

	Vraag	ANTWOORD
1	Klopt het dat het verkeer in de Kattenburgerstraat de afgelopen jaren al fors is toegenomen en dat bewoners hierover al herhaaldelijk hun zorgen hebben uitgesproken?	Telgegevens bevestigen niet dat er sprake is van een structurele toename van verkeer in de Kattenburgerstraat in de afgelopen jaren (zie figuur 1). Ten opzichte van 10-15 jaar geleden is zelfs sprake van een afname. Wel zijn er grote schommelingen geweest in de hoeveelheid verkeer op de Kattenburgerstraat. Werkzaamheden aan de Eilandenboulevard of aan de IJtunnel hebben in het verleden tijdelijk geleid tot aanzienlijk meer verkeer in de Kattenburgerstraat.
2	In hoeverre is de historische verkeersontwikkeling meegenomen in de besluitvorming?	De historische verkeersontwikkeling die geen toename van het verkeer laat zien op de Kattenburgerstraat, heeft geen invloed gehad bij het formuleren van maatregel 15 van de Agenda Autoluw. De
3	Met hoeveel procent is het verkeer (in de Kattenburgerstraat) de laatste jaren toegenomen? (uitgesplitst per jaar, inclusief absolute aantallen)	Zie figuren 1 en 2 met telgegevens vanaf 2002. Gegevens voor 2002 zijn niet beschikbaar
4	Welke verkeerstoename wordt de komende jaren verwacht, los van de maatregel Oostertoegang? (uitgesplitst per jaar, voor minimaal 10 jaar)	In de Agenda Amsterdam Autoluw zijn meerdere maatregelen opgenomen die ervoor moeten zorgen dat de totale hoeveelheid autoverkeer in de stad vermindert (hoofdstuk 4). Aan de andere kant kan de groei van de stad leiden tot een toename van de hoeveelheid auto's. Het saldo van deze effecten hangt af van het succes van de verkeerremmende maatregelen en het tempo/karakter van de groei van de stad. Onderdeel van de Nota van Uitgangspunten en daarmee van de inspraakprocedure van zowel de Kattenburgerstraat als de maatregelen bij de Oostertoegang is een studie met het VerkeersModel Amsterdam. Dit model geeft een prognose van de toekomstige ontwikkeling.
5	Klopt het dat de voorspelde verkeerstoename van 30% komt bovenop eventuele overige verkeerstoename? Kan de gemeente prognoses verstrekken van de totale verkeerstoename inclusief maatregel Oostertoegang? (uitgesplitst per jaar, voor minimaal 10 jaar)	De voorspelde verkeertoename als gevolg van maatregel 15 staat inderdaad los van overige verkeersontwikkelingen. Onderdeel van de Nota van Uitgangspunten van zowel de Kattenburgerstraat als de maatregelen bij de Oostertoegang is een studie met het VerkeersModel Amsterdam. Dit model geeft een prognose van de toekomstige ontwikkeling. In de Agenda Amsterdam Autoluw zijn overigens meerdere maatregelen opgenomen die ervoor moeten zorgen dat de totale hoeveelheid autoverkeer in de stad vermindert (hoofdstuk 4).
6	Kan de gemeente ons alle tellingen en eerdere prognoses sturen die in de afgelopen 25 jaar zijn gedaan met betrekking tot specifiek het verkeer op de Kattenburgerstraat, ongeacht of ervoor gekozen is deze officieel te publiceren?	De figuren 1 en 2 bevatten alle beschikbare telgegevens sinds 2002. Gegevens voor 2002 zijn niet beschikbaar. De bestaande verkeersprognoses worden geactualiseerd met behulp van nieuwe verkeersdata. Hiermee worden de prognoses realistischer. Deze geactualiseerde verkeersprognoses zijn gebruikt voor de analyses van de plannen uit de Agenda Amsterdam Autoluw. Onderdeel van de Nota van Uitgangspunten en daarmee van de inspraakprocedure van zowel de

	<i>(Toelichting: tellingen zijn belangrijk voor de historische context en de eerdere prognoses zijn cruciaal om te bepalen in hoeverre deze prognoses accuraat waren. Ongepubliceerde tellingen en prognoses zijn ook te wobben maar het scheelt ons allemaal veel tijd en frustratie als deze nu al proactief door de gemeente aan ons verstrekt worden.)</i>	Kattenburgerstraat als de maatregelen bij de Oostertoegang is een studie met het VerkeersModel Amsterdam. Dit model geeft een prognose van de toekomstige ontwikkeling.
7	Klopt het dat er ontzettend veel onzekerheden zijn rondom de impact van de verschillende onderdelen van Agenda Amsterdam Autoluw, maar ook de vele onderhoudsprojecten in de komende jaren?	Nee dat klopt niet. Er zijn niet ontzettend veel onzekerheden. Maar aan de andere kant 100% zekerheid is er ook niet. Om zoveel mogelijk onzekerheden uit te sluiten worden de verschillende maatregelen uit de Agenda Amsterdam Autoluw met meerdere databronnen doorgerekend en getoetst, waarbij ook veel gebruik wordt gemaakt van verkeersgegevens uit de praktijk. Eerdere berekeningen met dezelfde aanpak (bijv. Muntplein maatregelen) hebben de ervaring opgeleverd dat de betrouwbaarheid van de verwachte effecten groot is. Uitvoering van onderhoudsprojecten en uitvoering van autoluwe maatregelen moet goed afgestemd worden, om de doorstroming van verkeer te waarborgen.
8	Met welke onzekerheidsmarges werkt de gemeente in haar prognoses en wat betekent dat voor de onder- en bovengrens van de gevolgen van de verkeerstoename voor de Kattenburgerstraat	De verkeersintensiteit is geen stabiel gegeven. Verkeersintensiteiten schommelen per dag, week en jaar (zie figuur 2). Daarnaast zijn in Amsterdam regelmatig werkzaamheden of incidenten in de nabije omgeving die zorgen voor afwijkingen. Het hanteren van vaste onzekerheidsmarges geven daardoor geen goede inschatting. De inschatting van de verkeerseffecten van de maatregel is gebaseerd op gemeten verkeersgegevens en is daarmee de beste inschatting die op dit moment te maken is. Rondom deze inschatting zijn ook weer vergelijkbare fluctuaties over dag, week en jaar te verwachten.
9	In hoeverre is het een realistisch scenario dat de verkeersdruk aanzienlijk meer zal toenemen dan de genoemde dertig procent?	De verkeersintensiteit is geen stabiel gegeven. Verkeersintensiteiten schommelen per dag, week en jaar (zie figuur 2). Daarnaast zijn in Amsterdam regelmatig werkzaamheden of incidenten in de nabije omgeving die zorgen voor afwijkingen. De inschatting van de verkeerseffecten van de maatregel is gebaseerd op gemeten verkeersgegevens en is daarmee de beste inschatting die op dit moment te maken is. Rondom deze inschatting zijn ook weer vergelijkbare fluctuaties over dag, week en jaar te verwachten.
10	Welke waarschijnlijkheidspercentages wijst de gemeente toe aan deze scenario's?	De verkeersintensiteit is geen stabiel gegeven. Verkeersintensiteiten schommelen per dag, week en jaar (zie figuur 2). Daarnaast zijn in Amsterdam regelmatig werkzaamheden of incidenten in de nabije omgeving die zorgen voor afwijkingen. De inschatting van de verkeerseffecten van de maatregel is

		gebaseerd op gemeten verkeersgegevens en is daarmee de beste inschatting die op dit moment te maken is. Rondom deze inschatting zijn ook weer vergelijkbare fluctuaties over dag, week en jaar te verwachten.
11	Klopt het dat het verplaatsen van de weg richting het Marineterrein naar verwachting (vrijwel) nul effect heeft op de fijnstofwaarden en overige luchtverontreiniging voor bewoners van Kattenburg, en dus op de overlast van een volgens de gemeente grote veroorzaker van astma, longkanker en hart- en vaatziekten?	Nee, integendeel. Hoe groter de afstand tussen de bron en de woning hoe meer de emissies zich kunnen verspreiden. De concentraties op de gevel worden lager bij grotere afstand tot de bron.
12	In de presentatie werden cijfers genoemd over de groei van onder meer fijnstof. Hoe ligt de relatie tussen fijnstofgroei en een groei in astma, longkanker en hart- en vaatziekten? Kun je stellen dat 5% groei in fijnstof en overige luchtverontreiniging leidt tot 5% meer gevallen van astma, longkanker en hart- en vaatziekten in de buurt, of is dat laatste percentage bijv. hoger?	Nee, die relatie varieert per gezondheidseffect. De GGD en RIVM geven aan dat concentraties stikstofdioxide en fijnstof al jaren dalen in Amsterdam. Maar niet op de Kattenburgerstraat. Sinds het begin van de metingen daar is de concentratie NO ₂ licht toegenomen. Zie https://maps.amsterdam.nl/no2/ Dat de concentraties NO ₂ in Amsterdam op bijna alle plekken dalen, komt vooral door verschoning van het wagenpark. De komende jaren zet deze verschoning door als gevolg van toename van aandeel nieuwe schonere brandstof- en elektrische voertuigen. Door de groei van verkeer in Kattenburgerstraat zal uitstoot van het aanwezige verkeer toenemen ten opzichte situatie zonder deze veranderingen als gevolg van dit project. De toename van vervuilende emissies wordt grotendeels gecompenseerd door de verminderde uitstoot van de nieuwere voertuigen die er dan zullen rijden.
13	Kan de gemeente informatie en cijfers verstrekken voor gezondheidsklachten in en rondom de overige verkeerscorridors van Amsterdam? (uitgesplitst per straat, gezondheidsklacht) Zo nee, waarom heeft de gemeente dit soort cijfers niet? Welke cijfers heeft de gemeente wél?	Die data zijn er niet. Om privacy-redenen wordt informatie afkomstig van huisartsenpraktijken en registratie van ziekenhuisopnames en sterfte alleen op postcode-niveau gegeven. Maar zelfs als we het wel zouden weten: gezondheid wordt maar voor een deel bepaald door luchtkwaliteit. Leefstijl, leeftijd, opleidingsniveau, rookgedrag zijn ook bepalende factoren. Je kunt niet zomaar twee straten met elkaar vergelijken en zeggen: dit komt door luchtverontreiniging. Meer informatie : GGD leefomgeving,, LO@ggd.amsterdam.nl of (020) 555 5405
14	Klopt het dat als er een tweerichtingsfietspad komt aan de kant van de	Het fietspad komt niet dicht bij de huizen dan het nu al ligt. Het kan mogelijk ook opgeschoven worden op grotere afstand van de huizen.

	huizen, er scooters op dit fietspad zullen rijden – recht onder de slaapkamerramen van kwetsbare ouderen en vele kinderen – en dat deze scooters, zelfs wanneer ze elektrisch zijn, veel fijnstof uitstoten, een grote veroorzaker van astma, longkanker en hart- en vaatziekten?	De vervuilende uitstoot van scooters is de afgelopen jaren al sterk afgenomen. Dit komt door implementatie van nieuwe strengere Europese emissie-eisen voor Euro 4 (2017) en Euro 5 (2020). En door de invoering van een milieuzone bromfietsen scooters in 2018. Er is een sterke afname van oude brommers en scooters in de stad die hogere waarden fijnstof en vluchtige koolwaterstoffen uitstootten. Elektrische brommers/scooters stoten nog minder schadelijke stoffen uit. Elektrische scooters stootten alleen nog fijnstof uit in relatie tot slijtage van remmen en banden net als door brandstof aangedreven scooters. Tot de invoering van uitstootvrije zone voor scooters in 2025 zal het aandeel elektrische scooters alleen maar verder toenemen. Voor meer informatie: GGD leefomgeving,, LO@ggd.amsterdam.nl of (020) 555 5405.
15	Welke verkeerstoename wordt verwacht op de fietscorridor door de Kattenburgerstraat?	De komende 10 jaar is de verwachting dat het aantal fietsen licht gaat toenemen naar ca. 5.000 fietsers per dag.
16	Welke verkeerstoename wordt verwacht bij een (fiets)brug over het IJ in het verlengde van de Kattenburgerstraat?	Op dit moment is er nog geen beslissing genomen over een fietsbrug over het IJ in het verlengde van de Kattenburgstraat (Javabrug). We houden dan rekening met een totaal aan fietsers tussen de 15.000 en 20.000 per dag.
17	Wat is de prognose van de verschillende hierboven genoemde scenario's (verkeerstoename door fietsen en scooters) op het fijnstofgehalte in de straat?	Het besluit brommers en scooters op de meeste plekken naar de rijbaan te verplaatsen leidt tot een afname van het aantal brommers en scooters in Amsterdam. Er is in 2017 door de gemeenteraad besloten dat alle brommers en scooters in 2025 uitstootvrij moeten zijn. Onafhankelijk van de hoeveelheid scooters zal de uitstoot van luchtverontreiniging van scooters afnemen. Na 2025 zal er alleen nog beperkte uitstoot van fijnstof bij scooters zijn die vrijkomt bij slijtage van remmen en banden die nu ook al plaatsvindt. Er vindt dan geen uitstoot meer plaats van alle andere vervuilende stoffen zoals benzeen en andere vluchtige koolwaterstoffen.
18	Welke prognoses heeft de gemeente als het gaat om de toename in verkeerslawaaai in de Kattenburgerstraat bij de maatregelen zoals in dit programma?	Voor geluid is uitgegaan van de prognoses t.a.v. de verkeersintensiteiten. Op de Kattenburgerstraat wordt een verkeerstoename van 30% verwacht en een dergelijke verkeerstoename zal leiden tot een toename van de geluidbelasting op de gevel van woningen met ca. 1,1 dB. Tegenover deze stijging staan ook maatregelen die zullen leiden tot een daling van de geluidbelasting en de geluidhinder: <ul style="list-style-type: none"> - de gemeentelijke inzet op schoon (uitstootvrij) vervoer. Vanaf 2025 geldt in Amsterdam een uitstootvrij eis voor o.a. brom- en snorfietsen, OV-bussen, taxi's en touringcarbussen. Dit zal zeker ook voor geluid effect hebben. Het grootste effect wordt verwacht voor de brom- en snorfietsen. - Bij een herinrichting van de straat zal de afstand van de rijbaan tot de woningen mogelijk worden vergroot. Voor een van de varianten (rijbaan splitsen) is geschat dat dit tot een daling met 1,3 dB

		<p>zal kan leiden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Andere mogelijke (te onderzoeken) maatregelen zijn het toepassing van geluidreducerend asfalt en gevelisolatie.
19	Hoe zit dat met de fietsroute in de verschillende hierboven genoemde scenario's	<p>Fietsen en brom- en snorfietsen zitten (nog) niet in de geluidmodellen. Ook als dat wel het geval zou zijn dan zie je dit bijna niet terug in de jaargemiddelde geluidniveaus. Dit komt door het "piekachtige" karakter van het geluid van brom- en snorfietsen. De hinder van brom – en snorfietsen is dan ook beter te bepalen met een hinder enquête.(bv. de 4 jaarlijkse gezondheidsenquête van de GGD). https://www.ggd.amsterdam.nl/beleid-onderzoek/gezondheidsmonitors/amsterdamse-o/</p>
20	Waarom kiest de gemeente ervoor om zowel het extra autoverkeer als het extra fiets- en scooterverkeer door dezelfde woonstraat te persen?	<p>Het wegennet van Amsterdam heeft een hiërarchie. Deze hiërarchie is vastgesteld door de gemeenteraad en na te zien op https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/infrastructuur/verkeersnetten/. In deze hiërarchie is de Kattenburgerstraat onderdeel van het Plusnet en een corridor. Een goed functionerend Plus- en Hoofdnet auto zorgt voor een goede autobereikbaarheid in, van en naar de stad. De verwachte toename van verkeer door de Kattenburgerstraat is het gevolg van het voornemen om eenrichtingsverkeer in te stellen bij de Oostertoegang. Ervaring leert dat verkeer vervolgens via het beste alternatief gaat rijden. Aangezien het meeste verkeer richting het begin van de IJtunnel rijdt, is voor dat verkeer de Kattenburgerstraat het beste alternatief. De verwachte toename van het fietsverkeer komt voort uit de wens om een extra verbinding met noord te realiseren (Sprong over het IJ) om zodoende de groeiende hoeveelheid fietsverkeer beter en veiliger aan te kunnen.</p>
21	In hoeverre is hier (vorige vraag) aantoonbaar rekening gehouden door de gemeente met de historische verkeersontwikkeling in de Kattenburgerstraat?	<p>Telgegevens bevestigen dat er geen sprake is van een structurele toename van verkeer in de Kattenburgerstraat in de afgelopen jaren (zie figuur 1). Ten opzichte van 10-15 jaar geleden is er zelfs sprake van een afname.</p>
22	In hoeverre is (bij het opstellen van de Agenda Autoluw) aantoonbaar rekening gehouden door de gemeente met het feit dat de straat in een woonwijk ligt en er veel slecht geïsoleerde en geventileerde huizen direct grenzen aan de straat?	<p>Bij het opstellen van de Agenda is gekeken naar de hiërarchie in het wegennet, de verwachte effecten wat betreft verkeersintensiteiten, luchtkwaliteit, geluid conform de daarvoor geldende richtlijnen en normen , waarbij uitgegaan wordt van huizen die ook voldoen aan de daarvoor geldende normen. Gevelisolatie is de verantwoordelijkheid van de woningeigenaren (vaak de woningcorporaties) . We gaan met de corporaties en VvE in gesprek of we met het al geplande onderhoud zo kunnen uitvoeren, dat de gevels het geluid en uitstoot van verkeer beter buiten houden.</p>
23	Welke concrete vormen van overlast ervaren omwonenden van de Kattenburgerstraat op dit moment volgens de gemeente?	<p>De door bewoners genoemde opeenstapeling van zorgen over de buurt, heeft het college doen besluiten om samen met het stadsdeel Centrum met de buurt hierover in gesprek te gaan. Bewoners krijgen de mogelijkheid om hun zorgen op verschillende terreinen te delen. Of dit nu gaat om het</p>

		verkeer, de staat van de woningen of de sociale veiligheid in de buurt. Hoe beter het college en het stadsdeel inzicht hebben in de zorgen, des te beter kunnen wij eventuele maatregelen hierop afstemmen. Dit bredere gesprek wordt nu voorbereid.
24	Klopt het dat de gemeente zo veel extra verkeer verwacht door de Kattenburgerstraat dat er nu al concrete plannen zijn om de rails en halte van tram 26 (en mogelijk ook de autoweg) omhoog of naar beneden te brengen zodat er bij het kruispunt Piet Heinkade/Kattenburgerstraat een ongelijkvloerse kruising ontstaat? Wat is de laatste status van deze plannen?	De gemeente verwacht niet zoveel verkeer dat op dit moment wordt overwogen de kruising Piet Heinkade / Kattenburgerstraat ongelijkvloers te maken. Hier zijn dan ook geen plannen voor.
25	Klopt het dat de door de gemeente beoogde extra rijbaan op de Mariniersbrug de capaciteit van de Kattenburgerstraat zal vergroten?	Er komt een extra opstelstrook onder het spoor, niet op de Mariniersbrug. Deze opstelstrook vergroot de opstelcapaciteit bij de kruising met de Piet Heinkade en dit zorgt voor een veel betere doorstroming op de kruising met de Piet Heinkade. Dat betekent kortere wachttijden voor alle gebruikers van de kruising en minder stilstaand verkeer in de Kattenburgerstraat.
26	Klopt het dat het vergroten van de capaciteit van een weg – of het nu een snelweg is of een hoofdweg – vrijwel altijd leidt tot het aantrekken van meer verkeer? Zo nee, in welke Amsterdamse voorbeelden is in de afgelopen tien jaar het tegenovergestelde gebeurd?	De capaciteit van de weg wordt niet in zijn geheel vergroot. De beoogde extra opstelstrook richting het noorden in de spooronderdoorgang is bedoeld om extra capaciteit te realiseren om zo te voorkomen dat er zich wachtrijen vormen op de Kattenburgerstraat. Hiermee wordt de overlast van congestie op de Kattenburgerstraat verminderd.
27	Klopt het dat de gemeente niet van plan is om de Kattenburgerstraat straks smaller te maken dan de Stadhouderskade, en dat de breedte van de weg dus heel weinig zegt over de door de bewoners te verwachten overlast?	De gemeente is juist wel van plan de Kattenburgerstraat te versmallen. Het versmallen van de rijbaan zorgt ervoor dat automobilisten minder hard rijden waardoor minder geluidsoverlast en minder onveilige situaties ontstaan.
27	Klopt het, zoals door een ambtenaar aangegeven op de informatiemarkt van 28 oktober 2019, dat de gemeente zoveel extra overlast voorspelt voor bewoners van de Kattenburgerstraat dat overwogen is of wordt de huizen direct aan de weg beter te laten	Hoewel we in het geval van de Kattenburgerstraat er niet van uitgaan, is het wel de regel dat wanneer als gevolg van de verwachte verkeerstoename de geluidbelasting op de gevels van de woning de normen dreigt te overschrijden, moet de overheid onderzoeken welke maatregelen genomen kunnen worden om dit te compenseren. In de eerste plaats wordt altijd eerst gekeken naar aanpassingen aan de weg zelf (bronmaatregelen) of de openbare ruimte erom heen. Als dat onvoldoende blijkt, kunnen ook maatregelen aan de gevels van de woningen onderzocht worden, zoals betere beglazing en

	isoleren?	betere isolatie. Maatregelen aan woningen worden daarom niet uitgesloten. Gevelisolatie is de verantwoordelijkheid van de woningeigenaren (vaak de woningcorporaties). We gaan met de VvE en corporaties in gesprek of we met het al geplande onderhoud zo kunnen uitvoeren, dat de gevels het geluid en uitstoot van verkeer beter buiten houden.
	Is de gemeente zich ervan bewust dat een beter geïsoleerd huis nog steeds betekent dat bewoners niet meer hun slaapkamerraam kunnen openen, zelfs niet tijdens de hete zomers, zonder giftige en stinkende verkeersdampen in hun slaapkamer te laten?	Goed ventileren is ontzettend belangrijk omdat er ook in huis bronnen van luchtverontreiniging zijn. Concentraties verontreiniging in de buitenlucht variëren gedurende de dag. Tijdens de spits zijn er hogere concentraties dan daar buiten. Door buiten de spits en aan de niet-wegkant ramen en roosters open te zetten vermindert u blootstelling.
28	Klopt het dat een 30 km-zone wat betreft de gemeente geen goede opties is voor de Kattenburgerstraat? Zo ja, waarom niet? (Zo nee, waarom juist wél?)	De Kattenburgerstraat is de verbinding voor het gemotoriseerde verkeer tussen de IJtunnel en s100 (Piet Heinkade, De Ruijterkade). Vanwege deze verkeersfunctie geldt er een maximumsnelheid van 50 km/uur. Dit in tegenstelling tot de relatief kleine woonstraten met vooral een verblijfsfunctie en een maximumsnelheid van 30 km/uur. Naast de functie van de Kattenburgerstraat in het autonetwerk speelt ook verkeersveiligheid een rol. De verkeersdeelnemers zullen, ondanks een aangepaste inrichting, de Kattenburgerstraat gezien de functie niet ervaren als weg met verblijfsfunctie (spelende kinderen, zeer eenvoudig op elke plek oversteekbaar, etc.), maar als weg met verkeersfunctie. Functie, gebruik en inrichting van een weg, zo leert onderzoek en ervaring, dienen met elkaar in overeenstemming te zijn voor een goede verkeersveiligheid. Daarom wordt een 30 km-zone niet als goede optie gezien voor de Kattenburgerstraat. Wel willen we kijken of we het mogelijk is het te hard rijden van verkeer te ontmoedigen, wat nu een grote bron van overlast is.
29	Klopt het dat het veranderen van de Kattenburgerstraat in éénrichtingsverkeer wat de gemeente betreft geen goede optie is? Zo ja, waarom niet? (Zo nee, waarom juist wél?)	De Kattenburgerstraat is door de gemeenteraad aangewezen als Plusnet-corridor, de hoogste hiërarchie in het autonetwerk. Die status heeft te maken met de belangrijke rol die de Kattenburgerstraat nu speelt in de bereikbaarheid van de oostkant van het centrum, vooral van- en naar de Piet Heintunnel. Met eenrichtingsverkeer zou die functie in de tegenrichting niet meer vervuld worden, terwijl een passende alternatieve route met voldoende restcapaciteit ontbreekt.
30	Klopt het, zoals door een ambtenaar aangegeven op de informatiemarkt van	Om van een straat een fietsstraat te maken mag de verkeersintensiteit vanwege de verkeersveiligheid niet hoger liggen dan 2500 motorvoertuigen per dag volgens de huidige richtlijnen. Gezien de

	28 oktober 2019, dat in het begin van het project Agenda Amsterdam Autoluw is overwogen om de Kattenburgerstraat een fietsstraat te maken? Zo ja, waarom is daar dan toch niet voor gekozen? (Zo nee, waarom niet?)	netwerkfunctie en de hoeveelheid verkeer (met of zonder maatregelen in de Oostertoegang) leent deze straat zich nu niet voor een fietsstraat.
31	Klopt het dat het belangrijkste effect van de Agenda Amsterdam Autoluw voor omwonenden van de Kattenburgerstraat zal zijn dat er veel meer verkeer door de straat komt?	Nee, dat klopt niet. de maatregelen uit de Agenda Amsterdam Autoluw zijn er op gericht om in de stad meer ruimte creëren voor fietsers en voetgangers. Ook voor de Kattenburgerstraat wordt ruimte gewonnen voor fietsers en voetgangers en wordt de straat verkeersveiliger. Daarnaast zijn in de Agenda Amsterdam Autoluw zijn meerdere maatregelen opgenomen die er voor moeten zorgen dat de totale hoeveelheid rijdende auto's in de stad vermindert (hoofdstuk 4).
32	Waarom heeft de gemeente ervoor gekozen dit slechte nieuws in een brief aan de bewoners te begraven op pagina 2?	De gemeente heeft geenszins getracht het slechte nieuws te begraven zoals u dat stelt op pagina 2. Doel van de brief was om bewoners uit te nodigen voor twee bijeenkomsten. Dat is ook het onderwerp van de brief. De toelichting op de uitnodiging volgt op de uitnodiging zelf en komt daarmee op pagina 2..
33	Is de gemeente van mening dat het belangrijkste nieuws aan omwonenden op de eerste pagina hoort te staan?	Ja.
34	Kan de gemeente voorstellen dat bewoners zich misleid voelen door deze vorm van communiceren?	Nee.
35	Welke lessen trekt de gemeente uit deze situatie?	Dat de zorgen van bewoners van Kattenburgerstraat verder reiken dan alleen de maatregelen die worden voorgesteld. Vandaar de uitnodiging voor het gesprek die het College onlangs aan de bewoners heeft verstuurd.
36	Klopt het dat de gemeente overweegt de verkeersweg 7 meter richting het Marineterrein te verplaatsen? (Zo nee, hoeveel meter dan wel?)	We onderzoeken op dit moment nog verschillende varianten. In de meest extreme variant komt de weg inderdaad 7 meter verder van de woningen te liggen. In dat geval komt de weg om de rij platanen aan de kant van het Marineterrein te liggen. We zijn nog wel aan het onderzoeken of deze variant kan in combinatie met behoud van de bomen. Een tweede variant is dat we de rijbaan versmallen. Hierdoor komt de weg enkele meters verder van de woningen te liggen. Op de informatiemarkt van 12 november 2019 zijn ontwerpen van deze twee varianten getoond.

37	Wat betekent dit voor de door de bewoners zo geliefde platanen in de straat?	<p>Op de informatiemarkt van 12 november 2019 hebben de buurtbewoners een krachtig signaal gegeven: de platanen zijn van grote waarde voor de straat en daarom willen we zoveel mogelijk doen om die te behouden.</p> <p>Bij de eerste variant (7 meter opschuiven) is nog onzeker wat het effect van de verschoven rijbaan is op de gezondheid van de bomen. Daarom zijn we bezig met een onderzoek naar de huidige staat van de bomen. Als blijkt dat de bomen deze verschuiven niet mogelijk is, dan lijkt deze variant minder kansrijk. De uitkomsten van het onderzoek zullen we begin 2020 eerst met de buurt bespreken.</p> <p>Bij de tweede variant (4 meter opschuiven) worden de platanen niet extra belast, deze kunnen in de deze variant vrijwel allemaal blijven staan.</p>
38	Kan de gemeente garanderen dat er geen platanen gekapt hoeven te worden?	Deze garantie kan de gemeente niet geven. . We verwachten een aantal bomen te moeten kappen (of verplanten, indien dit kansrijk is) aan het begin en het einde van de straat, omdat daar een overgang is van de huidige inrichting van de straat naar de nieuwe inrichting. Daarbij zal de bomenrij dus 'gekruid' moeten worden.
39	Zo nee, hoeveel platanen zullen er volgens de gemeente minimaal en maximaal moeten verdwijnen?	De exacte aantallen kunnen we nog niet met zekerheid noemen. Dit is afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp en de exacte locatie van de nieuwe fietsbrug.
40	Stel dat er in januari een politiek besluit komt om de omwonenden van de Kattenburgerstraat te ontzien. Wat zijn als het aan de gemeente ligt dan de belangrijkste planmatige opties om hiervoor te zorgen?	<p>Op 12 november 2019 hebben bewoners ideeën en voorstellen aangedragen voor maatregelen die de gevolgen van het extra verkeer compenseren. Denk aan: het opschuiven van de rijbaan, het verminderen van de snelheid door drempels en het versmallen van de rijbaan, een geluidswal of extra groen en isolatie van de gevels.</p> <p>De verschillende maatregelen moeten worden nu onderzocht op haalbaarheid en effect. Uiteindelijk moet dit tot een pakket van maatregelen leiden die de effecten van de verkeerstoename compenseren. We betrekken de bewoners van de Kattenburgerstraat nauw bij dit (ontwerp)proces. Ook zijn er nog meerdere momenten voor formele inspraak en bezwaar.</p>
41	Hoe wordt doorgaand verkeer gedefinieerd?	Verkeer dat geen herkomst of een bestemming in een bepaald gebied heeft. Afhankelijk van het

		vraagstuk kan doorgaand verkeer anders gedefinieerd zijn.
42	Hoe en waar wordt in Amsterdam doorgaand verkeer gemeten	Voor het meten van doorgaand verkeer is kentekenonderzoek nodig. Dit doet de gemeente met behulp van camera's, die kentekens kunnen registreren. Dit is hetzelfde type camera dat gebruikt wordt bij de milieuzones. Uit de gegevens kan het aandeel doorgaand verkeer bepaald worden. De camera's staan op verschillende plekken in de stad, onder andere langs de invalswegen van de A10 (milieuzone) en door de stad verspreid. De locaties van dit type camera's (ANPR) zijn te vinden op de website van de gemeente Amsterdam, via https://maps.amsterdam.nl/privacy/ .
43	Heeft de gemeente een berekening gemaakt van de geluidsbelasting in onze woonwijk en hoeverre zal de geluidsbelasting toenemen rekening houdend met 30% toename van het verkeer (wat natuurlijk veel meer zal worden als de aantal touringcars zie agenda touringcar, vrachtverkeer door Piet H, brommers etc. straks via onze straat gaan rijden)?	Ja. Voor geluid is uitgegaan van de prognoses t.a.v. de verkeersintensiteiten. Op de Kattenburgerstraat wordt een verkeerstoename van 30% verwacht en een dergelijke verkeerstoename zal leiden tot een toename van de geluidbelasting op de gevel van woningen met ca. 1,1 dB. Tegenover deze stijging staan ook maatregelen die zullen leiden tot een daling van de geluidbelasting en de geluidhinder: <ul style="list-style-type: none"> - de gemeentelijke inzet op schoon (uitstootvrij) vervoer. Vanaf 2025 geldt in Amsterdam een uitstootvrij eis voor o.a. brom- en snorfietsen, OV-bussen, taxi's en touringcarbussen. Dit zal zeker ook voor geluid effect hebben. Het grootste effect wordt verwacht voor de brom- en snorfietsen. - Bij een herinrichting van de straat zal de afstand van de rijbaan tot de woningen mogelijk worden vergroot. Voor een van de varianten (rijbaan 7 meter opschuiven) is geschat dat dit tot een daling met 1,3 dB zal kan leiden. Andere mogelijke (te onderzoeken) maatregelen zijn het toepassing van geluidsreducerend asfalt en gevelisolatie.
44	Graag ontvang ik : Rapport met variantstudie Oostertoegang in de toekomstige situatie Herformulering vraag: Is er een rapport beschikbaar met de mogelijke toekomstige varianten van de Oostertoegang?	De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om de Oostertoegang te verbreden. De uitkomsten van dit onderzoek worden in april 2020 aan het college van B&W voorgelegd en daarna aan de gemeenteraad. In dit onderzoek komen 3 varianten aan bod: niet verbreden, een beperkte verbreding en een grote verbreding. Er is nog geen voorkeur bepaald. Dit onderzoek zal in de loop van 2020 op de site van het project worden gepubliceerd
45	Onderbouwing voorkeursvariant voor eenrichtingsverkeer Oostertoegang en het effect daarvan op de woonwijk Kattenburg. Herformulering vraag: Waarom is er gekozen	De ruimte in de Oostertoegang is beperkt. Eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang zorgt voor meer ruimte voor fietser en voetganger op de fietsroute van IJpleinveer naar het Mr Visserplein door de Oostertoegang. Ook verbetert de veiligheid en de doorstroming voor fietsers op het kruispunt Oostertoegang – De

	voor eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang met een verkeerstoename op de Kattenburgerstraat?	Ruijterkade, de kruisingen bij Oosterdoksstraat en Oosterdokskade, de situatie op de Odebrug en het kruispunt Geldersekade – Prins Hendrikkade, de Geldersekade zelf en de fietsroute over de Nieuwmarkt. Daarnaast lost dit het grote luchtkwaliteitsknelpunt op de Prins Hendrikkade op,
46	Multi criteria analyse van de varianten Oostertoegang	De gemeente onderzoekt de mogelijkheid om de Oostertoegang te verbreden. De uitkomsten van dit onderzoek worden in april 2020 aan het college van B&W voorgelegd en daarna aan de gemeenteraad. In dit onderzoek komen 3 varianten aan bod: niet verbreden, een beperkte verbreding en een grote verbreding. Er is nog geen voorkeur bepaald. Dit onderzoek zal in de loop van 2020 op de site van het project worden gepubliceerd
47	Onderbouwing voor het vervallen van andere varianten zoals het verbreden van de rijbaan Oostertoegang richting het water en/of nieuw onderdoorgang voor fiets realiseren	Het verbreden van de fietsstrook of de rijbaan in de Oostertoegang lost de problemen van de kruispunten voor fietsers rondom Oostertoegang niet op. Deze kunnen de huidige verkeersstromen onvoldoende afwikkelen. Een nieuwe onderdoorgang voor fiets is onmogelijk op die plek en lost evenmin de problemen op de kruispunten op.
48	De huidige kruising Kattenburgerstraat - Piet Heinkade is nu al moeilijk oversteekbaar voor voetgangers en fietsers. Blijkbaar zijn er plannen op de spoortunnel te verbreden en ook een fietsbrug (en fietstunnel?) aan te leggen. Beter zou zijn om het aantal auto's over deze kruising te verlagen. Dit kan door de rechtdoorgaande autostroom op de Piet Heinkade omhoog te brengen, dus op spoorhoogte, zodat deze autostroom ongelijkvloers deze kruising passeert en op maaiveld niet belast. Zo vermindert het overige verkeer op de maaiveld kruising aanzienlijk en kunnen de wachttijden bij oversteek verminderen. Op maaiveld is voldoende ruimte om de kruising met een kleine rotonde in te richten	De ongelijkvloerse kruising Piet Heinkade – Kattenburgerstraat is één van de varianten die is onderzocht bij het onderzoek naar de inpassing van de Javabrug. Met deze Javabrug zouden er 15.000 tot 20.000 fietsers per dag van de Schaeferbrug richting de stad fietsen, daarom waren extra maatregelen aan de kruising nodig. Nu de plannen voor de Javabrug zijn stilgezet (in afwachting van het advies van de Adviescommissie Oeververbindingen Rijkswateren Amsterdam) is de noodzaak voor grote aanpassingen aan de kruising (voorlopig) verdwenen. Wel weten we uit de onderzoeken dat een ongelijkvloerse kruising extreem kostbaar is, in vergelijking met de andere onderzochte varianten.

	<p>voor een betere oversteek voor voetgangers, zoals voor een betere bereikbaarheid van de tramhaltes, en fietsers.</p> <p>Graag hoor of en hoe met dit voorstel wordt omgegaan, liefst meer dan iets vaag als "wij nemen het mee". Hoeveel vermindert op deze wijze het aantal passerende auto's op deze kruising ofwel hoe groot is de stroom rechtdoorgaande auto's op de Piet Heinkade?</p>	
49	<p>Kunt u de meest recente kruispunttellingen verschaffen van de kruisingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prins Hendrikkade-ODE-brug, ▪ kruising Prins Hendrikkade- IJtunnel ▪ kruising Oostertoegang – Piet Heinkade ▪ Kattenburgerstraat-Piet Heinkade 	<p>Figuur 1 en 2 zijn gebaseerd op de kruispuntinformatie van de kruising Kattenburgerstraat-Piet Heinkade.</p>
50	<p>U houdt in de tekening van de nieuwe situatie Oostertoegang al rekening met 3,5 meter verbreding na vernieuwing van de spoorbruggen door ProRail met verplaatsing brugpijlers. Met deze verbreding van 3,5 meter is het toch ook mogelijk om het fietspad met 2 meter te verbreden en het voetpad met 1,5 meter zonder de autorijbaan noord-zuid op te heffen?</p>	<p>De verbreding van de spoorbruggen zal op zijn vroegst rond 2029 gereed zijn. In de loop van 2022 zal de fietsroute al extra belast worden als het IJpleinveer op zijn nieuwe plek zal aanlanden. Door de kolommen in het water te zetten (een van de varianten die de gemeente aan het onderzoeken is) komt er inderdaad ruimte vrij. Een deel van deze ruimte is nodig langs de waterkant als veiligheidsstrook. Er resteert dan 2,5 meter om het fietspad en voetpad te verbreden. De echte baten van het eenrichtingsverkeer zijn echter veel groter dan alleen extra ruimte in de Oostertoegang. Zie het antwoord op vraag 45.</p>
51	<p>Het kan toch niet de bedoeling zijn om het autoverkeer vanuit de GelderseKade (bijv. taxi's) met bestemming De Ruytertunnel om te laten rijden via de Kattenburgerstraat? Te meer</p>	<p>In het nieuwe ontwerp van deze kruising wordt er rekening mee gehouden om de verkeersveiligheid van de fietsers te waarborgen . In het ontwerp wordt ook rekening mee gehouden dat hier niet met hoge snelheid door de bocht gereden kan worden.</p>

	omdat in het huidige voorstel de fietsers vanaf de Geldersekafe schuin de autoweg vanuit de Geldersekafe moeten oversteken, wat er nogal gevaarlijk uitziet. Door de afgeronde bocht richting Prins Hendrikkade kan hier hard gereden blijven worden. Is het daarom niet beter om dit autoverkeer de mogelijkheid te bieden om rechtdoor naar de ODE-brug te rijden?	Verwijzen naar eerste vraag over het waarom van eenrichtingsverkeer Oostertoegang (vraag 45). De verplichte rechtsaf op de Geldersekafe wordt verkeersveilig ontworpen. De maatregel zorgt er ook voor dat er geen doorgaande route is van Mr Visserplein via de Nieuwmarkt naar de Ode-brug. De route loopt van Mr Visserplein naar de Prins Hendrikkade en dan verder via de Ode-brug.
52	Er is gesproken over een verkeerstoename van 30% in de Kattenburgerstraat. Ik wil informatie over hoe druk de straat nu op dit moment is: vraag 1: Als je de Kattenburgerstraat nu vergelijkt met een doorsnee woonstraat, wat is dan de verhouding?	De Kattenburgerstraat is aangewezen als Plusnet-corrider, de hoogste hiërarchie in het netwerk. Wegen met dezelfde hiërarchie kennen typisch veel hogere intensiteiten dan de Kattenburgerstraat (ca. 9.000 voertuigen per dag), zoals de Weesperstraat (ca. 27.000 voertuigen) en de Stadhouderskafe (ca. 27.000 voertuigen). De intensiteiten van de Kattenburgerstraat zijn ordegruote vergelijkbaar met straten zonder netwerkhiërarchie zoals de Vijzelgracht (na de maatregelen Muntplein) en de Frederik Hendrikstraat (beiden ca. 9.000 voertuigen).
53	vraag 2: Is de 30% toename voor elk van de drie genoemde dagdelen waarop jullie meten gelijk?	Verkeersintensiteiten kennen aanzienlijke fluctuaties over dag, week en jaar. Daarnaast zijn er in de Amsterdamse context regelmatig werkzaamheden of incidenten die zorgen voor afwijkingen. De inschatting van de verkeerseffecten van de maatregel is gebaseerd op praktijkinformatie en is daarmee de beste inschatting die op dit moment te maken is. In de praktijk zullen verkeerseffecten ook fluctuaties over dag, week en jaar rondom deze inschatting kennen. Onderdeel van de Nota van Uitgangspunten van zowel de Kattenburgerstraat als de maatregelen bij de Oostertoegang zal een studie met het verkeersmodel Amsterdam zijn. Dit model geeft een prognose van de effecten voor drie verschillende dagdelen.
54	vraag 3: Is het juist dat de Oosterpoorttoegang dicht gaat voordat de Kattenburgerstraat wordt aangepakt met het nieuwe brede fietspad e.d.? Hoe is de verkeerstoename in die periode van afsluiting Oosterpoort zonder aanpassingen aan de Kattenburgerstraat? Is die ook 30%?	Het is de verwachting dat in 2022 de nieuwe fietsroute IJpleinveer – Mr Visserplein in gebruik genomen zal worden, en dat dan ook het eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang van kracht wordt. Het is ook de verwachting dat op dat moment de Kattenburgerstraat nog niet heringericht is, maar dat er dan wel een besluit genomen zal zijn tot herinrichting. Op dit moment lijkt het er op dat de herinrichting pas kan starten na het groot onderhoud aan de Piet Heintunnel (dat vindt plaats tussen voorjaar 2021 en zomer 2022). De verwachte verkeerstoename van 30% staat los van de aanpassingen in de Kattenburgerstraat.

55	<p>vraag 4: We hebben het gehad over stikstoftoename. Welke aspecten verslechteren ook als de verkeerstoename stijgt. Welke aspecten onderscheiden jullie. Ik denk aan aspecten als geluid, veiligheid e.d. Welke gebruiken jullie en wat zijn daar de toenames van?</p>	<p>Voor geluid zal de 30% groei ook leiden tot een toename van de geluidbelasting op de gevels van de woningen. Deze zal met ca. 1,1 dB toenemen. Hier tegenover staan ook verwachte dalingen door het stiller worden van het verkeer (actieplan schone lucht), de herinrichting van de straat en geluidbeperkende maatregelen (zie ook antwoord bij vraag 18). Voor uitstoot van stikstof en fijnstof, zie vraag 56.</p>
56	<p>In de metingen van Milieudefensie en RTL nieuws blijkt dat de fijnstof/luchtvervuiling norm hier al hoger ligt dan gezond is. Hoe denkt u die nu al hoge vervuiling te gaan oplossen in verband met de plannen die tot minstens 30% meer verkeer door de straat gaan leiden? Onzes inziens kan dit in elk geval niet door het nu over een toekomst te gaan hebben met eventueel elektrische auto's. Het gaat namelijk over het nu, het heden en de nabije toekomst en de gevolgen daarvan voor ons/bewoners. Hoe gaat u om met het voorzorgsprincipe in deze, uw verantwoordelijkheid naar de lichamelijke en geestelijke gezondheid van uw burgers toe?</p>	<p>De Kattenburgerstraat kent de volgende luchtkwaliteit: Zie tabel in bijlage</p> <p>De concentraties op deze locatie voldoen aan de EU-normen en gaan richting de WHO-advieswaarde voor gezondheid. Amsterdam kent momenteel nog wel enkele punten waar de wettelijke normen nog niet gehaald worden maar de Kattenburgerstraat behoort niet tot die locaties. Bovendien is er sprake van een dalende trend van schadelijke concentraties die ook komende jaren verder doorzet. De toename van verkeer zal leiden tot hogere concentratie luchtverontreiniging. In oktober 2019 heeft het college van B&W het Actieplan Schone Lucht vastgesteld. Met de maatregelen uit dit actieplan wordt de luchtkwaliteit overal in Amsterdam in 2030 op het niveau dat de WHO adviseert als gezond. De maatregelen uit het actieplan schone lucht zijn nog niet verwerkt in de prognoses voor 2020.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Milieuzone personen auto 2020 • Aanscherpen milieuzone vracht 2022
57	<p>Waarom besluit u als gemeente niet het Centrum écht autoluw te maken? Zoals bijvoorbeeld in de grotere steden in Italië geldt, waar alleen de bewoners en leveranciers met gemotoriseerd verkeer toegang hebben tot de binnensteden?</p>	<p>De Agenda Amsterdam Autoluw werkt toe naar minder autoverkeer in de stad. Dit doen we stap voor stap met maatregelen die Nu (tot 2022) effect opleveren, maatregelen die pas Straks kunnen worden uitgevoerd (tot 2025) en maatregelen die pas Later (tot 2040) mogelijk zijn. Er is voor gekozen dit met verschillende type maatregelen te doen: prijs (parkeerbeleid), circulatiemaatregelen, gedragsmaatregelen en beperking van toegang (o.a. maatregelen Oude Zijde in de weekendnachten). Dit is in de ogen van de gemeente een gebalanceerde manier om steeds meer gebieden autoluw te maken. Voordeel is dat er geen grootschalige ontheffingsregeling nodig is waar het gaat om prijsmaatregelen en circulatiemaatregelen. Zeker voor een gebied als stadsdeel Centrum, waar ook nog openbare garages zijn, zouden hier veel uitzonderingen op moeten worden gemaakt. Uiteindelijke doel is de hoeveelheid verkeer in Amsterdam als een geheel te verminderen. Hiervoor</p>

		<p>zetten we onder andere in op afspraken met werkgevers en aantrekkelijker openbaar vervoer. In het Stadshart is overigens al wel een gebied, waar in de weekendnachten inrijden is beperkt tot specifieke doelgroepen. Dit gebied wordt uitgebreid, waarbij we ook kijken naar een uitbreiding in tijdstippen.</p>
58	<p>Of waarom geen Kattenburgerstraat autoluw, bomerijk met weinig verkeer dat max. 30 km per uur rijdt? Wat is er gebeurd met deze voorstellen/plannen?</p>	<p>De Kattenburgerstraat is de verbinding voor het gemotoriseerde verkeer tussen de IJtunnel en s100 (Piet Heinkade, De Ruijterkade). Vanwege deze verkeersfunctie geldt er een maximumsnelheid van 50 km/uur. Dit in tegenstelling tot de relatief kleine woonstraten met vooral een verblijfsfunctie en een maximumsnelheid van 30 km/uur.</p> <p>Naast de functie van de Kattenburgerstraat in het autonetwerk speelt ook verkeersveiligheid een rol. De verkeersdeelnemers zullen, ondanks een aangepaste inrichting, de Kattenburgerstraat gezien de functie niet ervaren als weg met verblijfsfunctie (spelende kinderen, zeer eenvoudig op iedere plek oversteekbaar, etc.), maar als weg met verkeersfunctie. Functie, gebruik en inrichting van een weg, zo leert onderzoek en ervaring, dienen met elkaar in overeenstemming te zijn voor een goede verkeersveiligheid. Daarom wordt een 30 km-zone niet als goede optie gezien voor de Kattenburgerstraat.</p> <p>Wel willen we kijken of we het mogelijk is het te hard rijden van verkeer te ontmoedigen, wat nu een grote bron van overlast is.</p>
59	<p>Bent u van het feit op de hoogte dat de straat ook met meer autobussen/ toerisme te maken gaat krijgen zodat de gestelde 30% meer verkeer in de straat veel hoger kan gaan uitvallen? Hoe gaat u daarmee om?</p>	<p>“Er zal er geen verschil zijn in aantallen touringcars door de Kattenburgerstraat omdat er nu vrijwel geen touringcars gebruik maken van de ODEbrug. De Oostertoegang is te laag voor de meeste touringcars en voor de Oosterdokstraat geldt een inrijverbod voor touringcars.</p> <p>Daarom rijden er ook nu vrijwel geen touringcars via die route en zal er ook geen waterbedeffect zijn naar de Kattenburgerstraat.</p> <p>Verder is de verwachting dat het touringcarverkeer in het centrum verder zal afnemen (inrijverbod stadshart), de touringcars in de komende jaren kleiner worden (7,5 tonszone) en ook meer uitstootvrij worden (maatregelen knelpunten luchtkwaliteit).”</p>
60	<p>Tijdens de bijeenkomst werd aangegeven door uw medewerker dat de Kattenburgerstraat een doorgangsroute is. Wij zouden graag willen weten wanneer dat besluit is genomen en wat de criteria zijn om van een straat een</p>	<p>In het Beleidskader Hoofdnetten uit 2005 stond de Kattenburgerstraat al benoemd als onderdeel van het Hoofdnet auto. Dit is op zich niet veranderd in het Beleidskader Verkeersnetten uit 2018, behalve dat de Hoofdnetten in dit beleidskader de naam Plusnetten hebben gekregen. De Kattenburgerstraat is een logische verbinding voor autoverkeer tussen de IJtunnel en de S100 (Piet Heinkade, De Ruijterkade). De IJtunnel is in 1968 geopend.</p>

	doorgangsroute te maken. Daarnaast is mijn vraag of dit besluit niet kan worden teruggedraaid als de omstandigheden veranderen. Bijvoorbeeld als de geluidshinder te groot wordt door een toename van het verkeer.	Plusnetten verwerken relatief veel verkeer en relatief veel doorgaand verkeer. Door alleen te besluiten de term 'Plusnet' niet meer aan de Kattenburgerstraat toe te wijzen, zal er op zich niets veranderen in hoe de weg gebruikt wordt. Het is nu eenmaal hoe een weg in het netwerk functioneert. De gemeenteraad kan het besluit nemen om de verkeerscirculatie in een gebied te wijzigen. Maar daarbij zullen alle voor- en nadelen zorgvuldig afgewogen worden.
61	Wat is de berekende verkeerstoename in de noord zuid richting en wat in de tegenovergestelde richting?	Er is alleen een berekend effect in de rijrichting van noord naar zuid, de rijbaan het verst van de gevels. In de rijrichting van zuid naar noord verandert er niets.
62	I.h.k.v. de luchtvervuiling wilde ik opmerken dat het spoor óók nog eens wordt geïntensiveerd, terwijl er geen (geluids)wallen zijn. Zo zijn we dubbel de pineut. Ik wilde vragen of jullie die (lucht)vervuiling ook mee hebben genomen in jullie berekening. En naast luchtvervuiling hebben we ook nog geluidsoverlast.	In het NSL-monitoring over luchtkwaliteit is ook de uitstoot meegenomen van spoorverkeer. De uitstoot van spoorverkeer wordt verwerkt in de achtergrondconcentraties die onderdeel is van de waarde die op een plek berekend wordt. De groei van spoorverkeer wordt meegenomen in de jaarlijkse aanpassing van het NSL. Het overgrote deel van treinverkeer dat er rijdt is elektrisch aangedreven en stoot maar beperkt fijnstof uit. Het spoor ligt op een dijk op behoorlijke afstand (>90m) van de woningen waardoor emissies van treinverkeer al sterk verdund worden voor ze de woningen bereiken. Het aandeel van deze uitstoot op totale concentratie schadelijke stoffen is maar zeer beperkt. Zie antwoord op vraag 18 over geluid en raadpleeg https://maps.amsterdam.nl/geluid/ voor informatie over geluidsbelasting van treinverkeer.
63	Uit jullie verkeersmodellen blijkt dat er toename van verkeer is. Dat wordt uitgedrukt in percentages. Ik wil bij deze de absolute aantallen. Geen procenten. Deze aantallen behelzen het verkeer door de Kattenburgerstraat: Nu, de veranderingen in het laatste jaar Verwachting van aantallen tijdens werkzaamheden Aantal na de volledige autoluw operatie in dit deel van de stad. Ik zie de aantallen uitgesplitst naar soorten verkeer.	In figuur 1 en 2 zijn de verkeersintensiteiten van de afgelopen jaren opgenomen. Onderdeel van de Nota van Uitgangspunten en daarmee dus van de inspraakprocedure van zowel de Kattenburgerstraat als de maatregelen bij de Oostertoegang zal een studie met het VerkeersModel Amsterdam zijn. Dit model geeft een prognose van de effecten voor drie verschillende dagdelen en voor zwaar verkeer en personenauto's.

	Denk aan zwaar, personen auto, bus en brommer Ik zie de aantallen uitgesplitst naar dagdeel. In de Zwijger spraken jullie over metingen in drie dagdelen. Ik wil daar in alle periodes de verschillen zien.	
64	Alternatief voorstel: De extra tunnel onder de spoordijk kunnen we ipv naast de Kattenburgerstraat natuurlijk ook naast de Oostertoegang leggen. Dan hoeft het tweerichtingsverkeer in de oostertoegang niet beperkt te worden tot eenrichtingsverkeer	Het verbreden van de fietsstrook of de rijbaan in de Oostertoegang lost de problemen van de kruispunten voor fietsers rondom Oostertoegang niet op. Deze kunnen de huidige verkeersstromen onvoldoende afwikkelen. Een nieuwe onderdoorgang voor fiets is onmogelijk op die plek en lost evenmin de problemen op de kruispunten op.