van de kade. Door de ingrepen op de Odebrug en in de Oostertoegang neemt het verkeer op de Piet Heinkade en de Kattenburgerstraat toe. Met een aantal maatregelen kan dit extra verkeer verwerkt worden. De kruising Piet Heinkade-Kattenburgerstraat en de Kattenburgerstraat zelf worden heringericht om de effecten van het extra verkeer op de luchtkwaliteit en het geluid te beperken en om de doorstroming te verbeteren.

Maatregel 17

Fietsroute Haarlemmer Houttuinen nog autoluwer

Het viaduct over de Haarlemmer Houttuinen maakt plaats voor een gelijkvloerse kruising met de Korte Prinsengracht. Er komt een doorgaande fietsverbinding van Amsterdam Centraal naar stadsdeel West. Hierdoor vermindert het fietsverkeer op de Haarlemmerstraat en de Haarlemmerdijk. De route kan de Haarlemmer Houttuinen veranderen in een autoluwe, verkeersveilige, open en groene woon- en verblijfsruimte. Bovenop de aangekondigde plannen wordt het doorgaand verkeer op de Haarlemmer Houttuinen geweerd met een beperkt aantal gerichte autocirculatiemaatregelen. Het gaat om eenrichtingsverkeer in oostelijke richting op de nieuwe brug over de Korte Prinsengracht, eenrichtingsverkeer in zuidelijke richting op de Westerdokskade en de Westertoegang.

2 Integrale benadering ruimte



Figuur 3 Te verbeteren fietsroutes centrum Agenda Autoluw Amsterdam

Met het Verkeersmodel Amsterdam (VMA) zijn vervolgens op basis van deze gegevens de verkeerskundige effecten van diverse varianten berekend. Ook is gekeken of aan de randvoorwaarden wordt voldaan (per saldo minder auto's, waarborgen doorstroming, geen overschrijding wettelijke normen). Verder is berekend wat eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang afzonderlijk en in combinatie met de circulatormaatregelen rond de Haarlemmer Houttuinen NU en LATER (in 2030) oplevert. Na de VMA-VISSIM rapportage van 29 april 2020 is er nog een aantal andere verkeersvarianten met betrekking tot maatregel

15 uitgevoerd, onder andere met invoering van 30 km/u in de Kattenburgerstraat. Dat heeft geleid tot een actualisatie van de cijfers uit de VMA-VISSIM rapportage (bijlage 5.1). In tabel B zijn de meest recente cijfers weergegeven. De gepresenteerde cijfers zijn de uitkomst van een verkeersmodel, deze kunnen in de praktijk iets hoger of lager uitvallen.

Uitkomsten verkeersberekeningen ten behoeve van maatregel 15, Agenda Amsterdam Autoluw

Invoering eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang betekent voor de verkeersintensiteit nu (per etmaal, beide richtingen):

- Kattenburgerstraat van 9.800 naar 11.800 voertuigen, toename van 20%;
- Prins Hendrikkade van 17.000 naar 10.000 voertuigen, afname van 41%, omdat er geen verkeer meer vanuit de Oostertoegang komt.
- Piet Heinkade van 17.200 naar 20.200 voertuigen, toename van 17%;

Invoering eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang en maximum snelheden in de Kattenburgerstaat en Prins Hendrikkade van 30 resp. 50 km/uur betekent voor de verkeersintensiteit nu (per etmaal, beide richtingen):

- Kattenburgerstraat van 9.800 naar 9.300 voertuigen, afname van 5%;
- Prins Hendrikkade van 17.000 naar 10.900 voertuigen, afname van 36%, omdat er geen verkeer meer vanuit de Oostertoegang komt.
- Piet Heinkade van 17.200 naar 20.800 voertuigen, toename van 21%;

Invoering eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang, betekent voor de verkeersintensiteit nu (combivariant):

- Kattenburgerstraat van 9.800 naar 10.900 voertuigen, toename van 11%;
- Prins Hendrikkade van 17.000 naar 10.300 voertuigen, afname van 39%, omdat er geen verkeer meer vanuit de Oostertoegang komt.
- Piet Heinkade van 17.200 naar 16.900 voertuigen, afname van 2%.

Invoering eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang plus maatregelen rond Haarlemmer Houttuinen plus maximum snelheden in de Kattenburgerstaat en Prins Hendrikkade van 30 resp. 50 km/uur betekent voor de verkeersintensiteit nu (per etmaal, beide richtingen):

- Kattenburgerstraat van 9.800 naar 9.300 voertuigen, afname van 5%;
- Prins Hendrikkade van 17.000 naar 10.500 voertuigen, afname van 38%, omdat er geen verkeer meer vanuit de Oostertoegang komt.
- Piet Heinkade van 17.200 naar 16.800 voertuigen, afname van 2%.

Tabel B Verkeersberekeningen van verschillende maatregelen

2 Integrale benadering ruimte

Samenhang maatregel 15 en 17 Agenda Amsterdam Autoluw

Deze nota gaat over het gebied waar maatregel 15 van toepassing is. Dat neemt niet weg dat de beoogde maatregelen aan de westzijde (maatregel 17) en de oostzijde van het stationsgebied (maatregel 15) van invloed op elkaar zijn. Om dit inzichtelijk te maken is er een integrale verkeersanalyse gemaakt.¹ Hieruit komt naar voren dat bij uitvoering van zowel de autoluwe circulatiemaatregelen aan de oostkant² als aan de westkant³ van Amsterdam Centraal dit in beide gebieden tot minder toename van verkeer zorgt. Ook blijkt dat eenrichtingsverkeer op de Haarlemmer Houttuinen meer positief effect in de Oostertoegang heeft dan andersom. De verwachting is dat invoering van eenrichtingsverkeer op de Oostertoegang zorgt voor 20% meer verkeer in de Kattenburgerstraat. Wanneer er ook op Haarlemmer Houttuinen eenrichtingsverkeer wordt gerealiseerd, neemt de verkeersintensiteit op de Kattenburgerstraat toe met 11%. Als beide maatregelen worden uitgevoerd, is de toename dus minder.

Wanneer 30 km/h in de Kattenburgerstraat wordt ingevoerd, dan wordt het verkeer meer over de hoofdroutes geleid in plaats van dwars door de stad. De verkeersintensiteit op de Kattenburgerstraat komt dan ongeveer 5% onder het huidige niveau (circa 9.300). Ook is gekeken wat het effect van 30 km/uur is als zowel maatregel 15 als maatregel 17 wordt ingevoerd.

Voor de Kattenburgerstraat blijft dat een lichte daling (5%) van het autoverkeer ten opzichte van de huidige situatie. Aan de Piet Heinkade leidt dit vergeleken met nu tot een verbetering (- 2%).

2.4 Effecten van maatregelen op luchtkwaliteit en geluid

Aanpassing van de verkeerscirculatie leidt tot andere verkeersstromen. Er is onderzocht wat het effect is van de aangepaste verkeerscirculatie op de luchtkwaliteit en geluid in de straten (zie bijlage 5.2 - 5.3). De uitstoot in de straten blijft in de nieuwe situatie binnen de wettelijke normen. De geluidsniveaus in de straten zijn in de huidige situatie al relatief hoog. Deze blijven met de voorgenomen maatregelen relatief hoog. Op de Prins Hendrikkade vermindert de hoeveelheid autoverkeer en daarmee ook de uitstoot en geluidshinder die dit autoverkeer veroorzaakt. Als de maximumsnelheid in de Kattenburgerstraat 50 km/u blijft, neemt het autoverkeer in de Kattenburgerstraat en Piet Heinkade toe. Dat leidt tot een lichte verslechtering van de luchtkwaliteit en het geluid in deze straten. Deze waarden voldoen aan de wettelijke norm. In deze nota zijn aanvullende maatregelen beschreven om de effecten op luchtkwaliteit en geluidshinder als gevolg van het extra autoverkeer in de Kattenburgerstraat te beperken (paragraaf 7.3). Als echter een maximum snelheid van 30 km/uur in de

Kattenburgerstraat wordt ingevoerd, dan leidt dit tot een lagere verkeersintensiteit dan nu.

2.5 Monitoring maatregelen

Monitoring maakt integraal onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma Autoluw. De effectiviteit van de maatregelen worden op verschillende niveaus geëvalueerd.

In het geval van de uitwerking van maatregel 15 wordt een projectevaluatie uitgevoerd om vast te stellen of de gewenste resultaten van de maatregelen daadwerkelijk optreden. Ook wordt gekeken of er ongewenste bijeffecten optreden. De wijze van monitoring wordt bepaald bij het uitvoerings- en kredietbesluit.

¹ Hierbij is het effect van de pilot knip Weesperstraat niet meegenomen, omdat deze een tijdelijk karakter krijgt, en het nog niet duidelijk is of, en zo ja, wanneer en in welke vorm een uiteindelijke knip wordt gerealiseerd. Vanwege deze onzekerheden kon deze maatregel niet worden opgenomen in de huidige berekeningen.

² Eenrichtingsverkeer Oostertoegang en Odebrug en vanaf de Geldersekeade verplicht rechtsaf op de Prins Hendrikkade.

³ Eenrichtingsverkeer op de brug over de Korte Prinsengracht, geen verkeer Westerdokskade en eenrichtingsverkeer Westertoegang.

3

Participatie

Voorafgaand aan de besluitvorming van de Agenda Amsterdam Autoluw is in stadsgesprekken met bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden gesproken over hun ervaringen en wensen voor de autoluwe stad. De uitkomsten van deze gesprekken zijn betrokken bij de totstandkoming en de besluitvorming van de Agenda Amsterdam Autoluw (vastgesteld op 23 januari 2020). Tijdens de behandeling zijn diverse moties en amendementen aangenomen. Een deel van de moties heeft betrekking op maatregel 15 en is meegenomen in deze nota (zie paragraaf 1.6 en bijlage 1).

Vanaf 2018 zijn bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken bij de totstandkoming van de uitgangspunten van de Prins Hendrikkade en Kattenburgerstraat. Aandachtspunten en wensen zijn geïnventariseerd. Waar mogelijk zijn ze verwerkt in de uitgangspunten van deze nota. Tijdens de inspraakperiode hebben bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden opnieuw aangegeven wat zij vinden van de plannen.

3.1 Bewonersbijeenkomsten Agenda Amsterdam Autoluw

Hieronder zijn de belangrijkste participatiemomenten tijdens de totstandkoming van de Agenda Amsterdam Autoluw op een rij gezet.

Informatieavond, 28 oktober 2019

De Agenda Amsterdam Autoluw en gerelateerde

omgevingsprojecten in Centrum-Oost zijn voorgelegd aan bezoekers van de informatieavond. Hierbij kwamen de projecten Oostertoegang, Prins Hendrikkade Oost en Kattenburgerstraat aan de orde. Tijdens de avond is het schetsontwerp van de herinrichting van de Prins Hendrikkade en de Oostertoegang informeel getoetst. De meeste aanwezigen waren positief over de plannen, op grond van de verbeteringen voor fietsers op de route door de Oostertoegang, die als onprettig, druk en onveilig wordt ervaren. Daarnaast is gepleit voor een betere oversteekbaarheid van de Prins Hendrikkade.

Informatiebijeenkomst gevolgen Kattenburgerstraat, 29 oktober 2019

Tijdens een bijeenkomst in Pakhuis de Zwijger kregen bewoners specifiek toelichting op de gevolgen van maatregel 15 voor de Kattenburgerstraat. Bewoners van de Kattenburgerstraat en de kruising Piet Heinkade uitten hun zorgen over de leefbaarheid in de buurt en over de gevolgen van de maatregel. Naar aanleiding van de presentatie van maatregel 15 zijn er lawaaioprotesten geweest in de Kattenburgerstraat en bij het Stadhuis.

Inspraak vergadering raadscommissie Mobiliteit, Luchtkwaliteit & Duurzaamheid (MLD), 31 oktober 2019

Bewoners van de Kattenburgerstraat spraken in bij de vergadering van de raadscommissie MLD. Daarop heeft de verantwoordelijk wethouder in een bewoners- en raadsbrief aangegeven dat zij nader in gesprek wilde met de bewoners van de Kattenburgerstraat. Aansluitend zijn er gesprekken geweest met vertegenwoordigers van bewoners.

Vergadering raadscommissie MLD, 16 januari 2020

Tijdens de behandeling van de Agenda Amsterdam Autoluw in de raadscommissie MLD hebben zowel bewoners van de Prins Hendrikkade Oost als van de Kattenburgerstraat ingesproken.

Werkbezoek bestuurders, 20 mei 2020

De verantwoordelijk portefeuillehouder en de verantwoordelijk dagelijks bestuurder van stadsdeel Centrum hebben op 20 mei 2020 een werkbezoek gebracht aan de Prins Hendrikkade en de Kattenburgerstraat en met bewoners gesproken. De bewoners hebben hun zorgen geuit over zowel de huidige als toekomstige situatie. Zij pleitten voor een blijvend rustiger en leefbaarder straat.

3.2 Bewonersbijeenkomsten Kattenburgerstraat en kruising Piet Heinkade

Voor het opstellen van de uitgangspunten voor de Kattenburgerstraat zijn diverse bijeenkomsten voor bewoners georganiseerd:

Informatiemarkt fietsnetwerk, 11 oktober 2018

In Pakhuis de Zwijger kregen bewoners informatie over de plannen voor verbetering van het fietsnetwerk Piet Heinkade, Kattenburgerstraat en het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Informatiemarkt vernieuwing Kattenburgerstraat, 12 november 2019

In de Oosterkerk kregen bewoners informatie over de plannen. Ook konden zij aandachtspunten en wensen

3 Participatie

delen met de projectorganisatie. Het belangrijkste signaal tijdens deze bijeenkomst was de grote zorg voor het extra autoverkeer in de straat en de gevolgen voor de luchtkwaliteit en geluidshinder bij de woningen. Er werden veel ideeën en wensen gedeeld om de leefbaarheid in de straat te verbeteren. Deze punten zijn verwerkt in de uitgangspunten van deze nota.

Digitale presentatie stand van zaken onderzoeken Kattenburgerstraat, 25 juni 2020

Deze presentatie vond online plaats vanwege de beperkingen als gevolg van de COVID-19-uitbraak. Bewoners zijn tijdens deze presentatie geïnformeerd over de resultaten van de uitgevoerde onderzoeken en over de mogelijkheden om de leefbaarheid in de straat te verbeteren.

Vervolggesprek verkeersonderzoeken Kattenburgerstraat 22 juli 2020

Naar aanleiding van de digitale presentatie heeft



Figuur 4 **Bewoners in gesprek over plannen Kattenburgerstraat**

een aantal bewoners aangegeven graag een vervolggesprek te willen over de resultaten van de verkeersonderzoeken. Tijdens dit vervolgoverleg zijn de resultaten uit de verkeersonderzoeken besproken.

Gemeentelijke projectpagina

Op de gemeentelijke projectpagina's wordt informatie geplaatst.

www.amsterdam.nl/projecten/kattenburgerstraat

Contact in klein comité

Naast de formele contactmomenten is er divers contact tussen belanghebbenden en leden van ambtelijke projectgroepen. Deze contacten verlopen via telefoon, mail, WhatsApp en persoonlijke gesprekken.

3.3 Bewonersbijeenkomst Prins Hendrikkade

Informatiebijeenkomst, 29 mei 2019

Op deze inloopavond voor de buurt kwamen meer dan 115 bezoekers uit de directe omgeving af, vooral bewoners, lokale ondernemers en vertegenwoordigers van de musea. Tijdens deze bijeenkomst zijn de wensen en aandachtspunten van de deelnemers geïnventariseerd (zie bijlage 3. Participatie.) In paragraaf 6.3 zijn de wensen en eisen van belanghebbenden vertaald in de uitgangspunten voor het ontwerp.

Geïnteresseerde bewoners van de omgeving van de Prins Hendrikkade hebben op 25 juni 2020 ook deelgenomen aan de digitale presentatie van de stand van zaken onderzoeken Kattenburgerstraat.

Gemeentelijke projectpagina

Op de gemeentelijke projectpagina's wordt informatie geplaatst.



Figuur 5 **Inloopbijeenkomst 29 mei 2019**

www.amsterdam.nl/projecten/prinshendrikkade

Contact in klein comité

Naast de formele contactmomenten is er divers contact tussen belanghebbenden en leden van ambtelijke projectgroepen. Deze contacten verlopen via telefoon, mail, WhatsApp en persoonlijke gesprekken.

3.4 Afstemming Vervoerregio Amsterdam en GVB

De gemeente heeft regelmatig overleg gevoerd met vertegenwoordigers van Vervoerregio Amsterdam (VRA) en GVB om wensen en eisen zo goed mogelijk te vertalen in het verkeerskundig ontwerp. Ook de verkeersonderzoeken zijn met VRA en GVB besproken. VRA en GVB hebben ingestemd met het verkeerskundig schetsontwerp, maar hebben vragen bij 30 km/uur, vooral in relatie tot doorstroming van het openbaar vervoer. Bij de uitwerking wordt met hen bekeken hoe we hieraan tegemoet kunnen komen.

4

Beleidskaders

In onderstaande tabel staan de relevante beleidskaders van de gemeente en Vervoerregio Amsterdam.

Relevante beleidskaders	Inhoud op hoofdlijnen
Agenda Amsterdam Autoluw (2020)	De Agenda Amsterdam Autoluw bevat 27 voorstellen voor maatregelen, pilots en onderzoeken voor meer leefruimte en schone lucht. De maatregelen richten zich op Ander en schoon vervoer, Minder auto's op de weg, Minder parkeerplekken en meer openbare ruimte en een Prettige openbare ruimte. Maatregel 15 uit de Agenda Amsterdam Autoluw is het realiseren van een hoogwaardige fietsverbinding oostelijk Pontplein-Mr. Visserplein en herinrichting Kattenburgerstraat.
Beleidskader Verkeersnetten (2018)	De functie van de verkeersnetten is onder andere de stad bereikbaar houden, zorgen voor een goede bereikbaarheid tussen stadsdelen en goede en veilige doorstroming van het verkeer. De belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto staan in het beleidskader verkeersnetten. De verkeersnetwerken bestaan uit: <ul style="list-style-type: none"> ■ Plusnetten: gericht op het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen met de hoogste prioriteit als er afwegingen gemaakt moeten worden tussen netwerken; ■ Hoofdnetten: gericht op het behouden van voldoende ruimte om het verkeer af te kunnen wikkelen. Op de relevante kaarten uit het Beleidskader Verkeersnetten is te zien dat: <ul style="list-style-type: none"> ■ het traject Oostertoegang-Odebrug is Plusnet fiets, Plusnet bus en Hoofdnet Auto; ■ de Prins Hendrikkade Oost is Plusnet fiets, Plus/Hoofdnet bus, Plus/Hoofdnet voetganger en Hoofdnet auto; ■ de Kattenburgerstraat is Plusnet fiets, Hoofdnet bus, deels Hoofdnet voetganger en Plusnet corridor auto; ■ de status van een weg kan veranderen door herinrichting en ander gebruik; dit vergt een raadsbesluit.
Meerjarenplan Fiets 2017-2022	Een van de doelen van het MJP Fiets is 'comfortabel doorfietsen' door het verbeteren van bestaande fietsroutes, de aanleg van nieuwe routes en het beter verbinden van de verschillende delen van de stad. Belangrijk hierbij is het creëren van meer ruimte op de drukste fietsroutes in Centrum: <ul style="list-style-type: none"> ■ noord-zuidroute IJpleinveer-Oostertoegang-Geldersekade-Mr. Visserplein; ■ oost-westroute via de Prins Hendrikkade. Daarnaast worden er nieuwe routes aangelegd, zoals het fietspad Dijkgracht.
Investeringsagenda Mobiliteit (VRA)	Met de Investeringsagenda Mobiliteit zet Vervoerregio Amsterdam de projecten en maatregelen voort uit de eerdere investeringsagenda's Weg, OV, Fiets en Verkeersveiligheid. Door investeringen in de infrastructuur werkt Vervoerregio Amsterdam aan verbetering van de doorstroming van het OV en aan hoogwaardige fietsroutes. Ook wordt ingezet op de verkeersveilige inrichting van straten en het verhelpen van knelpunten in het wegennet. De fietsroute door de Oostertoegang en op de Prins Hendrikkade maakt deel uit van het Regionaal Netwerk fiets. In de eerdere Investeringsagenda OV, tweede tranche 2017-2021, staat dat het mogelijk zou kunnen zijn om de betrouwbaarheid van het OV op de Prins Hendrikkade te vergroten en/of de reistijd te verkorten door een vrije busbaan aan te leggen, in combinatie met twee paar toegankelijke haltes.

4 Beleidskaders

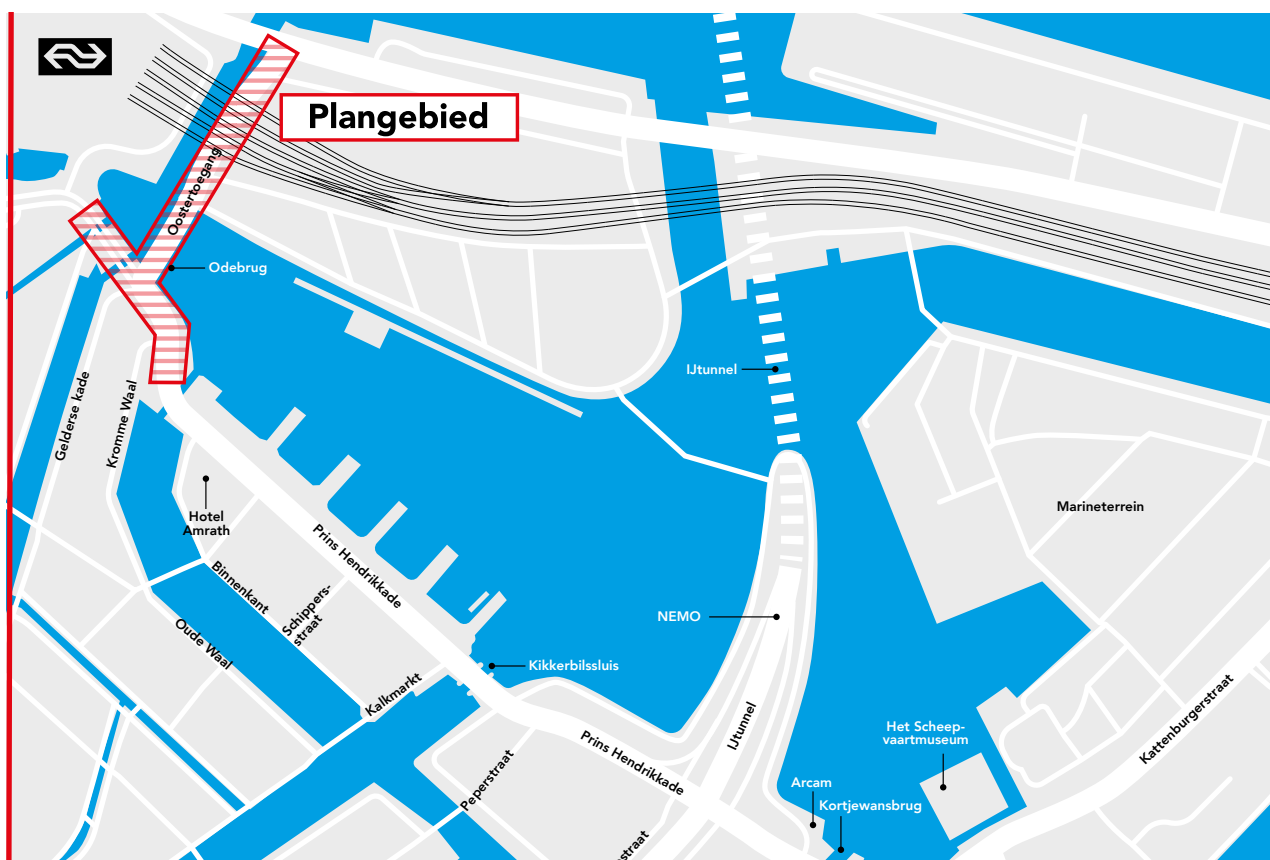
Relevante beleidskaders	Inhoud op hoofdlijnen
Beleidskader Puccinimethode (2018)	<p>De Puccinimethode is de standaard voor het Amsterdamse straatbeeld. We hanteren deze methode bij de inrichting van straten, pleinen en plantsoenen. De standaard staat voor een kwalitatief goede, fysieke inrichting van de openbare ruimte. Een inrichting die gebruiksvriendelijk, toegankelijk, veilig, beheersbaar, duurzaam, betaalbaar, samenhangend en mooi is.</p> <p>Het Beleidskader Puccinimethode kent vijf pijlers:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de gebruiker is gebaat bij eenvoud en vanzelfsprekendheid; 2. ambacht op elk schaalniveau; 3. duurzaamheid; 4. 'best practices' en innovatie; 5. samenwerken. <p>Het beleidskader omvat diverse handboeken waarin de technische uitwerking van het beleid is vastgelegd. Deze komen terug in de uitgangspunten per trajectdeel.</p>
Plan Openbare Ruimte Zuidelijke IJ-oevers (2000)	<p>Het Plan Openbare Ruimte IJ-oevers (POR) heeft als doel de diverse projecten bij de IJ-oevers in samenhang tot ontwikkeling te brengen. In het POR staat de ambitie om de verblijfsfunctie van de openbare ruimte te versterken en in balans te brengen met de verkeersfunctie: 'Daarmee wordt de barrière door het verkeer minder en wordt het gebied langs het historisch waterfront leefbaarder en veiliger, en er ontstaat een attractief verblijfsgebied.' Ook heeft het POR de ambitie om de onderdoorgangen van en naar het IJ te verbeteren, waaronder de Oostertoegang en de onderdoorgang Kattenburgerstraat.</p>
Actieplan Schone Lucht (2019)	<p>Diesel- en benzineauto's hebben in Amsterdam hun langste tijd gehad. De Prins Hendrikkade Oost is een van de drie straten in de stad waar de luchtkwaliteit nog niet aan de Europese norm voldoet (meting stikstofdioxide (NO₂), 2017). De gemeente wil in 2030 voldoen aan de adviesnormen van de World Health Organisation (die strenger zijn dan de Europese normen). Het Actieplan Schone Lucht omschrijft hoe de gemeente dat aanpakt, vooral door minder, slimmer en schoner verkeer.</p>
Amsterdam Rainproof (2014)	<p>Met het programma Amsterdam Rainproof werkt de gemeente samen met Waternet aan een regenbestendige stad. Het regent vaker harder en dit levert op veel plekken problemen op. De toenemende verharding draagt hieraan in negatieve zin bij. Daarnaast zijn de riolen ongeschikt voor de afvoer van extreem grote hoeveelheden regen. Het kruispunt van de Kattenburgerstraat met de Piet Heinkade is aangemerkt als extreem urgent knelpunt. Daarnaast is er ook regelmatig wateroverlast op de andere trajectdelen waarnaar in deze nota wordt verwezen.</p>
Nota Varen 1 (2018) en 2 (vast te stellen in 2020)	<p>Vooral de Nota Varen deel 2 geeft concrete maatregelen en doelstellingen aan. De belangrijkste punten, relevant voor het plangebied van deze nota, zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ regulering en uitbreiding van openbare en semi-exclusieve op- en afstaplocaties voor de rondvaart; ■ de zoektocht naar extra ligplaatsen; ■ toename van transport over water om kadebelasting te beperken en congestie in de stad te bestrijden; ■ verduurzamingsmaatregelen die erop gericht zijn dat in 2025 alle vaartuigen uitstootvrij varen (2030 voor pleziervaart buiten het centrumgebied); deze leveren een aanzienlijke vraag op naar laadlocaties.

4 Beleidskaders

Relevante beleidskaders	Inhoud op hoofdlijnen
Actieplan Geluid 2020-2023	<p>In het ontwerp Actieplan Geluid 2020-2023 worden beleidsuitgangspunten, maatregelen en acties voorgesteld die kunnen bijdragen aan het verminderen van ernstige hinder door omgevingslawaaï in Amsterdam.</p> <p>Het wegverkeer is de grootste bron van geluidshinder in Amsterdam. Het gaat daarbij ook om de overlast van brom- en snorfietsen. In het actieplan wordt veel aandacht besteed aan de beperking van geluid van wegverkeer door voorrang te geven aan OV en fiets, door meer 30 km/uur-wegen aan te wijzen, door uitstootvrij vervoer te bevorderen (ook voor brom- en snorfietsen, waarvoor per 2025 een uitstootvrije zone gaat gelden) en door geluidreducerend asfalt te realiseren op plaatsen waar dit technisch mogelijk is. In de Kattenburgerstraat is in 2020 geluidreducerend asfalt aangelegd bij het groot onderhoud aan de rijbaan.</p>
Beleidskader Verlichting (2017)	<p>Het Beleidskader Verlichting bepaalt welke rol verlichting speelt in Amsterdam. Het belangrijkste doel is het bevorderen van sociale veiligheid, verkeersveiligheid, beleving en sfeer in de stad door een integrale benadering van alle vormen van licht in de openbare ruimte, zowel openbaar als privaat. De benadering is gestoeld op de pijlers Licht op maat, Duurzaamheid en Innovatie. In de Oostertoegang, die nu relatief donker is en daardoor als sociaal onveilig wordt ervaren, moet de verlichting worden verbeterd.</p>
Inrichtingsprincipes voor een Autoluwe stad (2020)	<p>De Inrichtingsprincipes voor een Autoluwe stad zijn gericht op herverdeling van de ruimte: minder ruimte voor autoverkeer en parkeren, meer ruimte voor groen, fietsers, voetgangers en spelende kinderen en voor ontmoetingen op straat. Deze inrichtingsprincipes helpen projecten om samen met bewoners en ondernemers invulling te geven aan de ambities voor een leefbare en toegankelijke stad en vormen een aanvulling op de Puccinimethode.</p>
Agenda Touringcar 2020-2025	<p>De Agenda Touringcar schetst het kader voor hoe de gemeente de komende jaren met touringcars omgaat. De agenda wordt naar verwachting eind 2020 vastgesteld. Met de Agenda zet de gemeente in op drie doelen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Touringcars zijn uitstootvrij en dragen niet meer bij aan te hoge concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM10 en PM2,5) in de stad; 2. Geen grote, zware touringcars over kwetsbare bruggen en kades; 3. Minimaliseren van (parkeer)overlast door touringcars.
Duurzaamheid	<p>In het coalitieakkoord spreekt het college de ambitie uit om als stad een groene koploper te worden binnen Nederland en in Europa. Belangrijk onderdeel hiervan is een openbare ruimte die beter bestand is tegen de gevolgen van klimaatverandering (meer hitte, extreme buien). Groene stadsstraten dragen hieraan bij. Meer groen is dan ook een overkoepelende ambitie voor zowel de Prins Hendrikkade als de Kattenburgerstraat. Daarnaast komen de duurzame ambities van de stad terug in meerdere programma's en voorgestelde maatregelen, zoals hiervoor beschreven.</p>

5

Herinrichting Oostertoegang-Odebrug



Figuur 6 Plangebied Herinrichting Oostertoegang-Odebrug

5.1 Doel project

De herinrichting van de Oostertoegang en de Odebrug is erop gericht een betere, veilige fietsroute te realiseren van het IJpleinveer naar de Gelderse kade (en andersom), met tegelijkertijd meer ruimte voor voetgangers. Deze nota gaat over dit noordelijke deel van die route. Het andere deel van de fietsroute richting het Mr. Visserplein wordt in een aparte nota opgenomen.

5.2 Beschrijving plangebied

Het plangebied loopt vanaf de oversteek vanaf het IJpleinveer op De Ruijterkade tot en met de kruising met de Prins Hendrikkade.

5.3 Spoorbruggen ProRail

De spoorbruggen over de Oostertoegang zijn eigendom van ProRail. Vier van de vijf stalen spoorbruggen zijn meer dan honderd jaar oud en aan het einde van hun levensduur. Ze worden daarom door ProRail vervangen in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) Amsterdam.

5 Herinrichting Oostertoegang-Odebrug

Op 19 mei 2020 heeft het college van B en W het voorkeursbesluit Vernieuwing Oostertoegang vastgesteld. Hierin geeft het college aan dat het zinvol is om de vijfde spoorbrug te laten vervangen om meer ruimte voor fietsers en voetgangers te realiseren. Het leidt ook tot meer ruimtelijke kwaliteit. Daarnaast zorgt hoogtewinst ervoor dat hogere voertuigen, zoals elektrische GVB-bussen, bij calamiteiten gebruik kunnen maken van de onderdoorgang. De definitieve afweging vindt plaats in het najaar van 2020 als het uitvoerings- en kredietbesluit aan de raad wordt voorgelegd. Daarna start ProRail met de voorbereiding van de aanbesteding. De werkzaamheden aan de spoorbruggen vinden plaats tussen 2023 en 2029. Na afronding van de werkzaamheden volgt de definitieve inrichting van het maaiveld op basis van de in dit hoofdstuk opgenomen uitgangspunten.

5.4 Afwijking Beleidskader Verkeersnetten

In het Beleidskader Verkeersnetten is het traject Odebrug-Oostertoegang per abuis niet opgenomen als Hoofdnet voetganger. Het is immers een belangrijke voetgangersroute van het IJ naar de binnenstad. Bij het vaststellen van deze nota wordt voorgesteld om dit te corrigeren. Het Plusnet bus is van toepassing in de westbuis van de Oostertoegang, maar staat niet als zodanig opgenomen in het Beleidskader Verkeersnetten. Ook hiervan wordt voorgesteld om dit bij vaststelling van deze nota te corrigeren.

De Oostertoegang is nu nog Hoofdnet auto. Als eenrichtingsverkeer wordt ingevoerd, zal de weg worden afgewaardeerd tot basisnet.



Figuur 7 Oostertoegang-Odebrug huidige situatie Plusnet bus (blauw) in oostbuis in plaats van westbuis en ontbrekende schakel Plus/Hoofdnet voetganger (bruin)

5.5 Uitgangspunten voor het ontwerp

De uitgangspunten van het ontwerp zijn opgesteld op basis van Amsterdams beleid en na afstemming met verschillende partijen als Vervoerregio Amsterdam, GVB, nood- en hulpdiensten, de Fietsersbond, verschillende directies van de gemeente, en na gesprekken met belanghebbenden en met inachtneming van verwachte ontwikkelingen. De uitgangspunten vormen de grondslag voor het verdere ontwerpproces en leiden uiteindelijk tot een definitief ontwerp.

Voetganger

- Voor voetgangers aan de oostkant van de Oostertoegang en de Odebrug is de minimale eis 3,60 meter, waarbij gestreefd moet worden naar minimaal 5 meter vanwege drukte, zicht, ruimte en sociale veiligheid.
- Er komt een veilige en duidelijke oversteek voor voetgangers van Amsterdam Centraal naar Oosterdokseiland en vice versa met verkeerslichten en zebrapad.
- Er komt een veilige en duidelijke oversteek voor voetgangers tussen Oosterdokseiland en Oostertoegang met verkeerslichten en zebrapad.

5 Herinrichting Oostertoeegang-Odebrug



Figuur 8
Impressie Oostertoeegang met nieuwe spoorbruggen en meer ruimte voor fietser en voetganger

Fietser

- Het tweerichtingsfietspad wordt recht en minimaal 5 meter breed, met een goede doorstroming, gelegen aan de oostkant met een veilige oversteek van de Oosterdoks-kade en de Oosterdoksstraat.
- De oversteek met verkeerslichten, voor fietsers van Oosterdoks-eiland naar de oostelijke fietsenstalling van Amsterdam Centraal en vice versa, wordt overzichtelijk. Hierbij dient zowel een variant met een kort fietspad op de brug over het water van de Oostertoeegang als een shared space-oplossing te worden onderzocht.
- Tussen de rijbaan voor autoverkeer en het tweerichtingsfietspad komt een veiligheidsstrook van 1,20 meter breed (overrijdbaar door nood- en hulpdiensten).

- De overgang van het brede fietspad vanaf IJpleinveer (10 meter) naar de Oostertoeegang (fietspad 5 meter) wordt veilig, overzichtelijk en geleidelijk.
- Er worden maatregelen getroffen om fietsparkeren in de Oostertoeegang en op de Odebrug te voorkomen.

Openbaar vervoer

- De huidige situatie voor OV in de westbuis blijft bestaan.
- Het verbod voor fietsers en voetgangers in de westbuis van de Oostertoeegang blijft bestaan (uit oogpunt van veiligheid).

Autoverkeer

- Autoverkeer rijdt richting het IJ (eenrichtingsverkeer auto).
- De veiligheidsstrook van minimaal 1 meter, met een verhoging langs het water, vormt een veiligheidsbarrière voor auto's.
- Het materiaal en de breedte van de autorijbaan is ook geschikt voor een 30 km/uur-regime voor autoverkeer (3,5 meter bij 1 rijstrook, 6,5 meter bij twee rijstroken).
- Het kruispunt met de De Ruijterkade bestaat uit twee opstelstroken voor autoverkeer linksaf richting de Michiel de Ruijtertunnel, en één opstelstrook rechtsaf.

Nood- en hulpdiensten

- De calamiteitenroute voor nood- en hulpdiensten door de Oostertoeegang blijft. Het gaat om het aanrijden (politie en brandweer) en aan- en afrijden (ambulance) van de Michiel de Ruijtertunnel, het busplatform en de IJzijde. Voldoende hoogte (3,35 m) is hierbij essentieel, evenals toegankelijkheid van zowel de oostbuis als de westbuis (eventueel over busbaan in westbuis en over breed fiets/voetpad in zuidelijke richting in de oostbuis).

Openbare ruimte

- De openbare ruimte in de onderdoorgang, is aantrekkelijk en sociaal veilig, vrij van obstakels, open en overzichtelijk.
- De openbare verlichting is adequaat met extra aandacht voor fietspad en trottoir en, in de onderdoorgang, passend bij de monumentale

5 Herinrichting Oostertoegang-Odebrug

status van de Oostertoegang.

- Tijdens het oversteken wordt het zicht vanuit de zijstraten niet belemmerd door objecten in de openbare ruimte.
- Noodzakelijke objecten op of aan masten/palen worden zoveel mogelijk op of aan één mast/paal gecombineerd.
- De inrichting sluit aan bij de Inrichtingsprincipes Handboek In Openbare Ruimte, het POR en de projecten Oosterdok en Stationseiland.
- Afvalbakken in de openbare ruimte, met uitzondering van de onderdoorgang, worden conform beleid geplaatst om zwerfafval tegen te gaan.
- De openbare ruimte wordt met duurzaam en hoogwaardig materiaal conform de Puccinimethode ingericht.



Overig

- De onderdoorgang komt bij extreme regenbuien (60 mm per uur) niet onder water te staan (rainproof).

5.6 Verkeerskundig ontwerp

Bij het verkeersontwerp voor de Oostertoegang zijn verschillende varianten bekeken:

- fietspad en looproute aan de oostkant (voorkeursvariant, zie figuur 9);
- fietspad aan de waterkant (westkant);
- fietspad over het water.



Figuur 10

Drukste op het fietspad bij de Oostertoegang

De benodigde verbetering van de fietsroute, een van de drukste routes in Amsterdam, en extra ruimte voor voetgangers kunnen alleen worden gerealiseerd als beide 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.

Alternatieven

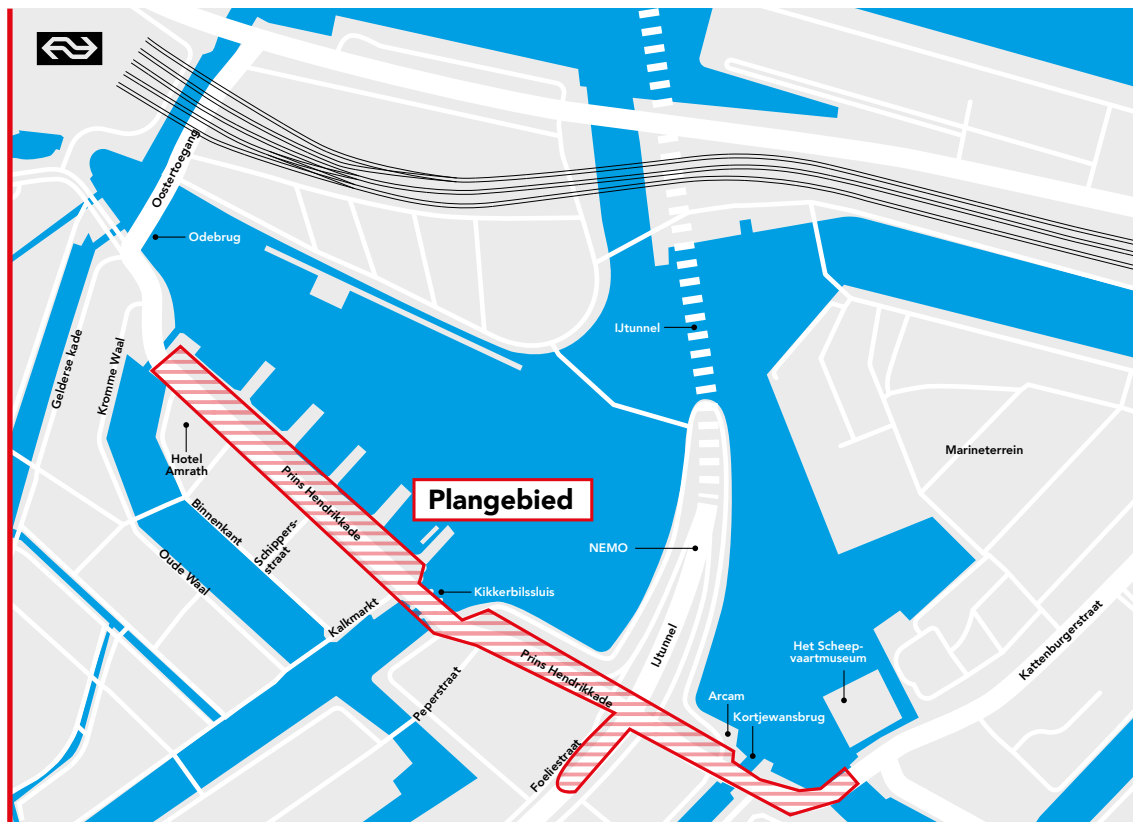
In bijlage 4 is een analyse van de bestaande situatie opgenomen. Naast de voorkeursvariant zijn er alternatieven bekeken. Deze zorgen niet voor de beoogde verbetering van de fietsroute door de Oostertoegang. De alternatieven zijn opgenomen in bijlage 1.

Figuur 9

Verkeerskundig ontwerp Oostertoegang met fietspad in oostelijke ligging

6

Herinrichting Prins Hendrikkade Oost



Figuur 11

Plangebied: Herinrichting Prins Hendrikkade Oost

6.1 Doel project

Het project is erop gericht de verblijfsfunctie van de openbare ruimte en de fietsroute te verbeteren. De verkeersfunctie wordt aangepast aan het toekomstig gebruik: meer langzaam verkeer, minder snelverkeer en een betere doorstroming van busverkeer. Bij de herinrichting wordt onderhoud uitgevoerd aan delen van de weg en aan civiele constructies, zoals bruggen en kades. Waternet en Liander sluiten aan bij het werk van de gemeente door voorafgaand aan de herinrichting onderhoud uit te voeren aan de ondergrondse infrastructuur (riool, waterleiding, elektrische leidingen).

6.2 Beschrijving plangebied

Het plangebied loopt vanaf de kruising met de Odebrug tot en met de Kattengerbrug en omvat het gebied van de gevels tot het water. Er komen drie rijstroken, een tweerichtingsfietspad aan de huizenkant en een wandelboulevard aan de waterkant. De bushaltes voor regionaal vervoer (stad uit) komen tegenover de bestaande halte regionaal vervoer (stad in) te liggen. Het groen en de bomenopstelling worden versterkt, uitgaande van de huidige situatie, waarbij de bodem wordt verbeterd zodat de boom beter kan groeien.

6 Herinrichting Prins Hendrikkade Oost

Het gebied op de hoge kade tussen de Odebrug en de Kikkerbilsluis, en het brugdek van de Kikkerbilsluis worden vernieuwd omdat ze in slechte staat verkeren. Er zijn op de lage kade en de aansluitende pieren tussen de Odebrug en de Kikkerbilsluis geen werkzaamheden gepland. Bij de sloop van de Oosterdoksdam in 2016 is gebleken dat ook het resterend 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.

Bij de trap naar het water komen waterplanten, eventueel in bakken, die het water zuiveren. Op de lage kade aan de westzijde van de IJtunnel komt een hellingbaan voor fietsers. Als onderdeel van dit project worden de wanden aan weerszijden van de IJtunnel verfraaid met groen.

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. De verkeerssituatie bij de Schippersgracht wordt overzichtelijker doordat de verkeerslichten worden verwijderd en het aantal rijbanen afneemt. De Foeliestraat wordt vernieuwd. Waternet vervangt er het riool omdat dit aansluit op het riool op de Prins Hendrikkade.

6.3 Uitgangspunten van het ontwerp

De uitgangspunten van het ontwerp zijn opgesteld op basis van Amsterdams beleid en na afstemming met verschillende partijen als Vervoerregio Amsterdam, GVB, nood- en hulpdiensten, de Fietsersbond, verschillende directies van de gemeente, en na gesprekken met belanghebbenden en met inachtneming van verwachte ontwikkelingen. De uitgangspunten vormen de grondslag voor het verdere ontwerpproces en leiden uiteindelijk tot een definitief ontwerp.

Voetgangers

- De voetgangersruimte bevat weinig obstakels, de minimale eis is 1.80 meter.
- De voetpaden verbinden op logische wijze aangrenzende looproutes in het gebied.
- De Prins Hendrikkade wordt veilig over te steken, overzichtelijk en uitnodigend.
- Het aantal oversteekplaatsen (zebrapaden) op de Prins Hendrikkade blijft gelijk aan de huidige situatie.

Fietsers/brommers/scooters

- De oost-westelijke fietsroute op de Prins Hendrikkade wordt veilig en comfortabel, sluit aan op de rest van het fietsnetwerk, voldoet aan de eisen uit de beleidskaders en wordt 4,5 meter breed, uitgevoerd in rood asfalt.
- De route Kortjewantsbrug-Kattenburgerbrug, als zwakste schakel in het fietsnetwerk, wordt een

tweerichtingsfietspad.

- De oversteekplaatsen voor fietsers wordt veilig, met zo weinig mogelijk conflicten met andere verkeersdeelnemers en voldoende opstelruimte en groen-lichttijd.
- Het aantal fietsparkeervoorzieningen voor zowel bewoners als bezoekers in het gebied is voldoende.
- De ordening van fietsparkeervoorzieningen wordt logisch, met extra aandacht voor plekken waar veel fietsen tegelijkertijd geparkeerd worden, zoals horeca en bushaltes.
- Er zijn parkeervoorzieningen speciaal voor brommers, scooters en in maat afwijkende fietsen.

Openbaar vervoer

- Bussen (stedelijk en regionaal vervoer) rijden zoveel mogelijk ongestoord; dit betekent dat ze in principe alleen stoppen bij de haltes.
- De betrouwbaarheid en doorstroming van het openbaar vervoer worden groter. De ambitie is om een rijtijdwinst van 20% te boeken op het gehele traject (IJtunnel-Amsterdam Centraal) ten opzichte van 2012 (Investeringsagenda OV 2017). De reistijd mag maximaal 15% afwijken van het gemiddelde (gebaseerd op de netto snelheid tussen de haltes).
- Er komt een vrijliggende busbaan (behalve op de bruggen) zonder risico op stilstaand autoverkeer.
- Nood- en hulpdiensten kunnen gebruikmaken van de busbaan.
- Het profiel van het nieuwe verkeersontwerp wijzigt niet als de maximumsnelheid 30 km/uur wordt.
- De bushalteperrons worden toegankelijk volgens de geldende normen.

6 Herinrichting Prins Hendrikkade Oost

Auto

- De Prins Hendrikkade blijft tweerichtingsverkeer, voor zover dat in de bestaande situatie zo is, zodat dit de ontsluitingsweg blijft van het gebied en de buurt.
- 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 servicestroom: laad- en losplekken, ondergrondse afvalcontainers, fietsparkeervoorzieningen, bomen en voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen.
- 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.
- Plekken voor elektrisch laden worden verplaatst naar een plek in de buurt zodat gebruikers van deze laadplekken hun auto kunnen blijven laden.

Nood- en hulpdiensten

- Prins Hendrikkade is als calamiteitenroute toegankelijk volgens de richtlijnen voor nood- en hulpdiensten, door rijden over de busbaan mogelijk te maken en voldoende marge aan te leggen tussen busbaan en rijbaan, zodat hulpdiensten weggebruikers kunnen passeren.

Taxi's en touringcars

- Er komen conform beleid geen touringcarparkeerplaatsen. Touringcars met ontheffing kunnen gebruikmaken van laad- en loszones of servicestroken.
- Taxistandplaatsen worden in het gebied mogelijk gemaakt.
- Taxi's mogen geen gebruikmaken van de busbaan op de Prins Hendrikkade.

Openbare ruimte/stedenbouw

- Waterfront: de binnenstad wordt verbonden met open water.
- Cultuur: een deel van het 'blauw Museumplein' wordt gebruikt als expositieruimte.
- De sfeer op de hoge kade is deftig, op de lage kade maritiem.
- De verblijfskwaliteit en de toegankelijkheid verbeteren doordat er meer ruimte en voorzieningen zijn om te verblijven.
- Sociale veiligheid: de openbare ruimte is vrij, open en overzichtelijk met extra aandacht voor trottoirs en de lage kade en met voldoende verlichting.
- De openbare ruimte blijft zoveel mogelijk vrij van obstakels. Nutskasten worden ondergronds of inpandig geplaatst, zodat de openbare ruimte volledig benut kan worden. Noodzakelijke objecten worden op of aan masten en palen gecombineerd.
- De inrichting sluit aan bij de Inrichtingsprincipes Handboek In Openbare Ruimte, het POR en de projecten Oosterdoks en Stationseiland.

Leefbaarheid

- De openbare ruimte nodigt uit tot wandelen, fietsen en sporten.
- De ecologie en groeiomstandigheden voor groen en bomen in de straat verbetert en hittestress vermindert.
- Gescheiden afval wordt deels in ondergrondse containers verzameld.
- Afvalbakken worden geplaatst om zwerfafval tegen te gaan.

Varen

- Aan de kade blijft er ruimte voor laad- en loslocatie(s) voor transport over water (goederen en afval) met mogelijk medegebruik door passagiersvaart als op- en afstaplocatie voor incidentele afvaart.
- Aanvullend vervoer over de wal (*last mile*) blijft mogelijk. Waar mogelijk worden aanwezige steigers voor nautische doeleinden behouden.

6 Herinrichting Prins Hendrikkade Oost



Figuur 12
Verkeerskundig ontwerp Prins Hendrikkade Oost



Figuur 13
Bestaande situatie; impressie toekomstige situatie
wegindeling Prins Hendrikkade

6.4 Verkeerskundig ontwerp

Er is een aantal principes opgesteld voor het ontwerp om van de Prins Hendrikkade oost een veilig en aantrekkelijk gebied te maken:

- Realiseren van een tweerichtingsfietsroute;
- Verbeteren van de doorstroming van busverkeer en verplaatsen van de regionale bushaltes (stad uit) naar de IJtunnelmond;
- Realiseren van een groene wandelboulevard aan het water en verbeteren van de oversteekbaarheid.

Deze principes worden hieronder nader toegelicht. Zie ook bijlage 4,2 voor een historisch perspectief en analyse van de bestaande situatie Prins Hendrikkade.

6.4.1 Tweerichtingsfietspad

De keuze is gemaakt om aan de huizenkant een doorlopende tweerichtingsfietsroute aan de zuidkant van de weg te realiseren. Aan de noordkant maakt het fietspad plaats voor een wandelboulevard. Het aantal rijbanen wordt minder en de bushaltes voor de streeklijnen worden verplaatst.

De ventwegen maken plaats voor de fietsroute. Autoverkeer met een bestemming of garage aan de Prins Hendrikkade wordt, voor zover mogelijk, zo snel mogelijk op de hoofdrijbaan toegelaten. Op plekken waar dit niet kan, worden inpandige parkeerplekken ontsloten door een fietsstraat of door middel van een ontheffing. Er verdwijnen zoveel mogelijk parkeerplaatsen.

Om ten oosten van de IJtunnel een volwaardige tweerichtingsfietsroute te maken aan de zuidzijde van de weg wordt het bestaande eenrichtingsfietspad op de Kortjewantsbrug en de Kattenburgerbrug verbreed tot tweerichtingsfietsroute. Dit lost de hinderlijke onderbreking in een belangrijke doorgaande fietsroute op.

Aan de westkant van de IJtunnel komt een hellingbaan die de huidige trap met fietsgoot vervangt. Zo ontstaat ook aan deze kant van de IJtunnel een hoogwaardige noord-zuidfietsroute. Aan de oostkant van de IJtunnel blijft de bestaande fietsroute behouden.

6 Herinrichting Prins Hendrikkade Oost



Figuur 14
Bestaande situatie; impressie nieuwe situatie, ter hoogte van Prins Hendrikkade 124

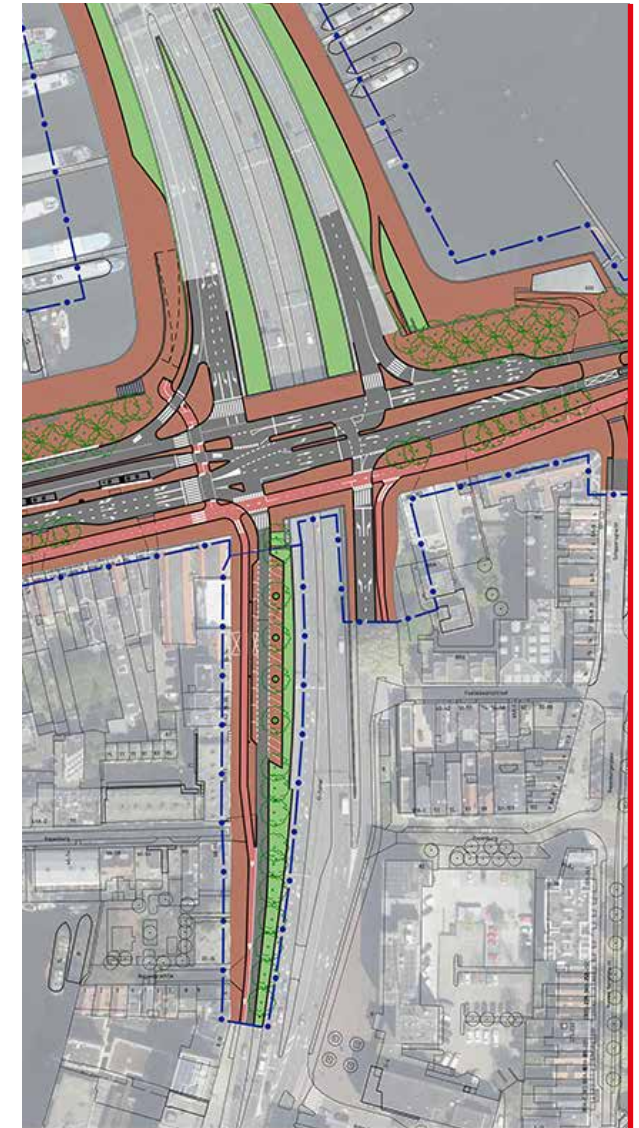
Het is niet mogelijk om zowel het noordelijk fietspad als de bushalte en het afslaand autoverkeer te behouden. Door het noordelijk fietspad op te heffen en het Kadijksplein alleen toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers ontstaat op deze locatie genoeg ruimte voor een overzichtelijkere, veiligere verkeerssituatie. Auto's bereiken het Kadijksplein via de Schippersgracht.



Figuur 15
Zuidzijde, bestaande situatie en impressie toekomstige situatie, ter hoogte van Prins Hendrikkade 192

Foeliestraat

Bij de herinrichting van de Foeliestraat blijft de bestaande fietsroute intact en wordt deze aangesloten op de Prins Hendrikkade. De parkeerplaatsen op de Foeliestraat blijven behouden (zie afbeelding 16).



Figuur 16
Verkeerskundig ontwerp Foeliestraat

6 Herinrichting Prins Hendrikkade Oost

6.4.2 Doorstroming busverkeer en verplaatsing streekbushaltes

De bushalte bij de IJtunnel voor het regionale vervoer de stad in ligt op de goede plaats. Deze halte ligt dicht bij bestemmingen op het Oosterdokseiland, bij het Scheepvaartmuseum, bij Nemo en op loopafstand van het Stadhuis.

In de nieuwe situatie ligt de bushalte voor streekvervoer (stad uit) tegenover de bestaande halte. Hierdoor ontstaat een logisch haltepaar en is de reikwijdte ervan groter. De haltes worden toegankelijk voor zoveel mogelijk reizigers, inclusief personen met een mobiliteitsbeperking,

zodat ze voldoen aan de wettelijke eisen (o.a. gelijkvloerse in- en uitstap, korte afstand tussen bus en halte, minimale haltebreedte 1,5 m). Bussen kunnen onafhankelijk van elkaar van de halte wegrijden zodat de wachttijd voor doorgaande bussen geminimaliseerd is en de bussen niet op elkaar hoeven te wachten. In de volgende fase wordt nagedacht over een prettige, sociaal veilige inrichting van de haltes. Daarbij wordt gekeken of er fietsparkeerplekken bij de haltes kunnen komen om de overstap tussen fiets en OV te vergemakkelijken.

Om deze bushalte aan te kunnen leggen bouwen we een van de twee afslagen richting de IJtunnel om tot bushalte. Hierdoor ontstaan er meer steunpunten, wordt het kruispunt bij de IJtunnelmond overzichtelijker en verbeteren we de oversteekbaarheid en de veiligheid van fiets en voetganger.

De aansluiting van verkeer van de Schippersgracht op de Prins Hendrikkade wordt nu nog door verkeerslichten geregeld. Door de verkeerslichten op te heffen neemt de doorstroming van het bus- en autoverkeer toe. De verkeerssituatie wordt eenvoudiger. Zonder het fietspad aan de noordkant rijdt (bus-) verkeer vanuit het oosten ongehinderd richting de IJtunnel. De haltes voor het stadsvervoer bij Grand Hotel Amrâth en bij de Nieuwe Vaart schuiven enkele meters op om ze goed in te passen in het nieuwe ontwerp.

De maximumsnelheid op de Prins Hendrikkade is 50 km/uur. Naar aanleiding van motie 51.20 (Ernsting c.s.; verbeteren Kattenburgerstraat door autofunctie terug te dringen) is onderzocht of de maximumsnelheid voor de Kattenburgerstraat verlaagd kan worden naar 30 km/uur. Voor de Prins Hendrikkade Oost wordt een aparte beoordeling gemaakt omdat hier zes regionale buslijnen en twee stadsbuslijnen rijden, terwijl een enkele stadslijn gebruikmaakt van de Kattenburgerstraat.



Figuur 17

Impressie nieuw perron bushalte streekvervoer aan de westkant IJtunnelmond,

6 Herinrichting Prins Hendrikkade Oost



Figuur 18
Huidige situatie met smal voetpad

6.4.3 Wandelboulevard en oversteekbaarheid

In het gebied is er op dit moment nauwelijks voetpad aanwezig (zie figuur 18). Er komt meer ruimte voor voetgangers door het voetpad aan de huizenkant te verbreden en aan de noordzijde van de Prins Hendrikkade een aaneengesloten, aantrekkelijke wandelboulevard te maken.

Dit gebeurt onder andere door gebruik te maken van de in ongebruik geraakte afslagstrook en het noordelijk fietspad op te heffen. 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.

Wandelboulevard en waterzicht

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).



Figuur 19
Huidige situatie: uitzicht op het Oosterdok

6 Herinrichting Prins Hendrikkade Oost



Figuur 20
Noordzijde, bestaande situatie; impressie nieuwe situatie



Figuur 21
Bestaande situatie; impressie toekomstige situatie

Groen en bomen

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.

We gaan waterplanten aanbrengen aan het einde van de watertrap bij het monument van Prins Hendrik. De waterplanten bieden een beleving van het water en de flora en fauna op het water. Het drijvende groen zuivert het water en biedt rust en nestmogelijkheden voor dieren op en rond het water.

Versterken haven- en brakwater-oevernatuur

Het gebied is uniek dankzij de haven- en brakwater-oevernatuur. De lage kade is een leefomgeving voor havennatuur. Tussen de historische kinderkoppen op de grond en de basaltblokken in de keermuur zitten brede voegen met allerlei planten en mossen. We gaan de havennatuur stimuleren door de voeg deels te vervangen door plantvriendelijker materiaal.

6 Herinrichting Prins Hendrikkade Oost



Figuur 22
Impressie oevernatuur aan de lage kade

Aan de lage kade bevindt zich ook een keermuur die geschikt wordt gemaakt voor bijzondere natuurlijke muurflora. Enkele hogere muurwanden, die nu hard en regelmatig betegeld zijn, kunnen met klimplanten groener worden.

Groene poort IJtunnel

In de monding van de IJtunnel zijn aan weerszijden van de weg driehoekige gazons aangelegd. Dit gazon heeft weinig ecologische waarde en vergt veel onderhoud. Onderzoek heeft aangetoond dat er minder vaak (één keer

per jaar) hoeft te worden gemaaid als we een schrale bodem aanbrengen. De vakken kunnen worden ingezaaid met kleurrijke, wilde, inheemse plantensoorten die vlinders, insecten en vogels aantrekken. Dit levert een bloemenvallei op als groene poort van de IJtunnel.

6.5 Stedenbouwkundig ontwerp

Voor het ontwerp van de openbare ruimte zijn principes opgesteld om van de Prins Hendrikkade een prettig en aantrekkelijk gebied te maken. De 'stadsnelweg' maakt plaats voor een verblijfsgebied met een groene wandelboulevard aan het water en een comfortabele fietsroute aan de huizenkant. De belangrijkste ingrepen om aan de doelstellingen van het project te voldoen, zijn:

- de verbinding tussen stad en open water versterken;
- de havensfeer behouden;
- een samenhangende, toegankelijke openbare ruimte creëren.



Figuur 23
Boulevard met zicht over het water, Hoboken, New York

6 Herinrichting Prins Hendrikkade Oost

Verbinding stad en open water

Een belangrijke kwaliteit van de hoge kade is de directe verbinding tussen de oude stad en het open water van de haven. De hoge kade heeft twee verschillende zijden. De huizenzijde heeft het karakter van een gracht: intiem, levendig en compact. De waterzijde is een open, vrije ruimte. Vanaf de hoge kade heeft de wandelaar goed uitzicht over het ruime water. We versterken de kwaliteit van de openbare ruimte aan de huizenzijde door aan te sluiten bij het Amsterdamse profiel met hardstenen banden, lantaarns en gebakken klinkerbestrating.

Het zicht op het open water aan de waterzijde is bepalend voor de plaatsing van groen, obstakels, hekken, etc. Het verblijfsgebied wordt ingericht als wandelboulevard met een zo breed mogelijk profiel. Het zicht op het water is de grote attractie en er is ruimte voor groen, (tijdelijke) kunst, wandelen, sport en dergelijke.

Havensfeer

In 1891 gaf Willem Witsen de sfeer van de oude haven treffend weer in een aquarel. Deze sfeer streven we na bij de herinrichting. Dit betekent dat we aansluiten bij het beeld waar een hoge en een lage kade worden verbonden door een typisch Amsterdamse keermuur. De toe te passen materialen worden al eeuwen in Amsterdam gebruikt, zoals kinderkoppen, ruw granieten dekzerken en behakt basalt in wildformaat. Een Amsterdams hek wordt gegoten in 150 jaar oude mallen. Het past bij de verblijfsruimte op de hoge kade waar men leunend op het hek kan uitkijken over weids water.

Figuur 24
Prins Hendrikkade,
Willem Witsen,
1891

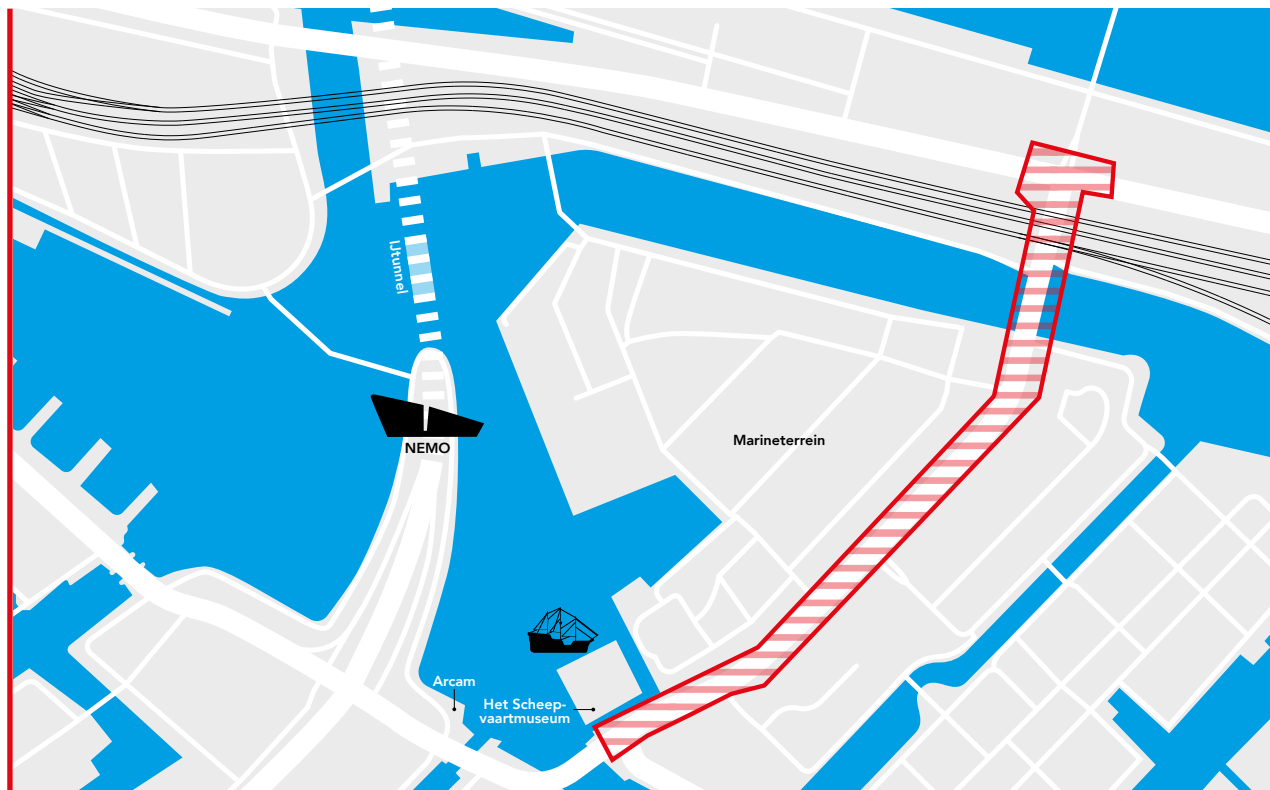


Samenhangende, toegankelijke openbare ruimte

In het ontwerp van de openbare ruimte wordt zoveel mogelijk een parallelle ordening toegepast van rooilijn (gebouwen), kadelij (water), objectenlijn (bomen, lantaarnpalen en servicestrook) en bandenlijn (verkeer). Hierbij komen de objecten zoveel mogelijk in één lijn te staan. Dit geeft de openbare ruimte een sterke samenhang met de omgeving. De verblijfsruimte doet overzichtelijk en opgeruimd aan.

7

Herinrichting Kattenburgerstraat



Figuur 25
Plangrenzen vernieuwing Kattenburgerstraat

7.1 Doel project

Het doel van dit project is om de Kattenburgerstraat toekomstbestendig en aantrekkelijk te maken. De straat wordt heringericht om een comfortabele, veilige fietsroute te realiseren. De straat wordt prettiger om in te verblijven. Daarnaast wordt de ontsluitingsfunctie voor het autoverkeer behouden, maar wordt de snelheidslimiet teruggebracht naar 30 km/uur. Er is aandacht voor veilige, logische oversteekplaatsen. Bovendien worden maatregelen genomen om geluidshinder te beperken en om de luchtkwaliteit te verbeteren voor de bewoners van de Kattenburgerstraat. Op die manier worden de effecten van het toenemende autoverkeer in de straat afgezwakt en wordt het een aantrekkelijke en leefbare straat.

7.2 Beschrijving plangebied

Het plangebied strekt zich uit van het Kattenburgerplein tot en met de Piet Heinkade. Het omvat de Kattenburgerstraat van gevel tot gevel, de Dijksgracht ter hoogte van de Mariniersbrug, de spoorwegonderdoorgang en de kruising met de Piet Heinkade.

7 Herinrichting Kattenburgerstraat

Hoewel het project in de eerste plaats gericht is op fysieke herinrichting van de straat, is ook onderzocht of beleidsmatige wijzigingen bijdragen aan de projectdoelstellingen. Dit kan door het afwaarderen van de straat van Plusnet corridor auto naar Hoofdnet auto en door verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/ uur uit oogpunt van de verkeersveiligheid.

Daarnaast worden er activiteiten ondernomen om de leefbaarheid in de buurt te verbeteren. De gemeente Amsterdam wil in gesprek met de huiseigenaren en woningcorporaties van de woningen aan de Kattenburgerstraat over maatregelen en activiteiten die daaraan bijdragen.

De Mariniersbrug en de onderdoorgang bij de spoordijk zijn nu erg krap. Het oplossen van deze knelpunten is cruciaal om de verkeersstromen in de oostelijke binnenstad te kunnen verbeteren. Daarom leggen we naast de Mariniersbrug een aparte brug aan en is een nieuwe fietstunnel ten oosten van het huidige viaduct nodig. Deze tunnel wordt een zogenaamde bijbestelling bij het Programma Hoogfrequent Spoor en wordt door ProRail gerealiseerd in opdracht van de gemeente. De extra spoortunnel wordt apart ter besluitvorming voorgelegd.

De Mariniersbrug is een rijksmonument. De historische waarde wordt gerespecteerd door af te zien van aanpassingen aan het uiterlijk van de brug. Het ontwerp van een nieuwe fiets- en voetgangersbrug tast het aanzicht van de Mariniersbrug niet aan.

7.3 Uitgangspunten voor het ontwerp

De uitgangspunten van het ontwerp zijn opgesteld op basis van Amsterdams beleid en na afstemming met verschillende partijen als Vervoerregio Amsterdam, GVB, nood- en hulpdiensten, de Fietzersbond, verschillende directies van de gemeente, en na gesprekken met belanghebbenden. De uitgangspunten vormen de grondslag voor het verdere ontwerpproces en leiden uiteindelijk tot een definitief ontwerp.

De Kattenburgerstraat is een belangrijke verkeersader in het oostelijk deel van de binnenstad. Het is een van de locaties waarbij de spoordijk kan worden gekruist die de Piet Heinkade met de stad verbindt. Met de Agenda Amsterdam Autoluw wordt het oostelijk deel van het centrum voorbereid op de veranderende stedelijke mobiliteit.

30 km/uur-limiet

Verlaging van de maximumsnelheid is een wens van een groot deel van de raad en van bewoners. Er is een VMA-studie gedaan naar de effecten van 30 km/uur op de Kattenburgerstraat en de uitwerking van maatregel 15. Daaruit blijkt dat het verkeer bij invoering van maatregel 15 in combinatie met een maximumsnelheid van 30 km/uur in de Kattenburgerstraat meer over de hoofdroutes worden geleid in plaats van dwars door de stad. Het autoverkeer verplaatst zich vooral naar de A10 via de Stadhouderskade en de S100. De verkeersintensiteit per etmaal op de Kattenburgerstraat komt dan uit op 9.300 motorvoertuigen. Dat is 5% onder het huidige niveau. Als ook maatregel 17 wordt ingevoerd dan heeft dat voor de Kattenburgerstraat verder geen effect. Wel heeft maatregel 17 effect op de Piet Heinkade, daar daalt de verkeersintensiteit naar 16.900

motorvoertuigen per etmaal, dat is 1% onder het huidige niveau.

Bij de Kattenburgerstraat nemen we 30 km/uur als ontwerpuitgangspunt. Stadsbreed onderzoeken we welke inrichtingsprincipes we daarbij het beste kunnen hanteren zodat op een gebiedsontsluitingsweg 30 km/ uur gereden wordt en de bedrijfsvoering van nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer voldoende gewaarborgd is.

Als gevolg van de eenrichtingsverkeermaatregelen op en rondom de Haarlemmer Houttuinen kiest een extra deel van het verkeer uit het westelijk deel van de stad met een bestemming aan de oostzijde van de stad er voor buitenom over de A10 te rijden, in plaats van via de De Ruytertunnel en de Piet Heinkade.

Voetgangers

- De verbinding tussen Kattenburg en het Marineterrein wordt verbeterd.
- Er komen meer oversteekplaatsen op logische plekken.
- De rijbaan wordt versmald, waardoor er minder hard wordt gereden en oversteken makkelijker wordt.
- Er is een ruim steunpunt op de voetgangersoversteekplaatsen.
- Er worden brede trottoirs gerealiseerd aan weerszijden van de straat.
- De trottoirs zijn voor iedereen toegankelijk.

7 Herinrichting Kattenburgerstraat

Fietsverkeer

- Aan de zuidoostzijde van de straat wordt een tweerichtingsfietspad van 4,5 meter breed gerealiseerd. Dit sluit beter aan bij het bestaande fietsnetwerk en voorkomt veelvuldig oversteken op de Kattenburgerstraat.
- Het fietspad wordt uitgevoerd in asfalt om het fietscomfort te vergroten.
- Fietsers richting het Marineterrein kunnen veilig oversteken op logische plekken.
- Autoverkeer dat vanaf de Kattenburgerstraat rechtsaf wil slaan op de Piet Heinkade, krijgt niet meer gelijktijdig groen met overstekende fietsers. Hierdoor kunnen fietsers veiliger de Piet Heinkade oversteken.
- De aansluiting met het (nog te realiseren) fietspad langs de Dijkgracht is vlak, overzichtelijk en veilig.
- Er komen voldoende fietsparkeervoorzieningen op logische locaties in de straat, bijvoorbeeld bij entrees van woningen en gebouwen.

Openbaar vervoer

- Eventuele snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels, zijn OV-vriendelijk.
- De bushaltes zijn goed toegankelijk voor iedereen.
- De bus halteert in haltekomen zodat de doorstroming van het overige verkeer niet wordt beperkt.
- De betrouwbaarheid van tram 26 is van groot belang. Het ontwerp vormt hiervoor geen belemmering.
- De bedrijfsvoering van de buslijnen blijft gehandhaafd.
- De abri's staan dicht bij de haltekomen en zijn bereikbaar zonder het fietspad over te steken.



Figuur 26
Slechte bereikbaarheid abri vanaf de halte

Autoverkeer

- De rijnsnelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur.
- De rijbaan wordt smaller, wat (te) hard rijden ontmoedigt. Daarnaast wordt onderzocht of er snelheidsremmende maatregelen kunnen worden ingezet, zoals drempels.
- De doorstroming van de kruising met de Piet Heinkade wordt verbeterd. De rechtsafstrook vanaf de Piet Heinkade naar de Kattenburgerstraat wordt verlengd. Dit vergroot de opstelcapaciteit voor de kruising en voorkomt opstoppingen.

- De fietsstrook verdwijnt uit het spoorviaduct. Hierdoor ontstaat ruimte voor een extra opstelvak vanaf de Kattenburgerstraat naar de Piet Heinkade. De verkeersregelinstallatie wordt daarmee efficiënter.
- De bereikbaarheid van de functies langs de Kattenburgerstraat wordt gewaarborgd. Het Marineterrein blijft goed bereikbaar, inclusief het terrein van Defensie. De garages, zijstraten en woningen langs de Kattenburgerstraat blijven bereikbaar.
- De snorfietser rijdt op de rijbaan. Er worden veilige in- en uitvoegvoorzieningen gerealiseerd van fietspad naar rijbaan.

Nood- en hulpdiensten

- De Kattenburgerstraat blijft beschikbaar als calamiteitenroute.
- Het fietspad wordt overrijdbaar, zodat de voertuigen van de nood- en hulpdiensten altijd doorgang vinden.

Touringcars

- De Kattenburgerstraat blijft een touringcarroute.
- De bestaande laad- en losplekken die dienstdoen als touringcarhalte op de Kattenburgerstraat, blijven behouden. De haltelocaties worden ingericht volgens de verkeerskundige richtlijnen voor touringcarhaltes (DTV Consultants, 2019).
- De parkeervakken worden zo ingericht dat touringcars hier niet kunnen parkeren.

7 Herinrichting Kattenburgerstraat

Parkeren

De straat kent nu een parkeercapaciteit van circa 70 auto's. Voorgesteld wordt om nu nog geen parkeerplaatsen in de Kattenburgerstraat op te heffen. Er is in de directe omgeving nu geen alternatieve parkeergelegenheid beschikbaar¹. In het voorkeursontwerp is voorzien in aanleg van een gelijke parkeercapaciteit. Wel houdt het ontwerp er rekening mee dat deze parkeerplaatsen op termijn geheel of gedeeltelijk kunnen worden opgeheven. Dat zou bijvoorbeeld in gang kunnen worden gezet als de Werf- en Hofgarage onder het wooncomplex Kattenburg is gerenoveerd en als daar ruimte beschikbaar komt (hierover loopt nog onderzoek). Elke parkeerplaats in de straat kan in de toekomst eenvoudig een andere functie krijgen, bijvoorbeeld in de vorm van extra groen.

Voorkeursvariant

- Er komen evenveel parkeerplaatsen terug als bij aanvang van de herinrichting langs de straat aanwezig zijn.
- De parkeerplaatsen kunnen snel en eenvoudig een andere functie krijgen.
- Er worden voldoende laadpalen geplaatst voor elektrische voertuigen.

Toekomstscenario: minder of geen langspaarkeerplaatsen

- Als parkeerplaatsen kunnen worden opgeheven, gebeurt dat als eerste aan de kant van het Marineterrein. Aan die kant is nu ongeveer 48% van het aantal parkeerplaatsen.
- Er blijft ruimte behouden voor haltekomen en

afvalinzameling.

- Er wordt meer groen aangelegd, wat de beeldkwaliteit van de straat verbetert.
- Op initiatief van bewoners kan er een buurttuintje worden gerealiseerd.
- Er ontstaat ruimte voor bijvoorbeeld fietsparkeren.
- Bij voldoende alternatieve parkeergelegenheid in de buurt, bijvoorbeeld na renovatie Werf- en Hofgarage (daarover loopt nog onderzoek).

Openbare ruimte

- De straat wordt aantrekkelijk voor zowel passanten als bewoners. De aansluiting met de woningen op de Kattenburgerstraat wordt helder vormgegeven, woningen zijn goed toegankelijk.
- We zorgen voor een sociaal veilige, open en overzichtelijke inrichting van de openbare ruimte.
- Uit oogpunt van verkeersveiligheid mag het zicht tijdens het oversteken en vanuit de zijstraten niet belemmerd worden door objecten in de openbare ruimte.
- De ondergrondse afvalcontainers worden behouden; indien nodig voor het ontwerp worden deze verplaatst.
- We zorgen voor betere sociale veiligheid en een hogere belevingswaarde in de openbare ruimte door optimale openbare verlichting. Er is extra aandacht voor de verlichting bij de groenstrook tussen het fietspad en de bestaande woningen in de Kattenburgerstraat.

Groen en bomen

- De bestaande bomen worden zoveel mogelijk

behouden.

- Niet alle bomen kunnen behouden blijven in het nieuwe wegprofiel. De rijbaan moet op een aantal plekken de bomenrij kruisen. Ook zijn zichtlijnen, opstelruimte en bochtstralen belangrijk voor een goede verkeersveiligheid. Bomen worden zoveel mogelijk verplant of vervangen binnen het plangebied, conform de Bomenverordening.
- De wortels van de bomen krijgen betere groeiomstandigheden, zodat er meer kans is dat de bomen tot wasdom komen.
- Kwalitatief groen in de straat neemt toe door de aanleg van meer groen en door bestaande groenvakken te verbeteren.
- We verminderen het totaal aantal vierkante meters verhard oppervlak.
- Het groen sluit aan op het groenontwerp voor de Oostelijke Eilanden.
- In het ontwerp wordt ruimte gereserveerd voor groene buurtinitiatieven, zoals buurttuinen. Dit kan bijvoorbeeld in het groenvak voor de woningen.

Marineterrein

Het Marineterrein wordt ontwikkeld in opdracht van het Rijk en de gemeente Amsterdam. Het zal zeker nog een aantal jaar duren voor de eerste nieuwe gebouwen verschijnen.

De ambitie voor het Marineterrein is om het zoveel mogelijk autovrij te maken. De huidige hoofdingang blijft de ingang waar veel fietsers en voetgangers gebruik van gaan maken. Parkeren wordt op het Marineterrein zelf opgelost.

¹ Op de Prins Hendrikkade verdwijnt wel een groot deel van de parkeerplaatsen. De Kattenburgerstraat ligt echter in een ander vergunningsgebied. Opheffing van de parkeerplaatsen op de Prins Hendrikkade leidt naar verwachting niet tot een hogere parkeerdruk in de Kattenburgerstraat.

7 Herinrichting Kattenburgerstraat

Een deel van het terrein blijft eigendom van Defensie. Voor legervoertuigen is een eigen toegang vanaf de Kattenburgerstraat nodig, ter hoogte van het huidige Marechausseegebouw.

Leefbaarheid

Bewoners aan de Kattenburgerstraat ervaren veel overlast van het autoverkeer. Velen melden dat ze slecht slapen en kampen met gezondheidsklachten. Er wordt vaak te hard gereden door gemotoriseerd verkeer. Daar komt bij dat de woningen slecht zijn geïsoleerd. Uitgangspunt is om de overlast zoveel mogelijk terug te

dringen en de leefbaarheid van de straat te verbeteren, ook als het autoverkeer toeneemt.

De volgende maatregelen zijn onderzocht en zijn opgenomen in de uitgangspunten:

1. **Opschuiven rijbaan richting Marineterrein**
Op dit moment is de afstand van de weg tot de woningen 21,4 meter. Met de herinrichting van de straat wordt de afstand van de rijbaan tot de woningen vergroot. In de voorkeursvariant is dat met 7 meter. Dit levert een geluidsreductie op.

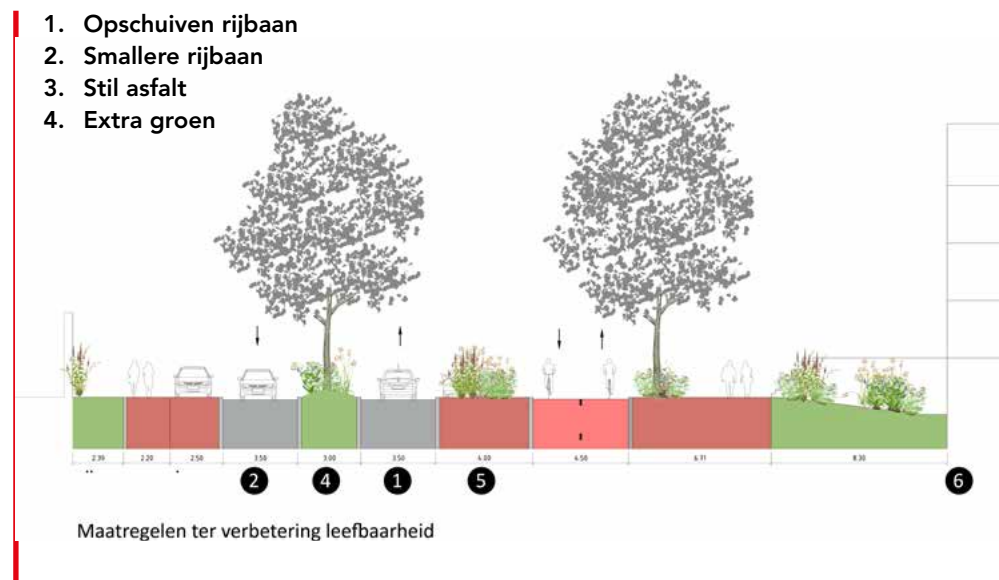
In de voorkeursvariant blijkt dat een reductie van 1 dB ruim wordt gehaald.

Het extra verkeer heeft met het opschuiven van de rijbaan geen negatieve invloed op de luchtkwaliteit aan de gevels van de woningen in de Kattenburgerstraat, en de wettelijke normen worden niet overschreden. In combinatie met invoering van maatregelen uit het Actieplan Schone Lucht (waarin het halen van WHO-doelstellingen wordt nagestreefd), zien wij nog mogelijkheden voor aanzienlijke verbeteringen.

Mogelijk neemt de geluidsbelasting op de toekomstige gebouwen op het Marineterrein toe. Tegelijkertijd is de verwachting dat het verkeer dankzij invoering van maatregelen uit het Actieplan Schone Lucht op den duur stiller wordt. Bovendien kan er bij toekomstige bebouwing rekening worden gehouden met goede (geluids)isolatie en de akoestiek van de gevel.

2. Versmallen rijbaan

De rijbaan wordt versmald van 10 meter naar het minimum van 2 x 3,5 meter. In de voorkeursvariant worden de rijstroken gescheiden door een rij bomen. Het effect hiervan is niet in modellen te berekenen, maar in de praktijk blijkt dat er op een smallere rijbaan minder hard wordt gereden. Dit vermindert de geluidsproductie van de motor en van de banden, en zorgt voor een geringe afname van uitstoot.



Figuur 27
Maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid (links Marineterrein, rechts woningen)

7 Herinrichting Kattenburgerstraat

3. Geluidsreducerend asfalt

Geluidsreducerend asfalt kan in een aantal gevallen een effectieve maatregel zijn om wegverkeersgeluid te verminderen. In combinatie met het Actieplan Schone Lucht (stillere motoren) kan dit een geluidsreductie van 2-4 dB opleveren.

4. Extra groen

Het plaatsen van extra groen kan bijdragen aan minder geluidshinder. De strook tussen de rijbaan en de woningen lijkt daarvoor de beste plek. Zeker als parkeerplaatsen langs de weg verdwijnen, ontstaat hier ruimte.

Isolatie gevels

De woningen langs de Kattenburgerstraat dateren grotendeels uit de jaren '60 en zijn slecht geïsoleerd. De meeste woningen zijn in bezit van woningcorporatie De Key; een kleiner deel heeft een particuliere eigenaar. De Key werkt aan de voorbereiding van een gevelrenovatie van de woningen. Het gaat om verduurzaming van de woningen, waarbij het bovenste twee-derde deel van de gevels wordt vervangen.

De gemeente is in gesprek met De Key en de VvE Kattenburgerstraat om te bezien hoe de leefbaarheid in de Kattenburgerstraat verder kan worden verbeterd. Dit valt buiten dit herinrichtingsproject en heeft een afzonderlijk communicatie- en besluitvormingstraject.

7.4 Verkeerskundig ontwerp

Er zijn twee varianten uitgewerkt voor de Kattenburgerstraat. In beide gevallen verschuift de rijbaan richting het Marineterrein waardoor er ruimte ontstaat voor voetgangers, fietsers, groen en verblijf. De bomenrijen aan weerszijden van de straat worden zoveel mogelijk behouden. Dat heeft tot gevolg dat het wegprofiel niet zomaar vrij in te delen is, tussen de woningen en de muur van het Marineterrein. Bij elke variant is gekeken naar de gevolgen van minder parkeerplekken. Onderzoek naar de gevolgen voor het verkeer, de leefbaarheid en de uitstraling leidt tot een duidelijke voorkeursvariant, waarbij de weg 7 meter opschuift. In de bijlage wordt daar nader op ingegaan en afgewogen waarom de 7 meter-variant de voorkeur heeft ten opzicht van een variant waarin de as van de weg met 4 meter verschoven is.

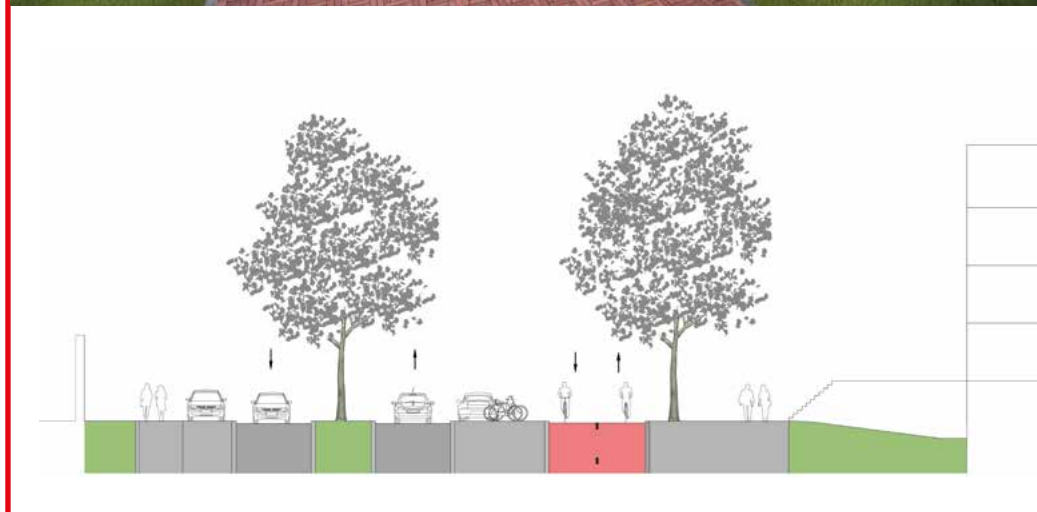
Voorkeursvariant: rijbaan schuift 7 meter op

Uit onderzoek naar luchtkwaliteit- en geluidseffecten blijkt dat afstand tot een geluids- of emissiebron effectief is om de nadelige effecten bij de woningen te beperken. In deze variant schuift de rijbaan circa 7 meter op. De rijrichtingen worden gesplitst door de bomenrij. De middenberm wordt iets breder en blijft groen, zodat de bomen meer ruimte krijgen om te groeien.



Figuur 28 Verkeerskundig ontwerp

7 Herinrichting Kattenburgerstraat



Figuur 29 Variant 1:
Rijbaan schuift 7 m
op, vrijliggend
fietspad en breed
trottoir

Met de invoering van 30 km/uur en het versmallen van de rijbaan wordt de snelheid van het autoverkeer verlaagd. Dit komt ten goede aan de verkeersveiligheid en vermindert geluidshinder. De parkeer- en voorzieningenstrook zijn beter in te delen doordat ze vrijstaan van de bomen. Haltekommen, laad- en losvoorzieningen, parkeerplekken en ondergrondse afvalcontainers zijn daardoor beter inpasbaar. Doordat er tussen de bomenrijen veel ruimte vrijkomt, is het mogelijk een breed, comfortabel fietspad te realiseren van minimaal 4,5 meter breed. Aan de zijde van de woningen ontstaat veel ruimte voor een breed trottoir en voor groen en verblijfsvoorzieningen.

In deze variant worden de effecten op de luchtkwaliteit en geluidshinder ruimschoots gecompenseerd.

Opheffen parkeerplaatsen

Het opheffen van parkeerplaatsen biedt meer ruimte voor andere functies, zoals groen, fietsparkeren en verblijven. De parkeerdruk in het gebied is nu echter relatief hoog.

Als de parkeerdruk de komende jaren vermindert bijvoorbeeld door nieuwe alternatieve parkeervoorzieningen, kunnen in de straat parkeerplekken worden opgeheven. Het is wenselijk om in dat geval parkeerplekken aan de kant van het Marineterrein op te heffen. Daardoor ontstaat er meer ruimte langs het Marineterrein, terwijl de parkeerplekken voor de woningen beschikbaar blijven.

7 Herinrichting Kattenburgerstraat

7.5 Uitgangspunten ontwerp fietsbrug en fietstunnel

Ten oosten van de Mariniersbrug komt een nieuwe brug voor voetgangers en fietsers. Daarmee wordt de veiligheid voor fietsers en voetgangers vergroot, en verbetert de doorstroming van alle verkeersmodaliteiten.



Figuur 30
Mariniersbrug

Fietsbrug

De nieuwe fietsbrug maakt het mogelijk de fietsstroken op de Mariniersbrug te verwijderen. Zo verbetert de verkeersveiligheid en komt er meer ruimte voor het autoverkeer.

Voor de brug worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Het ontwerp van de fietsbrug sluit aan bij de monumentale waarde van de Mariniersbrug.
- Het ontwerp van de nieuwe fietsbrug krijgt een rank en sober karakter en is in de vormgeving dienstbaar aan de bestaande brug.
- Het 150 kV-hoogspanningstracé ten oosten van de Mariniersbrug wordt niet verlegd.
- De bedrijfsvoering van zowel de Mariniersbrug als de kabels en leidingen komt niet in het geding.
- De brug is beweegbaar en vormt een nautische eenheid met de Mariniersbrug (dezelfde openingstijd).
- Het ontwerp van het remmingwerk voldoet aan de Richtlijnen Vaarwegen 2017.
- De brug kan een verkeersbelasting dragen voor langzaam verkeer en incidenteel gemotoriseerd verkeer (nood- en hulpdiensten).
- De opstelvakken op de brug zijn zo vlak mogelijk.
- De doorvaarten van de brug hebben hetzelfde profiel als de Mariniersbrug.
- De aanlandingen van de brug liggen op hetzelfde niveau als de Mariniersbrug.
- De aansluiting met de fietsroute Dijksgracht-oost is vlak en overzichtelijk.
- Er is acht meter breedte beschikbaar voor inpassing van een breed fietspad en trottoir.

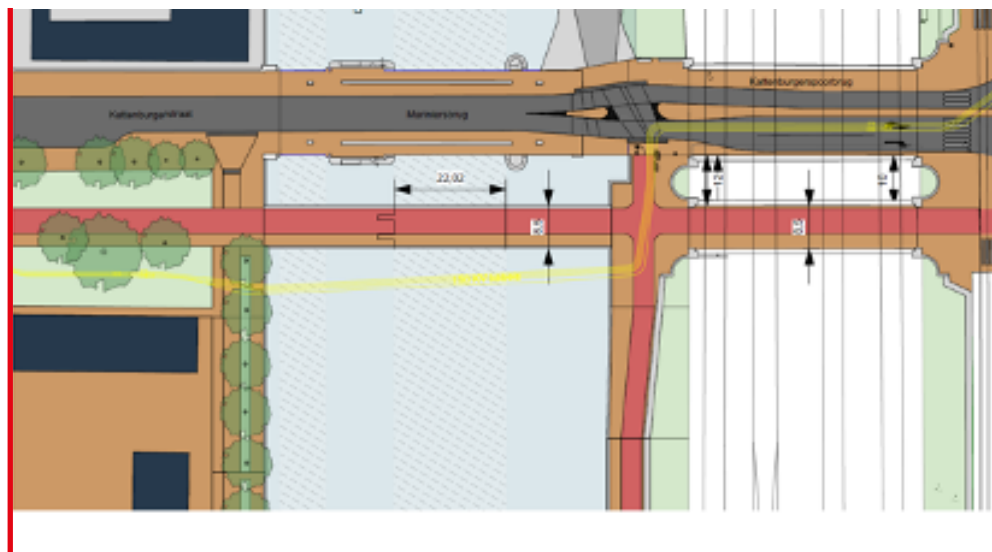
Fietstunnel

In het verlengde van de brug wordt een fietstunnel onder het spoor gerealiseerd. Door de fietsstroken uit de bestaande onderdoorgang te verwijderen, ontstaat er ruimte voor een opstelstrook voor rechts afslaand verkeer richting de Piet Heinkade. De aanleg wordt door ProRail uitgevoerd en gecombineerd met de werkzaamheden voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Voor de fietstunnel worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De netto doorrijdbare hoogte is 2,8 meter.
- Er is acht meter beschikbaar voor inpassing van een breed fietspad en trottoir.
- Het fietspad wordt in rood asfalt uitgevoerd.
- Het maximale hellingspercentage van het fietspad is 4%.
- Afwatering vindt plaats onder vrij verval.
- Er wordt extra ruimte gerealiseerd voor de kabeltracés.
- De afwerking van de entrees sluit aan bij de bestaande onderdoorgang.
- De sporen worden niet omhoog of naar links of rechts verplaatst.
- De nieuwe spoordekken hebben geen toename van geluidsoverlast tot gevolg.
- Waar mogelijk wordt daglicht toetreding gerealiseerd.
- Door goede verlichting wordt de tunnel overzichtelijk en sociaal veilig.
- Het kruisingsvlak aan de Dijksgracht is zo vlak mogelijk.
- Tunneltechnische installaties zijn zoveel mogelijk uit het zicht.

7 Herinrichting Kattenburgerstraat



Figuur 31 Brug en tunnel op 10 meter, op veilige afstand van de 150kV-kabels

7.5.1 Ontwerp fietsbrug en tunnel

De nieuwe fietsbrug en fietstunnel vormen één geheel. Het ensemble zal op ca. 10 meter van de bestaande brug en onderdoorgang worden gerealiseerd. De brug ligt dan op veilige afstand van het hoogspanningstracé, zodat het risico op grootschalige en langdurige stroomuitval wordt vermeden. De monumentale waarde van de Mariniersbrug moet worden behouden. De nieuwe brug zal, door de geringe afstand, werken als ensemble met de Mariniersbrug. Het is van belang dat de nieuwe brug in geen geval in beeldtaal of massa de Mariniersbrug overvleugelt. In het verdere ontwerp wordt de brug daarom sober en rank uitgevoerd, waardoor die een 'transparant' aanzicht krijgt.

Door de brug op 10 meter van de Mariniersbrug te plaatsen krijgen fietsers en voetgangers een directe route van de Kattenburgerstraat naar de Piet Heinkade. Het fietspad zal op gepaste afstand van de woningen liggen.

De nieuwe tunnel zal qua aanzicht passen bij de huidige onderdoorgang. De vleugelwanden worden uitgevoerd in soortgelijk metselwerk. De tunnelmond sluit qua afmetingen en hoogte aan op de huidige onderdoorgang. De tunnel wordt goed verlicht met een goede doorkijk, om sociaal onveilige situaties te voorkomen.

7.6 Uitgangspunten kruising Kattenburgerstraat/Piet Heinkade

De nieuwe fietsbrug en fietstunnel moeten goed aansluiten op de Piet Heinkade. Het verkeersonderzoek wijst uit dat vanwege de eenrichtingsverkeersmaatregel het kruispunt Kattenburgerstraat-Piet Heinkade (kr463) de verkeersdruk niet kan verwerken zonder aanvullende maatregelen. Dit geldt ook als er naast eenrichtingsverkeer Oostertoegang eveneens maatregelen aan de westkant van Amsterdam Centraal worden genomen. De effecten zijn dan iets minder groot, maar de verkeersdruk blijft te hoog.

De infrastructuur biedt voldoende oplossingsrichtingen om de verkeerssituatie zo aan te passen dat het als gevolg van de maatregel gewijzigde verkeersaanbod verwerkt kan worden. Het verlengen van het rechtsafvak van de Piet Heinkade naar de Kattenburgerstraat én het aanpassen van de verkeersregeling hebben de minste impact op de openbare ruimte. De verkeersafwikkeling is dan min of meer vergelijkbaar met de huidige, maar schiet in 2030 waarschijnlijk wel tekort. Uiterlijk in 2030 zijn aanvullende maatregelen nodig:

- Een extra rechtdoorstrook op de Piet Heinkade richting het oosten en/of;
- Het realiseren van de fietstunnel waardoor op de Kattenburgerstraat onder het spoorviaduct een extra rijstrook gerealiseerd kan worden.

7 Herinrichting Kattenburgerstraat

Het is de bedoeling dat in 2030 de fietstunnel als aanvullende maatregel gerealiseerd is. Hoewel de kruising in dat geval regelbaar is, heeft de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam de voorkeur uitgesproken voor de oplossingsvariant met een extra (opstel-)strook. Dit verbetert de doorstroming van de kruising aanzienlijk. De mogelijkheden van deze extra opstelstrook rechtdoor worden verder in het project meegenomen.

De volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- De fietsoversteek aan de westzijde van het kruispunt vervalt.
- De rechtsafstrook vanuit het westen richting de Kattenburgerstraat wordt verlengd, om het extra verkeer te kunnen verwerken.
- De fietsstroken in het bestaande spoorviaduct komen te vervallen.
- Er komt een extra rechtsafstrook in de bestaande onderdoorgang richting de Piet Heinkade.
- Recht afslaand autoverkeer en fietsers vanuit de Kattenburgerstraat hebben niet gelijktijdig groen licht.
- De opstelruimte voor de oversteek met de trambaan wordt zo vlak mogelijk.
- De tramhalte wordt deels in oostelijke richting verplaatst om aansluiting met de nieuwe fietstunnel inpasbaar te maken.
- De fietsoversteek bij de trambaan wordt duidelijk aangegeven met een tramwaarschuwingsinstallatie of verkeersregelinstallatie.
- Er wordt rekening gehouden met de zichtlijnen van de tram op het fietspad.



Figuur 32
Verkeerskundig
schetsontwerp kruising,
nieuwe tunnel en brug

8

Faseringsplan

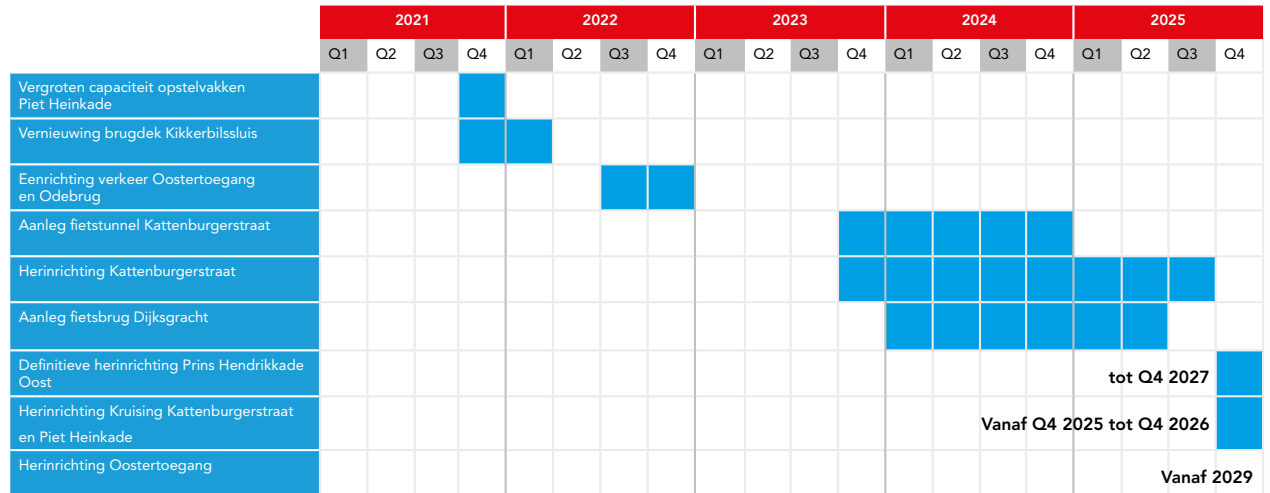
In 2022 komt bij het Centraal Station de nieuwe locatie van het IJpleinveer gereed. Dan wordt het eerste deel van fietsroute naar het Mr. Visserplein aangelegd. Om dat te kunnen doen komt op de Odebrug en in de Oostertoegang eind 2022 eenrichtingsverkeer. Ook komt er dan een extra afslagvak van de Piet Heinkade naar de Kattenburgerstraat. De Kattenburgerstraat zelf wordt vanaf de zomer van 2023 heringericht en de maximale snelheid gaat terug naar 30 km/uur. De fietstunnel in de Kattenburgerstraat onder het spoor is eind 2026 klaar, gelijk met de nieuwe fietsbrug over de Dijkgracht. In 2026 wordt ook de kruising van de Kattenburgerstraat en de Piet Heinkade aangepakt.

De Prins Hendrikkade wordt door het eenrichtingsverkeer bij de Oostertoegang direct veel rustiger. De herinrichting is voorzien in de periode 2025 tot 2027.

Uiteindelijk, als ProRail gereed is met al haar werk wordt de Oostertoegang in 2029 afgemaakt en is het hele project klaar.

De werkzaamheden worden dus gefaseerd uitgevoerd. Voor elk onderdeel wordt een plan opgesteld, waarbij het uitgangspunt is dat de BLVC-aspecten (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) zo goed mogelijk gewaarborgd blijven. Daarbij wordt hinder beperkt, maar overlast blijft onvermijdelijk. Zo mogelijk wordt het verkeer langs de werkzaamheden geleid. In de ontwerpfase wordt het BLVC-plan opgesteld.

Figuur 33 geeft de fasering op hoofdlijnen weer. Deze fasering is op basis van huidige kennis en inzichten. Naarmate projecten verder worden uitgewerkt kan een meer definitieve fasering worden bepaald.



Figuur 33 Faseringsplan

8 Faseringsplan

Kikkerbilsuis vernieuwen brugdek

Het brugdek van de Kikkerbilsuis is in slechte staat en wordt eind 2021 vernieuwd. Het te smalle tweerichtingsfietspad op de Kikkerbilsuis wordt daarbij verbreed. De nieuwe Kikkerbilsuis wordt aangesloten op de bestaande situatie waarbij het noordelijk fietspad vervalt. Hierdoor verbetert de verkeersveiligheid bij de Kalkmarkt. Dit werk wordt sober uitgevoerd en definitief ingericht als de hele Prins Hendrikkade Oost wordt vernieuwd. Het brugdek zelf wordt wel al definitief aangelegd in verband met de constructie ervan.

Eenrichtingsverkeer Oostertoegang

Omdat verbetering van de fietsroute urgent is, wordt eenrichtingsverkeer op de Odebrug en in de Oostertoegang ingevoerd. In 2022 neemt het aantal fietsers en voetgangers door de Oostertoegang namelijk sterk toe door de verplaatsing van het IJpleinveer. Het streven is dan ook om het eenrichtingsverkeer zo snel mogelijk na de opening van het IJpleinveer in te voeren.

Als ProRail in 2029 hier klaar is met het vernieuwen van de spoorbruggen, dan wordt de Oostertoegang definitief ingericht.

Vergroten capaciteit opstelvak Piet Heinkade

De capaciteit van het opstelvak van de Piet Heinkade naar de Kattenburgerstraat wordt vergroot. Met het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang wordt dit kruispunt tijdelijk drukker doordat verkeer dat dan via de Kattenburgerstraat de stad in rijdt. Dit wordt gelijk gerealiseerd met de invoering van het eenrichtingsverkeer bij de Oostertoegang

Herinrichting Kattenburgerstraat

Door de invoering van eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang zou zonder maatregelen de autoverkeersintensiteit op de Kattenburgerstraat toenemen. Vanwege de leefbaarheid wordt deze straat dan ook versmald en opgeschoven, ook al is hier recent het wegdek vernieuwd. Dit werk duurt circa twee jaar en is naar verwachting medio 2025 gereed. Dan wordt ook de maximum snelheid van 30 km/uur ingevoerd. Vooruitlopend op de herinrichting worden maatregelen getroffen om snorfietsen van en naar de rijbaan te leiden.

Aanleg fietsbrug en fietstunnel Kattenburgerstraat

De aanleg van de fietstunnel is sterk afhankelijk van de planning van Project Hoogfrequent Spoor en van de beschikbare treinrije periodes. Op dit moment wordt uitgegaan van een uitvoeringsperiode van circa drie jaar, tussen 2022 en 2025. De aanleg van de fietsbrug over de Dijkgracht start begin 2024. De brug en de tunnel worden gelijktijdig opgeleverd.

Vernieuwen kruising Kattenburgerstraat/Piet Heinkade

In 2026 wordt uiteindelijk de hele kruising van de Kattenburgerstraat met de Piet Heinkade vernieuwd. Er komt een extra afslagvak onder het spoor voor autoverkeer naar de Piet Hientunnel, de tramhalte wordt naar de andere kant van de kruising verschoven en de oversteken worden aangepast.

Herinrichting Prins Hendrikkade Oost

De Prins Hendrikkade wordt door het eenrichtingsverkeer bij de Oostertoegang direct veel rustiger. Verdere veiligheid en leefbaarheid verbeteringen zoals de uitgevoerde tijdelijke inrichting ventweg (2020) blijft intact en wordt uitgebreid. Dit doen we door met het vervangen van het brugdek van de Kikkerbilsuis (eind 2021) ook de kruising Kalkmarkt / Prins Hendrikkade te verbeteren en wordt de voetgangersruimte aan de waterkant veel ruimer doordat het fietspad daar verdwijnt. De herinrichting is voorzien in de periode 2025 tot 2027.

Herinrichting Oostertoegang

Na gereedkomen van de werkzaamheden van ProRail bij de Oostertoegang kan in 2029 de openbare ruimte daar definitief worden ingericht. Dat is het sluitstuk en is het gehele project klaar.

8 Faseringsplan

Raakvlakprojecten

Naast de projecten waar deze Nota van Uitgangspunten over gaat, zijn er in de directe omgeving nog andere projecten in ontwikkeling waar rekening mee moet worden gehouden. Ze kunnen de uitvoeringsfasering van de projecten uit de NvU beïnvloeden.

Aanleg zuidelijke aanlanding IJveerplein: eind 2020 is gestart met de werkzaamheden. Het duurt ongeveer 1,5 jaar.

Programma Hoogfrequent Spoor: ProRail vervangt bij de Oostertoegang vier bruggen. De vijfde brug daar wordt in opdracht van de gemeente dan tegelijk ook vervangen zodat er in de krappe onderdoorgang meer ruimte komt voor voetgangers en fietsers én om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Dit werk duurt van 2023 tot en met 2029.

Michiel de Ruijtertunnel: werkzaamheden starten eind 2020 en duren ongeveer 9 maanden. Overdag is de tunnel open.

Piet Heintunnel: deze wordt vanaf de zomer van 2021 een jaar lang gesloten voor een grootschalige renovatie.

Marineterrein: dit terrein verandert van een gesloten militair gebied naar een meer open, nieuw stadskwartier. Met een compacte kazerne komt er ruimte om het Marineterrein te ontwikkelen tot een nieuw stuk stad waar mensen kunnen leren, wonen, werken, sporten en recreëren. Defensie moet eerst een nieuwe kazerne bouwen en er komt een sportveld voor gezamenlijk gebruik door Defensie en Amsterdammers. Nadat de defensiefuncties, die nu nog verspreid zijn over het terrein, zijn verhuisd naar de nieuwe kazerne, kan het gebied ontwikkeld worden en de eerste huizen gebouwd. De verwachting is dat dit op z'n vroegst in 2026 is.



Vervolgproces

Voor infrastructurele projecten wordt in Amsterdam het Plan- en Besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI) gehanteerd. Dat geldt ook voor de projecten in deze nota. Het PBI beschrijft de fasen van een project en de daarbij behorende besluitvorming. Op deze manier worden projecten eenduidig voorbereid en uitgevoerd. Het PBI beschrijft de producten en resultaten per fase, de werkzaamheden die daaraan zijn gekoppeld en de bestuurlijke besluiten. Het PBI geeft daarmee structuur en uniformiteit, al blijft elk project maatwerk.

9.1 Voorkeursbesluit

De projecten in deze nota bevinden zich in fase 2 (Uitgangspunten) van het PBI. Hierin worden eisen, wensen en randvoorwaarden opgehaald. De uitgangspunten worden opgesteld op basis van Amsterdams beleid, wensen en eisen van belanghebbenden, stakeholders en de omgeving. De uitgangspunten komen samen in de Nota van Uitgangspunten, die het kader vormt voor het verdere ontwerpproces.

Deze nota wordt na goedkeuring van het college van B en W ter inspraak aangeboden. Iedereen krijgt dan de gelegenheid hierop te reageren. In de Nota van beantwoording wordt gereageerd op de inspraakreacties. Die nota wordt samen met de Nota

van Uitgangspunten voorgelegd aan de gemeenteraad. De raad neemt uiteindelijk een voorkeursbesluit en dan is de Nota van Uitgangspunten vastgesteld.

9.2 Uitvoerings- en kredietbesluit

Omdat de projecten in deze nota elkaar beïnvloeden, is ervoor gekozen om de drie projecten te bundelen in één Nota van Uitgangspunten. Na vaststelling van de Nota is er een kader voor het ontwerp. Daarna wordt het vervolg op projectniveau opgepakt. De kaders staan immers vast en in de detailuitwerking is er veel minder sprake van projectoverstijgende effecten. De projecten belanden dan in de definitie- en ontwerpfase.

De Oostertoegang/Odebrug en Prins Hendrikkade Oost wordt dan als één project opgepakt. Ze worden via een eigen traject uitgewerkt en aan de raad voor een uitvoeringsbesluit voorgelegd. Overleg en afstemming tussen de projecten zal steeds aan de orde zijn.

Binnen het project Kattenburgerstraat worden ook de tunnel en de brug gerealiseerd. In deze fase worden de functionele en technische eisen bepaald en worden aanvullende onderzoeken gedaan. Zo nodig wordt een wijziging van het bestemmingsplan voorbereid.

Er wordt een ontwerp gemaakt waarin de uitgewerkte oplossing wordt verbeeld. De belangrijkste opbrengst van deze fase is het integraal programma van eisen en een ontwerp. Deze fase kent geen formeel inspraaktraject, tenzij er wezenlijk wordt afgeweken van de vastgestelde Nota van Uitgangspunten. Hoewel er geen inspraak meer is, blijven ook in deze fase goede communicatie en interactie met de omgeving cruciaal. Het definitief ontwerp wordt met een bestuurlijk besluit vastgelegd, waarna de uitvoering verder kan worden voorbereid.

Na de definitiefase wordt het uitvoerings- en kredietbesluit genomen. Het college en de raad stemmen dan in met de uitvoering van de projecten en stellen het benodigde uitvoeringskrediet beschikbaar. De daadwerkelijke realisatie van de projecten wordt goed op elkaar afgestemd. Dit wordt uiteindelijk gereguleerd door de WIOR-vergunning, waarmee wordt aangegeven hoe de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de omgeving worden gewaarborgd. Er wordt ook aangegeven hoe over de werkzaamheden met de omgeving wordt gecommuniceerd.

Uitgave

Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte,
november 2020

Tekst en redactie

Ingenieursbureau Amsterdam, Ruimte & Duurzaamheid
en Verkeer & Openbare Ruimte

Vormgeving

DSGN.FRM

Fotografie & afbeeldingen

Fotobank Amsterdam, Ruimte & Duurzaamheid,
Ingenieursbureau Amsterdam

Meer informatie

Gemeente Amsterdam, Verkeer & Openbare Ruimte
Postbus 95089 | 1090 HB Amsterdam
Telefoon 1402
@verkeer020

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