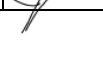




Nota van Uitgangspunten Kinkerstraat Midden en West

Project Vernieuwing Kinkerstraat Midden en West

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
Baukje Cleveringa Raymond Zwanziger			24 juli 2020
Ferry Mulder			24 juli 2020
Winfried Pieroelie			24 juli 2020

Colofon

Verantwoordelijk wethouder

Sharon Dijksma

Opdrachtgever Project Vernieuwing Kinkerstraat Midden West

Winfried Pieroelie (Ambtelijk Opdrachtgever V&OR)

Projectteam Kinkerstraat Midden West

- Integraal projectmanager: Ferry Mulder
- Technisch manager: Raymond Zwanziger
- Projectondersteuning: Rebecca Thenu
- Omgevingsmanager: Baukje Cleveringa
- Ontwerper R&D: Peter Ulle
- Werkvoorbereider: Thom Kleverlaan
- Verkeerskundige IB: Robert de Roos
- Verkeerskundige R&D: Mohamed El Faghloumi
- GVB: Debora Zijdenbos
- Vervoerregio Amsterdam: Vincent van Laar

1	Samenvatting	4
2	Inleiding	6
2.1	Aanleiding	6
2.2	Opbouw	8
2.3	Doel	8
2.4	Afbakening projectgebied	8
2.5	Samenhang andere projecten	9
3	Huidige situatie	10
3.1	Algemene beschrijving	10
3.2	Verkeer	12
3.3	Knelpunten huidige situatie	16
4	Ontwerputgangspunten	17
4.1	Inrichting	17
4.2	Voetgangers	17
4.3	Fietsers	17
4.4	Snor- en bromfietsen	18
4.5	Tram (haltes)	18
4.6	Autoverkeer	18
4.7	Voorzieningenstrook	18
4.8	Groen en duurzaam	18
4.9	Proces	19
5	Ontwerpverkenning	20
5.1	Ruimtelijk	20
5.2	Verkeersveiligheid	20
5.3	Ontwerpvarianten	22
6	Voorkeursvariant	26
7	Stakeholders en participatie	27
8	Kosten, risico's en onderhoud	28
8.1	Kosten	28
8.2	Risico's	28
8.3	Onderhoud	28
9	Vervolgproces	29
10	Bijlagen	30

1 Samenvatting

In de Structuurvisie 2040 is de Kinkerstraat in 2011 bestempeld als 'stadsstraat'. De stadsstraten zijn straten waar doorgaans veel winkels (ook voor de dagelijkse behoeften) en horecagelegenheden zijn geconcentreerd. In het Onderzoeksrapport (agenda) Stadsstraten (2017) heeft de Kinkerstraat straat de hoogste prioriteit gekregen want de huidige inrichting van de straat sluit niet meer aan bij het gebruik van de straat. Het aantal voetgangers en fietsers in de straat is de afgelopen jaren flink toegenomen, terwijl er juist voor deze twee modaliteiten weinig ruimte in de straat is opgenomen. De straat wordt door bewoners, ondernemers en bezoekers als verkeersonveilig ervaren, daardoor is er veel draagvlak om de inrichting van de straat te vernieuwen. Met name de kruispunten met de Ten Katestraat en Jan Pieter Heijestraat en het conflict tussen fietsers en voetgangers bij de arcade aan de zuidzijde van de straat zorgen voor deze ervaring. Zowel de rijweg als de kruisingen staan vermeldt in de Blackspotlijst 2020.

Naast een inrichting die niet meer aansluit bij het gebruik zijn ook delen van het materiaal versleten, waaronder het tramspoor. De sporen moeten worden vervangen en dit maakt een optimalisatie van de inrichting mogelijk, er kan in de breedte van het profiel met het spoor geschoven worden als deze wordt vernieuwd.

Voor het vernieuwen van de straat zijn een aantal nieuwe inrichtingsvarianten onderzocht, daarvan zijn twee haalbare opties overgebleven die als profielvariant zijn uitgewerkt. De variant Fietsstraat, waar het auto- en fietsverkeer wordt gemengd. Daarnaast de variant Stadsstraat, waar bij het autoverkeer meerijdt op de trambaan. Beide varianten bieden meer ruimte voor fietsers, in de variant Stadsstraat ontstaat er ook meer ruimte voor voetgangers. In beide varianten is het uitgangspunt dat het autoparkeren zo veel mogelijk wordt opgeheven en dat er servicestroken worden aangelegd. In de servicestroken is het laden- en lossen, fietsparkeren en het toevoegen van groen in de straat opgenomen.

Onderdeel van een nieuw profiel is het samenvoegen van twee tramhaltes tot één. Het doel van de samenvoeging is tweeledig: Door de haltes bij de kruisingen met de Ten Katestraat (Ten Katemarkt) en de J.P. Heijestraat te combineren tot 1 haltepaar, op een locatie tussen de Ten Katestraat en de J.P. Heijestraat, ontstaat er ruimte om het nieuwe haltepaar wél aan de toegankelijkheidseisen te laten voldoen. De halteperrons kunnen worden verbreed en ook de benodigde lengte krijgen, zodat twee trams tegelijk kunnen halteren (62m). Daarnaast is het een belangrijk doel om de verkeersveiligheid rondom de kruispunten te verbeteren. Met het opheffen van de bestaande tramhaltes verbetert de oversteekbaarheid, de bereikbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid op beide kruispunten ook. Bij de huidige tramhaltes kunnen deze doelen door hun positionering niet gerealiseerd worden.

Tijdens het participatietraject zijn de twee haalbare profielvarianten aan belanghebbenden voorgelegd. Om op een hoog niveau invulling te geven aan de participatie voor dit project konden belanghebbenden aangeven welke ontwerpvariant hun voorkeur heeft. Daarbij is met een overtuigende meerderheid gekozen voor de variant Stadsstraat, waarbij het autoverkeer meerijdt op de trambaan. Deze uitkomst sluit aan bij de doelstelling en ambities om meer ruimte voor fietsers én voetgangers te creëren ten opzichte van het autoverkeer. Het sluit ook aan bij de inrichting van de Kinkerstraat Oost die in 2016 volgens dit profiel is ingericht. Doordat het autoverkeer meerijdt op de trambaan kan dit invloed hebben op de doorstroming en dus de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer (OV).

Het aantal reizigers in de Kinkerstraat is vergelijkbaar met locaties die als Plusnet OV zijn aangewezen, dit onderstreept het in stand houden van de betrouwbaarheid van het netwerk. Het samenvoegen van de tramhaltes, om deze aan de toegankelijkheidseisen te laten voldoen, heeft als bijkomend effect dat de doorstroming van het OV gelijk blijft.

De Kinkerstraat is Plusnet voetganger, Plusnet fiets en Hoofdnet OV, beleidsmatig krijgen de Plusnetten een hogere prioriteit dan het Hoofdnet OV. De variant Stadsstraat wordt op basis van deze prioritering en de uitkomst van het eerste deel van het participatietraject in deze Nota van Uitgangspunten voorgelegd als voorkeursvariant, zodat deze variant na vaststelling van deze nota uitgewerkt kan worden tot een definitief ontwerp.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

De aanleiding van het project Vernieuwing Kinderstraat is meervoudig: bestuurlijk, beleidsmatig en vanuit het dagelijks gebruik van de straat.

Bestuurlijk

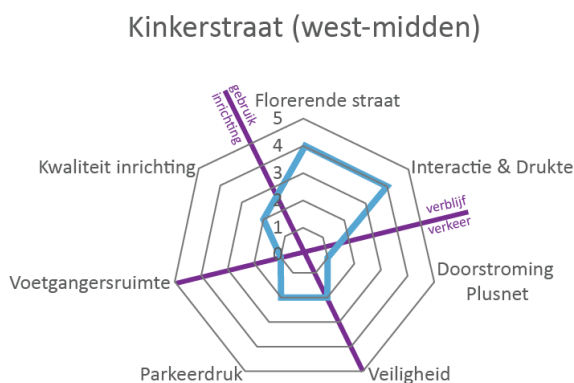
Niemand kan er om heen, het wordt steeds drukker in de stad. De stad slibt langzaam dicht. Fietzers en voetgangers hebben te weinig ruimte. Het is tijd voor echte keuzes, waarin we voorrang geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en waarin Amsterdam autoluw wordt. In het coalitieakkoord van 2018 zijn de bestuurlijke ambities opgenomen ten aanzien van mobiliteit en luchtkwaliteit.

De Kinderstraat Oost is het eerste deel van de Kinderstraat dat is aangepakt en is medio 2016 opgeleverd. Na de herinrichting van de Kinderstraat-Oost en na vragen van bewoners en ondernemers, geuit tijdens verschillende buurtbijeenkomsten, is door het Dagelijks Bestuur van stadsdeel West gekeken naar de mogelijkheden voor een nieuw profiel voor het aansluitende deel, Kinderstraat Midden en West.

Beleidsmatig

In het beleidsdocument Structuurvisie 2040 is de Kinderstraat in 2011 bestempeld als 'stadsstraat'. De stadsstraten zijn straten waar doorgaans veel winkels (ook voor de dagelijkse behoeften) en horecagelegenheden zijn geconcentreerd. Maar anders dan de (monofunctionele) winkelpromenades zijn het straten die tevens een voorname rol spelen in het stedelijke fiets-, OV-, en autonetwerk. Het zijn in alle opzichten drukke straten, waar veel mensen elkaar impliciet en expliciet ontmoeten. In de Structuurvisie is voor de Kinderstraat geconcludeerd dat er een verbeteropgave ligt met betrekking tot de verkeersstromen.

In 2017 zijn twee nieuwe beleidsstukken vastgesteld die van invloed zijn op de Kinderstraat Midden en West. In het Onderzoeksrapport (agenda) Stadsstraten (2017) heeft de straat de hoogste prioriteit gekregen met een opgave in het verkeerskundig domein als uitwerking van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit. In de Visie Openbare Ruimte 2025 worden de belangrijkste stedelijke kaders beschreven voor de Kinderstraat als stadsstraat.



Afbeelding 1: beoordeling Kinderstraat als stadstraat op zeven elementen.

Uit het Onderzoeksrapport Stadsstraten blijkt dat de Kinkerstraat bovengemiddeld goed functioneert op economisch en sociaal vlak. Aspecten met betrekking tot de inrichting van de straat scoren daarentegen matig tot zeer matig, waarbij de grootste opgaven liggen in de hoeveelheid voetgangersruimte en de doorstroming van de Plusnetmodaliteiten voetganger en fiets. Geconcludeerd werd dat oplossingsrichtingen voor het verbeteren van de straat daarom voornamelijk moet worden gezocht in het verkeerdomein.

In de Agenda Autoluw (2019) worden 27 maatregelen beschreven die ook voor de Kinkerstraat als stadsstraat van toepassing zijn (direct en indirect). De maatregelen dragen bij aan actieve Verplaatsingen en verkleining van de footprint van de auto in ruimtegebruik, uitstoot en geluid. Hierdoor kunnen we de openbare ruimte anders inrichten. Hoe we dat doen, verschilt per gebied. Vanuit deze gebiedsgerichte aanpak geldt voor de Kinkerstraat als stadstraat het volgende inrichtingsprincipe: In de stadsstraten maken we ruimte voor voetgangers, fietsers en OV, zonder al het rijdende autoverkeer te weren. Om die ruimte te maken, moeten statische functies zo veel mogelijk wijken. Autoparkeren, oplaadvoorzieningen en deelmobiliteit verplaatsen we waar mogelijk naar de koppen van de zijstraten of de achterliggende buurten.

De beschikbare ruimte in stadsstraten wordt het liefst dubbel gebruikt; bijvoorbeeld door fietsparkeervakken voor winkelend publiek in te zetten voor laden en lossen tijdens venstertijden. Bij voldoende lage auto intensiteiten is het ook mogelijk om het rijdende verkeer te mengen, bijvoorbeeld autoverkeer en fietsers (30 km/ uur) of autoverkeer en openbaar vervoer.

Door de stadsstraten hoogwaardig in te richten verbeteren we ook de verblijfskwaliteit, het beleidskader Puccini is daarbij het uitgangspunt. Waar mogelijk voegen we groen toe, te beginnen met het herstellen van ontbrekende schakels in de hoofdbomenstructuur. Daarmee versterken we de groenstructuur van Amsterdam.

Dagelijks gebruik

De huidige inrichting van het middelste stuk, Kinkerstraat Midden -tussen de Bilderdijkstraat en de J.P. Heijestraat- kent veel knelpunten. Deze knelpunten worden ook door bewoners, ondernemers en gebruikers ervaren en geuit tijdens de verschillende participatiemomenten. Voetgangers hebben weinig ruimte, mede door de grote hoeveelheid geparkeerde fietsen en obstakels zoals klapporden. Het fietspad is overvol en veel te smal, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Dit gebeurt vooral aan de zuidzijde van de straat waar de arcade van de bebouwing pal naast het fietspad ligt. Ook de kruising Kinkerstraat / Ten Katestraat is een knelpunt, het kruispunt is onoverzichtelijk door het samenkomen van verschillende vervoersstromen. De rijweg en de kruispunten staan in de Blackspotlijst 2020. De laad- en losvoorzieningen zijn onvoldoende over de straat verspreid waardoor er veel op de rijweg geladen en gelost wordt. Het oplossen van de knelpunten is de belangrijkste aanleiding om de straat opnieuw in te richten.



Afbeelding 2: Kinkerstraat ter hoogte van kruising ten Katestraat

2.2 Opbouw

Bij het opstellen van de Nota van Uitgangspunten is allereerst de huidige situatie in kaart gebracht (hoofdstuk 3). Daarna zijn de uitgangspunten voor het maken van een nieuw ontwerp beschreven (hoofdstuk 4). Vervolgens zijn deze uitgangspunten verwerkt in de ontwerpverkenning (hoofdstuk 5). De uitgangspunten en de ontwerpverkenning vormen samen de onderbouwing voor een voorkeursvariant zoals beschreven in hoofdstuk 6. Aansluitend volgt een korte beschrijving van het participatietraject (hoofdstuk 7). In hoofdstuk 8 worden de kosten, risico's en het toekomstige beheer beschreven. Tot slot is in hoofdstuk 8 het vervolgproces beschreven.

2.3 Doel

Doel van de vernieuwing van de Kinkerstraat Midden en West

De doelstelling voor het project “Vernieuwing Kinkerstraat” luidt:

“Gemeente Amsterdam wil met de herinrichting van de Kinkerstraat: de kwaliteit en flexibiliteit van de openbare ruimte verbeteren en toekomstbestendig maken, de verkeersveiligheid en leefbaarheid (winkelklimaat en woongenot) vergroten en het verbeteren van de doorstroming conform de beleidskaders verkeersnetten.

Met de herinrichting van Kinkerstraat Midden en West doet de gemeente Amsterdam ingrepen in de openbare ruimte die er voor zorgen dat de Kinkerstraat als stadstraat wordt verbeterd.

De Kinkerstraat moet daarbij rekening houden met de wensen van de omgeving, het ambitieniveau van het college en de Amsterdamse beleidskaders. In het nieuwe inrichtingsprincipe worden vooral oplossingen gezocht voor de inpassing van meer ruimte voor voetgangers, fietsers, toegankelijke tramhaltes, groenvoorzieningen en laad en losvoorzieningen.

Beoogd doel opstellen en vaststelling Nota van Uitgangspunten

- Het borgen van de doelstellingen voor het project voor deze vast te leggen in uitgangspunten voor het ontwerp voor de herinrichting van Kinkerstraat Midden en West.
- Het vormen van een toetsingskader voor het ontwerp en het in de volgende fase op te stellen Programma van Eisen.

2.4 Afbakening projectgebied

Afbakening van de Kinkerstraat Midden en West

De Kinkerstraat is als volgt afgebakend. De herinrichting van de Kinkerstraat Midden en West betreft de openbare ruimte tussen de Bilderdijkstraat en de Kinkerbrug van gevel tot gevel. Het voetpad onder de arcade aan de zuidzijde van de straat valt binnen het project. In alle zijstraten wordt een goede aansluiting met de bestaande situatie gerealiseerd (ca. 5 meter de straat in). De oppervlakte van het totale projectgebied bedraagt ca. 21.000 m².



Afbeelding 3: Kaart van het projectgebied

Het project Vernieuwing Kinkerstraat betreft de openbare ruimte binnen het projectgebied. Aanpassingen aan gebouwen (gevels), constructie van bruggen en kades binnen het projectgebied zijn geen onderdeel van het project.

Ten aanzien van de werkzaamheden aan eigendommen van Diensten en Bedrijven in het kader van ondergrondse infrastructuur en tramspoor wordt de samenwerking gezocht binnen de gemeentelijke procesafspraken om werkzaamheden te combineren.

2.5 Samenhang andere projecten

In de omgeving van de Kinkerstraat Midden en West zijn een aantal omgevingsprojecten waar grote raakvlakken mee zijn:

- Herinrichting Bellamybuurt
- Project Oranje Loper
- Programma Bruggen en Kademuren
- MVP en calamiteitenbogen kruising Kinkerstraat/Bilderdijkstraat
- Herinrichting Witte de Withstraat

Met alle omgevingsprojecten vindt overleg plaats over het ontwerp en de toekomstige uitvoering. Dilemma's en vragen die hierbij besproken worden zijn: Wanneer vinden welke werkzaamheden waar plaats? Hoe beïnvloedt dit de verkeerscirculatie en de doorstroming van het verkeer? En hoe kan de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt worden?

Het belangrijkste omgevingsproject om rekening mee te houden is de Oranje Loper, en dan specifiek de herinrichting van de Jan Evertsenstraat en De Clercqstraat. In overleg met Stadsregie is afgesproken dat werkzaamheden aan deze projecten niet tegelijkertijd uitgevoerd kunnen worden met de vernieuwing van Kinkerstraat Midden en West. Door gestructureerd te overleggen wordt de uitvoering op elkaar afgestemd. Waar nodig wordt er gezamenlijk gecommuniceerd richting de omgeving. Door gezamenlijk te communiceren laten we zien dat er afstemming plaatsvindt en stralen we als gemeente eenduidigheid uit.

Bij de samenhang met omgevingsprojecten wordt ook rekening gehouden met de invloed die andere projecten kunnen hebben op de parkeerbalans. Zo kan de uitvoering van het programma Bruggen en Kademuren impact hebben op de parkeerdruk in de omgeving. Dat betekent dat er bij het maken en uitvoeren van het nieuwe ontwerp voor de Kinkerstraat Midden en West gekeken wordt naar een flexibele inrichting wat betreft de parkeerplaatsen. Zodat er, indien noodzakelijk, tijdelijk parkeerplaatsen worden teruggebracht en er gewacht wordt met het realiseren van een definitieve nieuwe inrichting. Dit sluit aan bij de doelstelling van het project om naast de kwaliteit ook de flexibiliteit van de openbare ruimte te verbeteren en toekomstbestendig te maken.

In de Kinkerstraat Midden en West zijn de tramsporen aan vervanging toe. Deze werkzaamheden van het GVB worden meegenomen bij de herinrichting van de straat. Het vervangen van de tramsporen maakt een optimalisatie van de inrichting mogelijk, er kan in de breedte van het profiel met het spoor geschoven worden als deze wordt vernieuwd.

3 Huidige situatie

3.1 Algemene beschrijving

De Kinkerstraat is een drukke winkelstraat met een beperkte breedte, een groot aantal verkeersfuncties en hoge verkeersintensiteiten, welke steeds intensiever worden gebruikt en daardoor een extra druk op de openbare ruimte leggen. Als gevolg hiervan wordt de straat door de gebruikers, ondernemers en omwonenden als onoverzichtelijk en onveilig ervaren. De Kinkerstraat vormt een belangrijke schakel tussen het Centrum, Oud West en De Baarsjes. De Kinkerstraat is daarnaast een belangrijke winkelstraat voor Oud West.

In de huidige situatie maken voetgangers, ondernemers, fietsers, laad- en losverkeer, autoverkeer en de tram gebruik van de openbare ruimte in de Kinkerstraat. Elke weggebruiker heeft zijn eigen ongedeelde zone terwijl de beschikbare ruimte beperkt is. Het profiel oogt daardoor krap en voor sommige weggebruikers is de wegbreedte onder de minimummaat. In de gehele stad is het fietsverkeer toegenomen, dat geldt zeker ook voor de Kinkerstraat en dat versterkt het algemene beeld van een drukke straat. Daarnaast is elke zone (stoep, fietspad, trambaan enz.) herkenbaar aan specifiek materiaal. Deze verscheidenheid aan materialen draagt misschien wel bij aan de duidelijke afbakening van de verkeersstromen maar geeft uiteindelijk een rommelig ruimtelijk beeld. De openbare ruimte is het strijdtoneel van geparkeerde fietsen en scooters, winkeluitstallingen en winkelend publiek.

De arcade aan de zuidzijde van de straat is laag en niet aantrekkelijk qua architectuur. Daarnaast draagt de arcade bij aan een onveilige afscheiding tussen voetgangers en fietsers, beide verkeersstromen hebben onvoldoende zicht op elkaar. Aan de zuidzijde worden ook auto's geparkeerd. Een deel van de parkeerplaatsen is met vlonders aangepast naar vakken om fietsen of scooters te parkeren. Voor laden en lossen is aan beide zijden van de straat plek gemaakt. Een deel van deze plekken kent een dubbel gebruik, van 07.00 tot 12.00 uur om te laden en lossen, de overige tijd als fietsparkeervak. Aan de noordzijde van de straat staan enkele bomen. Vanwege het kleine formaat van deze bomen en het ontbreken van andere soorten groen is de Kinkerstraat qua beleving vooral erg stenig.



Afbeelding 4: Foto Kinkerstraat Midden met een duidelijk ruimtelijk beeld van het projectgebied

Het gebied rondom de Kinkerstraat bestaat deels uit een historische kern en deels uit de 19e-eeuwse ringuitbreiding van Amsterdam. De bebouwing in de Kinkerstraat is door de Welstand als van beperkte kwaliteit bestempeld. Dit betekent dat de straat grotendeels geen of beperkte architectonische of stedenbouwkundige (meer)waarde heeft, op enkele gebouwen na.



Afbeelding 5: Historische foto Kinkerstraat

Bomen en groen

In de Kinkerstraat is relatief weinig groen aanwezig. Dit komt vooral doordat er onvoldoende ruimte is in de ondergrond (door kabels en leidingen e.d.). Ook de hoge grondwaterstand speelt hierbij een rol. De aanwezige bomen (15 stuks) zijn van matige kwaliteit en zijn niet beeldbepalend.

Huidige verlichting

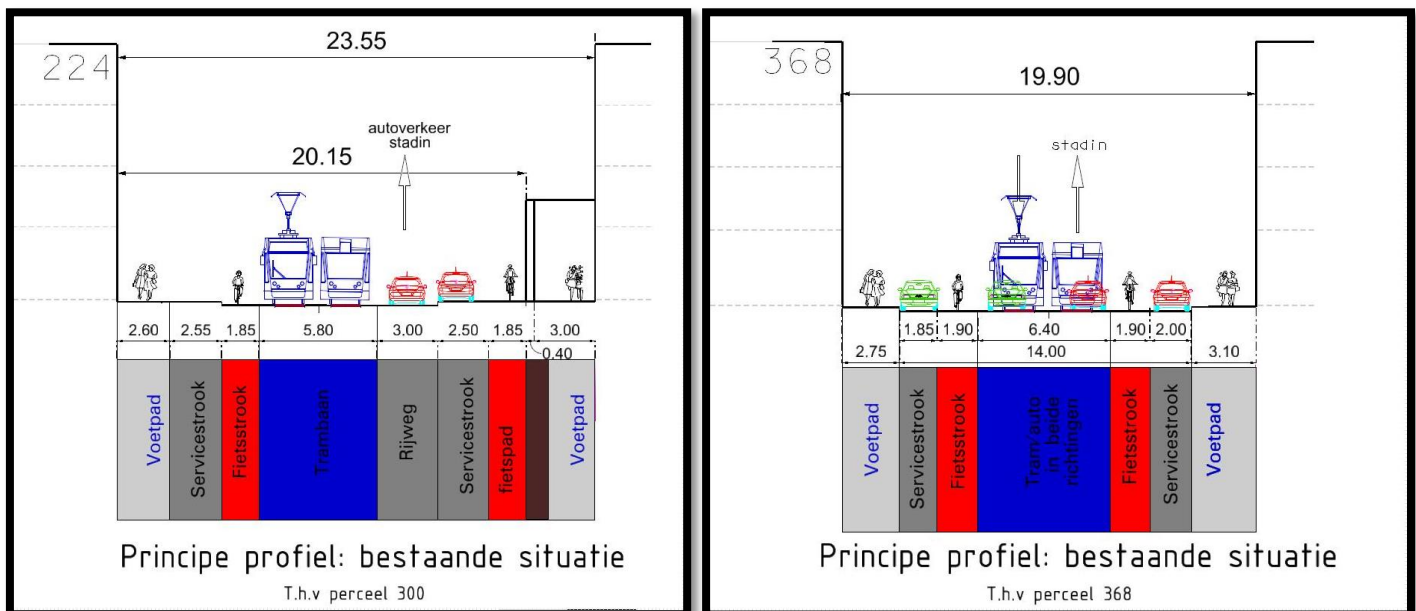
Het huidige verlichtingsniveau voldoet aan de gestelde eisen bij het huidige profiel. De verlichting hangt met spankabels boven de weg. Overspanningen zijn de enige mogelijkheid om verlichting in de straat te realiseren. Lichtmasten kunnen door de aanwezigheid van de spandraden van de tram en de arcade aan de Zuidzijde niet overal geplaatst worden.

3.2 Verkeer

Profielindeling

Binnen het projectgebied zijn er twee verschillende wegprofielen. In het middengebied van de Kinkerstraat is de straat als volgt opgebouwd: voetpad inclusief servicestrook, fietsstrook, vrije trambaan, rijstrook autoverkeer, parkeren/ servicestrook, schampstrook, vrijliggend fietspad en voetpad. Dit is weergegeven in onderstaand dwarsprofiel (afbeelding 6).

Het huidige wegprofiel in het westelijke deel van de straat is als volgt opgebouwd: voetpad, servicestrook/ parkeren, fietsstrook, gecombineerde trambaan- autoverkeer, parkeren/ servicestrook, fietsstrook en voetpad. Dit is weergegeven in onderstaand dwarsprofiel (afbeelding 7).



Afbeelding 6 (links): Dwarsprofiel huidige situatie Kinkerstraat Midden
Afbeelding 7 (rechts): Dwarsprofiel huidige situatie Kinkerstraat West

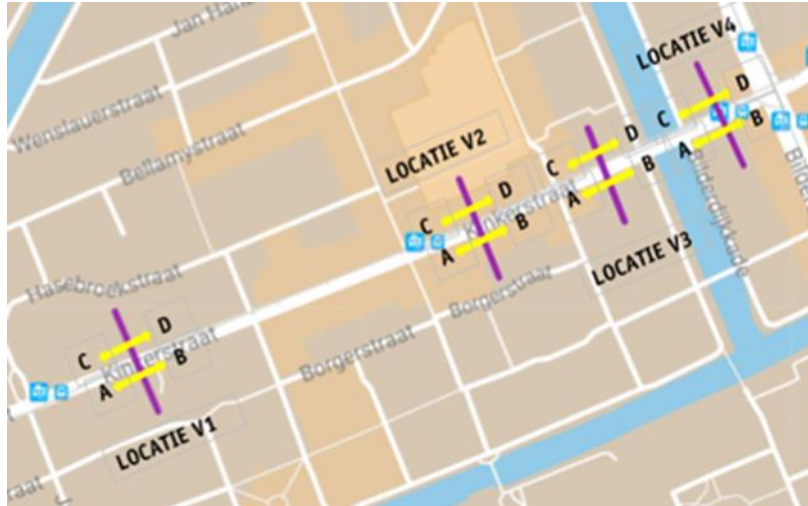
Voetganger

De Kinkerstraat maakt deel uit van het Plusnet voetgangers. Dit houdt in dat de straat zowel een doorgaande (route) als verblijfsfunctie heeft voor de voetganger. Het garanderen van voldoende en aantrekkelijke loop- en verblijfsruimte is een van de doelen van het Plusnet. Het bieden van effectieve voetgangersruimte vormt daarin een van de maatregelen.

In de huidige situatie is de beschikbare ruimte onvoldoende. De voetpadbreedtes variëren tussen de 2,2 en 5,1 meter. Op de voetpaden staan echter allerlei obstakels (afvalbakken, bankjes, bomen, trammasten, verkeersborden, geparkeerde fietsen/scooters, terrassen, reclame- en verkoopuitstallingen, etc.). Hierdoor is de effectieve breedte voor de voetganger veelal smaller.

De kruising van de Kinkerstraat met de Ten Katestraat wordt als onveilig ervaren en staat in de Blackpostlijst 2020. De oversteekplaats en het zebrapad zijn mede door de tramhaltes erg druk en de markt op de Ten Katestraat. Voetgangers lopen veel door rood en fietsers negeren massaal de voorrangregel en rijden door over het zebrapad.

Uit voetgangerstellingen uit oktober 2017 (10.00 – 18.45 uur) blijkt dat op zaterdag op het drukste deel (V3) circa 12.200 voetgangers passeren, tegen circa 11.700 voetgangers op dinsdag op V2.



Afbeelding 8: Zones voetgangerstellingen

Langs de gevelwand zuidzijde (A-B) is het drukker met voetgangers dan langs de noordzijde (C-D). De drukste voetgangersoversteekplaats is bij de J.P. Heijestraat met bijna 31.000 passages op zaterdag (zie bijlage 7 samenvatting verkeersonderzoeken).

Fiets

De Kinkerstraat maakt deel uit van het Plusnet Fiets. De Kinkerstraat voldoet echter niet meer aan de doelstellingen van het Plusnet. De breedte van de fietspaden is erg krap waardoor fietsers onvoldoende ruimte hebben om elkaar te passeren. De fietspaden zijn deels vrijliggend met een breedte van 1,70 - 1,80 meter en deels een fietsstrook (tussen J.P. Heijestraat en Kinkerbrug en tussen de Bilderdijkgracht en Bilderdijkstraat) omdat hier ook autoverkeer meerijdt.

De fietspaden liggen deels direct naast het trottoir, vlak of met een klein hoogteverschil. Het fietspad in Kinkerstraat Midden ligt aan de zuidkant pal naast de arcade (zie afbeelding 2). Voetgangers die van onder de arcade willen oversteken hebben slecht zicht op de naderende fietsers. Hierdoor zijn er veel (bijna) ongelukken.

De fietsstroken liggen aan de rijweg en deels direct aan het trottoir of parkeerstrook. Ter plaatse van de tramhaltering bevindt het fietspad zich tussen de tramhalte en voetpad. Het fietspad (en fietsstrook) wordt op delen doorkruist om laad- en losplekken te bereiken. In de Kinkerstraat is het fietsparkeren een probleem geworden. Bezoekers parkeren bij voorkeur de fiets voor de deur van de winkel wat de vrije doorgang voor voetgangers belemmert.

Uit telgegevens van V&OR (2016) blijkt dat op de Kinkerbrug, de etmaalintensiteit op een werkdag en een weekdag respectievelijk 12.600 en 11.600 fietsers bedraagt. In oktober 2017 is er ook een telling gehouden, de uitkomsten daarvan staan beschreven in bijlage 7, samenvatting verkeersonderzoeken.

In 2018 en 2019 zijn in totaal 14 autoparkeerplaatsen omgezet naar tijdelijke fietsparkeerplaatsen, door vlonders met fietsrekken te plaatsen. Ook zijn de laad- en losplekken in het deel tussen de Jan Pieter Heijestraat en Bilderdijkkade omgezet naar deelplekken. Van 07.00 tot 12.00 uur zijn dit laad- en losplekken, van 12.00 tot 07.00 uur zijn het fietsparkeervakken.

De extra fietsparkeerplaatsen en gedeelde fietsparkeervakken zijn onderdeel van het aanwijingsgebied dat is ingesteld in de Kinkerstraat om de overlast van geparkeerde fietsen op de voetpaden te verminderen. Het aanwijingsgebied geldt voor de Kinkerstraat tussen de Bilderdijkkade en Jan Pieter Heijestraat. In dit deel van de straat mogen er alleen fietsen geparkeerd worden in de fietsrekken of –vakken. De fietsenstalling onder De Hallen is uitgebreid om extra ruimte bieden aan fietsen die niet in de Kinkerstraat geparkeerd kunnen worden.

Snor- en bromfietsen

Snor- en bromfietsen rijden stad-in mee op de rijbaan. Stad-uit mogen snor- en bromfietsen niet rijden tussen de Bilderdijkstraat en Jan Pieter Heijestraat. Tussen de Jan Pieter Heijestraat en de Kinkerbrug wordt meegereden op de rijweg.

Bij de aanleg van tijdelijke fietsparkeerplaatsen in de Kinkerstraat zijn er ook tijdelijke parkeerplaatsen voor snor- en bromfietsen aangelegd.

Openbaar vervoer

De Kinkerstraat is Hoofdnet Openbaar Vervoer (OV) met ca. 20.000 doorgaande reizigers op een weekdag (ter hoogte van de halte Ten Katestraat voor tram 7 en 17 in beide richtingen). Het aantal reizigers op deze locatie is vergelijkbaar met locaties die als Plusnet OV zijn aangewezen. In de huidige situatie rijden tram 7 en 17 overdag in respectievelijk een 7½ - 10 minuten frequentie en een 5 - 7½ minuten frequentie op een werkdag.

Huidige inrichting:

- De tram heeft grotendeels een (verhoogde) vrij liggende trambaan (tussen Bilderdijkstraat en Jan Pieter Heijestraat) en een deel waar autoverkeer meerijdt met de tram (tussen Jan Pieter Heijestraat en Kinkerbrug).
- Taxi's, de nachtbus en nood- en hulpdiensten rijden op de trambaan (stad-in en uit).
- De trambaan wordt gekruist door oversteek bewegingen, parkeren en laden en lossen.
- Er zijn 3 haltes in de Kinkerstraat:
 - Halte Bilderdijkstraat.
 - Halte Ten Katestraat.
 - Halte J.P. Heijestraat.

De haltes zijn niet aangepast aan de toegankelijkheidseisen. De haltes zijn te smal, tussen 1,20 en 1,50 terwijl de norm 2,70 is. Doordat het tramspoor in de as van de rijbaan ligt, liggen de drie haltes in middenligging.

- Halteafstanden:
 - Bilderdijkstraat – Ten Katestraat = 340 meter.
 - Ten Katestraat – J.P. Heijestraat = 360 meter.
- Gemiddelde rijnsnelheid trams op het traject, maar dan zonder halteren: 24 km/u (bron OV-chipkaartdata)
- De gemiddelde halteertijd per halte ligt tussen de 16 en 50 seconden, zie afbeelding 9, waarbij de halteertijd bij de halte Jan Pieter Heijestraat doorgaans het kortst is.

De hoge frequentie van de tramlijnen zorgen voor hoge aantallen in- en uitstappende tramreizigers. Per halte stappen er per dag gemiddeld 1350 reizigers in en 1200 reizigers uit. De halte bij de Ten Katestraat is het drukst met gemiddeld ruim 1600 in- en 1500 uitstappende tramreizigers.

Ook de nachtbus 753 rijdt door de Kinkerstraat. Deze buslijn rijdt doordeweeks in een 60 minuten frequentie en stopt op alle tramhaltes in de Kinkerstraat.

Autoverkeer

De Kinkerstraat is een gebiedsontsluitingsweg met een maximum toegestane rijsnelheid van 50 km/uur en maakt deel uit van het basisnet. Het autoverkeer heeft een rijrichting stad in, met uitzondering van het deel J.P. Heijestraat richting Kinkerbrug (omdat hier ook autoverkeer moet meerijden in de rijrichting stad uit).

Er zijn drie kruisingen/oversteken zijn met verkeerslichten geregeld. Op de kruispunten Kinkerstraat/Bilderdijkstraat en Kinkerstraat/J.P. Heijestraat staan verkeerslichten. De voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Ten Katestraat is geregeld met een drukknop installatie

In de periode van 27 oktober – 21 november 2017 zijn de verkeersintensiteiten en de rijsnelheden gemeten op verschillende wegvakken in de Kinkerstraat Midden en West, zie bijlage 7, samenvatting verkeersonderzoeken.

Gemiddeld rijden er ca. 4000 gemotoriseerde voertuigen door de Kinkerstraat tussen de Kinkerbrug en Bilderdijkstraat. Op werkdagen zijn circa 95% van het verkeer lichte voertuigen; 3% middelzware voertuigen en 2% zware voertuigen. Op zaterdag: circa 92% lichte voertuigen, 5% middelzware voertuigen en 3% zware voertuigen.

Uit de meetgegevens blijkt verder dat bijna 44% van het gemotoriseerde verkeer niet harder rijdt dan 30 km/uur. De grootste snelheidsklasse is van 30 – 35 km/uur met 19,1% met daarna 25 – 30 km/uur met 17,6%. Slechts 10% van het gemotoriseerde verkeer rijdt harder dan 45 km/uur.

Parkeren

In de Kinkerstraat midden en West zijn 74 fiscale autoparkeerplaatsen. Daarvan zijn 14 parkeerplaatsen (tijdelijk) omgezet naar fietsparkeerplaatsen door vlonders met fietsrekken te plaatsen (zie kopje Fietsen). Van maandag tot en met zondag van 10.00 tot 18.00 uur is een parkeervergunning niet geldig en mag alleen geparkeerd worden door bezoekers tegen het parkeertarief van € 6,- per uur. Van maandag tot en met zaterdag van 18.00 tot 10.00 uur en op zondag de gehele dag is een parkeervergunning wel geldig.

In oktober 2017 is er een onderzoek uitgevoerd naar de parkeerdruk, parkeerduur en parkeermotieven binnen de projectgrenzen van de Kinkerstraat (bijlage 6). In dit onderzoek is de parkeerdruk op dinsdag en zaterdag gemeten. Daaruit blijkt dat op dinsdag de gemiddelde parkeerdruk varieert tussen de 54 en 65%. Op zaterdag varieert de gemiddelde parkeerdruk tussen de 50 en 73%. Als beide onderzoeksdagen met elkaar worden vergeleken dan blijkt de parkeerdruk op zaterdag in de middag en avondperiode gemiddeld iets hoger uit te vallen dan op dinsdag. Op dinsdag is de ochtendperiode juist wat drukker.

In mei 2019 is het meest recente parkeerdrukonderzoek in de gehele buurt uitgevoerd. Op een doordeweekse avond is het drukst met een bezetting tussen de 85 en 90%.

Vergunninghouders die parkeren in de Kinkerstraat en omgeving hebben de mogelijkheid om in de parkeergarages Kwintijn 1 en 2 te parkeren. Bezoekers kunnen gebruik maken van de parkeergarage De Hallen.

Laden en lossen

Ten behoeve van het laden en lossen zijn negen laad- en losplekken van verschillende lengtes in de Kinkerstraat. Een deel van de laad- en losplekken heeft een dubbele functie: buiten de venstertijden (7 - 12 uur) worden de vakken gebruikt als fietsparkeervak. In de regel wordt het laden en lossen veelal buiten de aangewezen plekken gedaan op de rijweg en/of op het fietspad. Dit komt ook o.a. omdat de plekken niet op de juiste locaties zijn gesitueerd en dat het autoverkeer het inparkeren bemoeilijkt/blokkeert. Vrachtwagens gaan daarom midden op de rijweg staan en blokkeren het doorgaande verkeer, waardoor het doorgaande over de trambaan rijdt om hun weg te vervolgen.

3.3 Knelpunten huidige situatie

Onderstaande knelpunten worden in de bestaande situatie ervaren door bewoners, ondernemers, gebruikers, handhavers en nood- en hulpdiensten. Dit zijn de belangrijkste knelpunten die in kaart zijn gebracht tijdens de verschillende participatiemomenten die tot nu zijn gehouden.

- De oversteek / kruising Kinkerstraat met Ten Katestraat wordt als onveilig ervaren;
- Te weinig loopruimte voetgangers, mede door obstakels en uitstallingen op de voetpaden;
- Conflict tussen voetganger en fiets bij arcade aan zuidzijde;
- Nabij de kruisingen rijden de fietsers vaak over het trottoir als ze naar rechts willen omdat het fietspad bij rood voor rechtdoor vol met een file van fietsers staat (veelal in de spits);
- Fietsparkeren buiten de voorzieningen;
- Laden en lossen op de rijweg;
- Te smalle fietspaden, ca. 1,80m (de norm conform Plusnet fiets is 2,50m);
- Te krappe (niet toegankelijke) haltes, tussen de 1,20 en 1,50m breed (de norm is 2,70m);
- Onbetrouwbaarheid van het OV doordat veel verkeer uitwijkt naar de trambaan bij bijvoorbeeld laden en lossen op de rijweg, dit belemmert een continue doorstroming.

4 Ontwerpuitgangspunten

Ten behoeve van het ontwerpproces zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd. Deze zijn voortgekomen uit de verschillende beleidskaders die van toepassing zijn en dragen bij aan het oplossen van de knelpunten in de huidige situatie.

4.1 Inrichting

- Bij het verdelen van de schaarse ruimte krijgen verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers prioriteit, gevolgd door het openbaar vervoer;
- De inrichting draagt bij aan een goed ondernemersklimaat in de straat;
- De inrichting van de openbare ruimte maakt flexibel gebruik mogelijk. Dat betekent eenvoudige straatprofielen met zo min mogelijk obstakels en barrières;
- Het beleidskader Puccinimethode en het Handboek Rood zijn het uitgangspunt wat betreft het profiel, inrichtingsprincipes, materialen en detailleringen;
- De openbare ruimte is comfortabel en veilig toegankelijk voor iedereen;
- De gemeente is terughoudend met (het plaatsen van) vaststaande objecten in de openbare ruimte, zoals afvalcontainers, kiosken, telecomunicatiekastjes, licht- en trammasten, bankjes etc.;
- In algemene zin moet het ontwerp en de maatvoering van de nieuwe inrichting bijdragen aan het verblijfsklimaat van de straat. De maatvoering moet (minimaal) voldoen aan de Leidraad CVC en ASVV / CROW-richtlijnen;
- Inrichting, beplanting en materialen gaan lang mee en worden mooi oud. De gemeente kiest voor materialen en beplanting die zich hebben bewezen in de Amsterdamse situatie van intensief gebruik, een vochtig klimaat met meer piekbuien en een slappe bodem.

4.2 Voetgangers

- Meer (verblijfs)ruimte creëren voor voetgangers. De voorkeursbreedte voor de voetpaden is 2,90 meter breed (de minimale breedte van de vrije doorloopruimte is 2,2 meter, berekend op basis van het gemiddeld aantal voetgangers in de straat);
- Een goede doorgang en toegankelijkheid, zonder hinder van obstakels en moeilijk te overbruggen hoogteverschillen;
- Betere oversteekbaarheid van de straat, zonder verkeersveiligheidsrisico door verschil in snelheid met ander verkeer en toepassen van steunpunten;
- Goede aansluiting op bestaande looproutes;
- Beter bereikbaar en aantrekkelijker voor winkelend publiek;
- Sociaal veilig, zowel subjectief als objectief;
- Goede zichtlijnen, waardoor de oriëntatie gemakkelijk gaat.

4.3 Fietsers

- Ontwerp en maatvoering (breedte 2,5 meter) van het fietspad of fietsstrook en fietsvoorzieningen waar mogelijk conform standaard kwaliteitseisen gemeente Amsterdam;
- Snel en comfortabel door de stad met een breedte conform CVC;
- Verkeersveilig en sociaal veilig;
- Maximale benutting van fietsparkeervoorzieningen voor lang en kort parkeren.
- Speciale parkeerplaatsen/-vakken voor bakfietsen die ook geschikt zijn voor snor- en bromfietsen.

4.4 Snor- en bromfietsen

- Snor- en bromfietsen op de rijweg stad-in tussen de Kinkerbrug en Bilderdijkstraat, stad-uit tussen de Jan Pieter Heijestraat en Kinkerbrug, conform verkeersbesluit Snorfiets naar de rijbaan (2018);
- Geen snor en bromfietsen stad-uit tussen de Bilderdijkstraat en Jan Pieter Heijestraat
- Speciale parkeerplaatsen/-vakken voor snor- en bromfietsen die ook geschikt zijn voor bakfietsen.

4.5 Tram (haltes)

- Verbeteren betrouwbaarheid dienstuitvoering door een betere doorstroming en daarmee ook duurzaam exploiteerbaar;
- Tenminste 90% van alle adressen ligt binnen een straal van 800 meter vanaf halte liggend op het Plusnet of binnen een straal van 400 meter van een andere halte;
- Veilige looproutes naar de haltes, toegankelijk voor minder-validen en mensen met een kinderwagen;
- Perronlengte afgestemd op de doorkomsttijden van de trams;
- De opstelcapaciteit van de tramperrons staat in verhouding tot het aantal in- en uitstappende reizigers.
- Tramhaltes voldoen aan de toegankelijkheidseisen

4.6 Autoverkeer

- De huidige autoparkeerplaatsen (zoveel als mogelijk) opheffen waardoor meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fiets, groen en verblijven.
- Garanderen basisbereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en laden en lossen;
- Handhaven éénrichtingsverkeer stad-in tussen J.P. Heijestraat en Bilderdijkstraat;
- Handhaven twee richtingen tussen J.P. Heijestraat en Kinkerbrug.

4.7 Voorzieningenstrook

- Uitgangspunt is dat de servicestrook flexibel te gebruiken is;
- Voldoende laad/losplekken voor ondernemers en bewoners die makkelijk te gebruiken zijn;
- Fysieke ruimte in de Kinkerstraat voor mindervalide parkeerplaatsen en laad-en-losplekken;
- Het Amsterdamse taxibeleid is dat er TTO-taxistandplaatsen kunnen worden gefaciliteerd op locaties waar duidelijk vraag is naar 'opstaptaxi's'. In de Kinkerstraat kunnen dergelijke locaties ter hoogte van de Ten Katemarkt en de Hallen gerealiseerd worden;
- Voor de bestelmarkt (Via Van, Uber, enz.) worden geen speciale voorzieningen getroffen;
- Er komen geen ondergrondse containers in de service strook, ondergrondse containers bevinden zich in de zijstraten.

4.8 Groen en duurzaam

- Meer groen in de openbare ruimte;
- Voldoende groeiruimte voor gezonde en levensvatbare bomen;
- Keuzes bij inrichting en beheer van de openbare ruimte zijn duurzaam en groen. Amsterdam levert een wezenlijke bijdrage aan een circulaire economie door voor haar openbare ruimte zoveel mogelijk in te zetten op hernieuwbare en duurzame materialen;
- Voor kwalitatief geschikt materiaal dat vrijkomt wordt binnen Amsterdam een bestemming gezocht waar deze hergebruikt kan worden;
- De openbare ruimte is klimaatbestendig ingericht (o.a. rainproof);
- We ondersteunen slimme oplossingen voor duurzaam gebruik van de openbare ruimte;
- Bij de aanschaf van asfalt en/of beton wordt gebruik gemaakt van kwalitatief hoogwaardig materiaal met een zo laag mogelijk MKI.

4.9 Proces

- Er zijn heldere stedelijke kaders en randvoorwaarden voor projecten in de openbare ruimte;
- Bij ontwerpen aan de openbare ruimte worden ondergrondse zaken tijdig meegewogen, zoals ondergronds fiets- of autoparkeren, groeiruimte voor bomen, ondergrondse afvalcontainers en netwerken voor water, riool, gas en elektra, warmtenet, smart grids en glasvezel;
- De openbare ruimte wordt overal in de stad volgens dezelfde werkwijze schoongehouden, onderhouden en beheer (niveau verzorgd);
- We beheren ontwikkelings- en gebiedsgericht als onderdeel van gebiedsprogramma's en agenda's.

5 Ontwerpverkenning

Aan de hand van de analyse van de huidige situatie zijn de knelpunten en de wensen voor de toekomstige inrichting geïnterpreteerd.

Op basis van de stedelijke beleidskaders ten aanzien van voetganger, fietser, openbaar vervoer, autoverkeer en openbare ruimte is verkend wat er mogelijk is. De verschillende varianten zijn ingegeven door de gebruikswensen voor nu en in de toekomst en worden getoetst aan de doelstelling van het project.

5.1 Ruimtelijk

In ruimtelijke zin is er het streven om van de Kinkerstraat een mooie, typische Amsterdamse, woon-/winkelstraat te maken. Een transformatie van stenig en hectisch naar aangenaam, overzichtelijk en zo groen mogelijk. Echt rustig zal het nooit worden in de Kinkerstraat. De straat zal altijd een stedelijke drukte uitademen en heeft in die zin ook een zekere aantrekkingskracht. In de Kinkerstraat is beperkte ruimte beschikbaar waarbinnen alle voorzieningen ondergebracht moeten worden. Toch is het mogelijk om, met slimme keuzes en combinaties van weggebruikers ruimte te winnen en opnieuw in te delen.

Voor voetgangers dan wel winkelend publiek is het beschikbare trottoir aan de noordzijde soms erg beperkt. Laveren tussen winkeluitstallingen en fietsrekken in een kleine ruimte is niet fijn en kan beter.

Net zo belangrijk is het toevoegen van volwaardig groen, met name bomen, in de straat. In de relatief brede Kinkerstraat horen bomen van formaat om de openbare ruimte méér stedelijke allure mee te geven. Een goed voorbeeld is de onlangs heringerichte Ten Katemarkt waarbij meteen al redelijk grote platanen tussen de marktkramen zijn aangebracht. Bomen en groen hebben ook een zeer gunstig klimatologisch effect op lokaal niveau (warmteopname, vochtigheid en stof afvang). Verder moet het aantal typen materialen zo klein mogelijk gehouden worden; dit geeft méér rust in het straatbeeld. Het beleidskader Puccinimethode en het Handboek Rood zijn daarbij het uitgangspunt. Eventuele gewenste of noodzakelijke afwijkingen worden voorgelegd aan de commissie Puccinimethode.

5.2 Verkeersveiligheid

In het nieuwe ontwerp is de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt. Focus ligt hierbij op de voetganger, fietser, het OV en het kruispunt met de Ten Katestraat. Er zal, zoals hierboven al is aangegeven, slimmer en efficiënter met de openbare ruimte omgegaan moeten worden. Dit levert de volgende uitgangspunten op:

a. Geen autoparkeren meer in de straat.

Het Plusnet voetganger en het Plusnet fiets krijgen beleidsmatig een hogere prioriteit dan het Hoofdnet OV. Voor het Hoofdnet OV is het daarentegen van belang dat, als grootste persoonsvervoerder per m², de betrouwbaarheid van het netwerk in stand blijft. Het aantal reizigers in de Kinkerstraat is vergelijkbaar met locaties die als Plusnet OV zijn aangewezen, dit onderstreept het in stand houden van de betrouwbaarheid van het netwerk. Dit betekent impliciet dat de keuzes in het profiel ten koste gaat van de auto (basisnet). De bereikbaarheid en doorstroming van het autoverkeer, door middel van eenrichtingsverkeer (midden deel), moeten daarbij gewaarborgd blijven. Ruimte kan gevonden worden door de huidige parkeerplaatsen (deels) op te heffen conform de Agenda Autoluw en door verkeersstromen te combineren, (zie ook c). Doordat stapsgewijs de vergunningplafonds verlaagd worden, zijn er op termijn minder parkeervergunningen in omloop. Op deze manier wordt voorkomen dat met het opheffen van parkeerplaatsen in de Kinkerstraat in de aangrenzende buurten

parkeeroverlast ontstaat. Daarnaast kunnen bezoekers van de Kinkerstraat als alternatief parkeren in de parkeergarage onder De Hallen. Vergunninghouders kunnen als alternatief gebruik maken van de parkeergarages Kwintijn 1 en 2.

b. Combineren van werkzaamheden.

Een verdere optimalisatie van de nieuwe inrichting is mogelijk door de werkzaamheden aan de trambaan (die toch nodig zijn = meerjarenplan vervanging programma) te combineren met de herinrichting. Hierdoor is een verdere optimalisatie van het profiel mogelijk, bijvoorbeeld door te schuiven met de trambanen. Met het samenvoegen van typen weggebruikers kan in het nieuwe wegprofiel extra ruimte worden gegenereerd. In de uitwerking van het ontwerp zal het combineren van tram en autoverkeer enerzijds en fiets en autoverkeer anderzijds onderzocht worden.

c. Verbeteren kruispunt Kinkerstraat/Ten Katestraat.

Een belangrijke ontwerpogave ligt bij de oversteekplaats ter hoogte van de Ten Katestraat. Veel marktbezoekers die zich kuierend door de Ten Katestraat bewegen worden plots geconfronteerd met het drukke kruispunt bij de Kinkerstraat. Het doet zich vooral voor bij het noordelijk deel. De marktkramen bevinden zich hier voorbij de gevellijn van de Kinkerstraat waardoor het krappe trottoir gevoelsmatig verder wordt versmald. Overstekende voetgangers worden als eerste met de fietsers geconfronteerd die in de praktijk niet zo snel ergens voor stoppen. Het is verder vooral de hectiek en onoverzichtelijkheid van het kruispunt die je overvalt. Bij de uitwerking van het ontwerp zal daarom ook onderzocht worden hoe de drukte van alle verkeersstromen hier beter begeleidt kan worden. Het verplaatsen van de tramhaltes is daarbij een optie, zolang voldaan wordt aan de minimale eisen van MET (Metro en Tram) en GVB. Zie ook punt e.

d. Verlagen van de maximale snelheid auto- en tramverkeer naar 30km/uur.

De maximaal toegestane snelheid op de Kinkerstraat is nu 50 km/uur. Uit gehouden snelheidsmetingen blijkt dat in de praktijk het autoverkeer een gemiddelde snelheid haalt van rond de 30 km/uur en de tram haalt een gemiddelde snelheid van rond de 24 km/u zonder halteren (zie hoofdstuk 2.4). De uitgangspunten van de Agenda Autoluw, het onderzoeksrapport Stadsstraten, de motie *“30 km is de norm in de hele stad, 50 de uitzondering”* (57.20 Ernsting c.s.) en de wens van de omgeving is om de snelheid te verlagen naar 30 km/uur om zo de verkeersveiligheid te verbeteren. De doorstroming en betrouwbaarheid van het OV kan t.o.v. de huidige situatie verbeterd worden door het regelen van de kruisingen met een verkeersregelininstallatie waarbij de tram prioriteit krijgt. Hier wordt met GVB, MET en de Vervoerregio over overlegd. De uitkomst van dit overleg wordt opgenomen in de besluitvorming voor het vaststellen van het DO.

e. Toegankelijkheid tramhaltes, van drie naar twee.

Geen van de haltes in de Kinkerstraat voldoet nu aan de toegankelijkheidseisen. De perrons zijn te smal voor het aantal gebruikers, de looproutes ernaar toe zijn verkeersonveilig. Door de haltes bij de Ten Katestraat en de J.P. Heijestraat te combineren tot 1 haltepaar, op een locatie tussen de Ten Katestraat en de J.P. Heijestraat, ontstaat er ruimte om het nieuwe haltepaar wél aan de toegankelijkheidseisen te laten voldoen. De halteperrons kunnen worden verbreed en ook de benodigde lengte krijgen, zodat twee trams tegelijk kunnen halteren (62m). Ook de bereikbaarheid van beide haltes verbetert. Met het opheffen van de bestaande tramhaltes verbetert de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid op beide kruispunten ook. Bij de huidige tramhaltes is dit door hun positionering niet mogelijk. De halte bij het kruispunt Kinkerstraat/Bilderdijkstraat blijft op de huidige locatie liggen.

5.3 Ontwerpvarianten

In de ontwerpverkenning zijn meerdere varianten onderzocht. Een deel hiervan bleek niet te kunnen voldoen aan de gestelde voorwaarden, kaders en ambities. Zo is de variant *zonder autoverkeer* onderzocht, dit blijkt niet haalbaar omdat de Kinkerstraat als ontsluitingsweg voor de omliggende straten functioneert. Ook is een *variant zonder tramverkeer* onderzocht, ook dit is geen haalbare variant omdat de Kinkerstraat een onmisbare schakel in het OV-netwerk vormt. Er is onderzocht of de variant *stadsstraat met vrijliggende fietspaden* haalbaar is, maar dit zorgt voor een substantiële vermindering van ruimte voor voetgangers aan de noordzijde en daarmee niet te kunnen voldoen aan de opgave om meer ruimte voor voetgangers te realiseren. Daarom worden in deze ontwerpverkenning alleen de meest realistische ontwerpvarianten gepresenteerd die als basis dienen voor de discussie over het gewenste profiel. Deze zijn in de CVC getoetst en zijn onder voorwaarden (*onderbouwing met cijfers en simulaties*) haalbaar bevonden.

Het profiel voor Kinkerstraat Midden is hierbij het uitgangspunt, omdat het grootste deel van de straat dit profiel heeft. Voor Kinkerstraat West kan een afwijkend profiel noodzakelijk zijn vanwege de afwijkende breedte tussen de gevels.

Aan de hand van de verschillende profielen, getoetst aan de uitgangspunten, worden de voor- en nadelen bepaald.

Beide profielen gaan uit van het opheffen van autoparkeren door bezoekers en een service strook waarin o.a. het laden & lossen en fietsparkeren wordt gefaciliteerd. De overige vrije ruimte in de service strook kan ingevuld worden door andere voorzieningen als bijvoorbeeld groen. Ook gaan beide varianten uit van het samenvoegen van de tramhaltes bij de Jan Pieter Heijestraat en Ten Katestraat tot één nieuwe tramhalte in het midden van de straat (bij de Nicolaas Beetsstraat) die voldoet aan de toegankelijkheidseisen.

Variant 1: Fietsstraat (auto te gast)



Afbeelding 9: Variant 1 fietsstraat

In deze variant wordt het auto- en fietsverkeer (stad in) gemengd op één rijstrook van 4.00 meter breed waarbij de auto "te gast" is (afbeelding 9). Fietsers krijgen dus ruim baan.

Elders in de stad zijn ondertussen goede ervaringen met fietsstraten. Ook wordt de wegbreedte voor de fietsers stad-uit ruimer in dit model, namelijk van ca. 1,80 meter naar 2,50 meter.

Het trottoir aan de Noordzijde komt er bekaaid vanaf. De breedte wordt versmald van 2.60 meter naar 2.20 meter. Voor een winkelstraat is dit niet wenselijk. De oorzaak van deze versmalling heeft te maken met de servicestrook aan de zuidzijde. Deze moet in combinatie met een naastgelegen fietsstraat een breedte hebben van 3.00 meter (uitstappen en veiligheid).

Qua materialisatie moet de fietsstraat worden uitgevoerd in rood asfalt waardoor de verscheidenheid aan materialen in de straat verder zal toenemen.

Per modaliteit zijn bij deze variant de volgende voor- en nadelen te benoemen:

Voetgangers

- + Ruim trottoir aan Zuidzijde;
- Versmalling voetpad aan Noordzijde t.o.v. huidige situatie, pas niet binnen beleid verkeersnetten, voetgangers ruim baan;

Fietsers

- + Veel ruimte voor fietsers op fietsstraat;
- + Brede fietsstrook stad-uit;
- Fietser voelt zich mogelijk opgejaagd door autoverkeer;
- Verkeersdrempels in fietsroute richting centrum;
- Vrachtauto's voor laden en lossen in conflict met fietser;

Tram

- + Exclusief gebruik trambaan door OV;
- + Betrouwbare doorstroming op trambaan, omdat er geen oponthoud bij de kruispunten is;

Tramhaltes

- + Haltes voldoen aan de toegankelijkheidseisen;
- + Samenvoeging tramhaltes heeft positief effect op doorstroming en betrouwbaarheid tram;
- De loopafstand wijzigt en wordt vanaf sommige delen van de straat langer;

Auto en snor-/bromfiets

- + Autoverkeer als gastgebruiker op fietsstraat;
- + Heldere 30km indeling met verkeersdrempels in rijweg, conform duurzaam veilig;
- Gedraagt het autoverkeer zich als gast?;
- Autoparkeren opgeheven.

Algemeen

- + Duidelijke service stroken voor L+L, fietsparkeren, groen, meubilair en containers;
- + Snelheidsremmende maatregelen mogelijk
- Verhouding van het autoverkeer en aantal fietsers voldoet niet aan de Amsterdamse norm van 1 op 4, de verhouding is gemiddeld 4000 op 12000.

Variant 2: Stadsstraat (autoverkeer op de trambaan)

Afbeelding 10: Variant 2 Stadsstraat (materialisering wordt nog bepaald)

In deze variant wordt het autoverkeer gecombineerd met de tram (afbeelding 10, materialisering wordt nog bepaald). Ook voor autoparkeren is in dit model geen plek. De ruimtewinst komt ten goede aan de fietser en voetganger.

De fietsers krijgen een eigen strook van 2.50 meter in beide richtingen. Aandachtspunt met betrekking tot de fietsveiligheid is het laad- en losverkeer wat vanuit de rijweg over de fietsstrook moet rijden om de servicestrook te bereiken. Aan de andere kant is dit ook geen onbekend fenomeen in de stad. Het trottoir aan de noordzijde krijgt een voorname breedte van maar liefst 3.45 meter.

Het materiaalgebruik voor de fietsstroken en de trambaan wordt bij de uitwerking van de NVU tot het Definitieve Ontwerp bepaald, dit wordt afgestemd met het GVB, Vervoerregio, MET, CVC en commissie Puccinimethode.

Per modaliteit zijn bij deze variant de volgende voor- en nadelen te benoemen:

Voetgangers

- + Verruiming voetpad aan de noordzijde, Ruim trottoir aan beide zijden van de weg;
- + Past bij beleid verkeersnetten, meer ruimte voor Plusnet voetganger;

Fietsers

- + Brede fietsstroken aan beide zijden van de weg;
- + Past bij beleid verkeersnetten, meer ruimte voor Plusnet Fiets;
- Oversteken fietsstrook door vrachtauto's voor laden en lossen;
- Versmalling fietsstroken ter hoogte van tramhaltes.

Tram

- + Geen verstoring tramverkeer door plotseling uitwijken autoverkeer door rijbaanwisseling;
- Medegebruik trambaan door autoverkeer heeft invloed op de doorstroming van het OV;
- Mogelijk knelpunt bij kruisingen vanwege afslaand autoverkeer, daardoor belemmering tram;

Tramhaltes

- + Haltes voldoen aan de toegankelijkheidseisen;
- + Samenvoeging tramhaltes heeft positief effect op doorstroming en betrouwbaarheid tram;
- De loopafstand wijzigt en wordt vanaf sommige delen van de straat langer;

Auto en snor-/bromfiets

- + Autoverkeer gescheiden van kwetsbare verkeersdeelnemers;
- Niet vanzelfsprekend 30 km weg, de wegindeling is gelijk aan een gebieds-ontsluitingsweg met gescheiden rijbanen dit leest als 50km weg;
- Autoparkeren opgeheven;
- Snorfietzers moeten tussen de rails rijden;

Algemeen

- + Eenduidig profiel, sluit aan op de Kinkerstraat Oost;
- + Duidelijke service stroken voor L+L, fietsparkeren, groen, meubilair en containers
- Geen snelheidsremmende maatregelen mogelijk

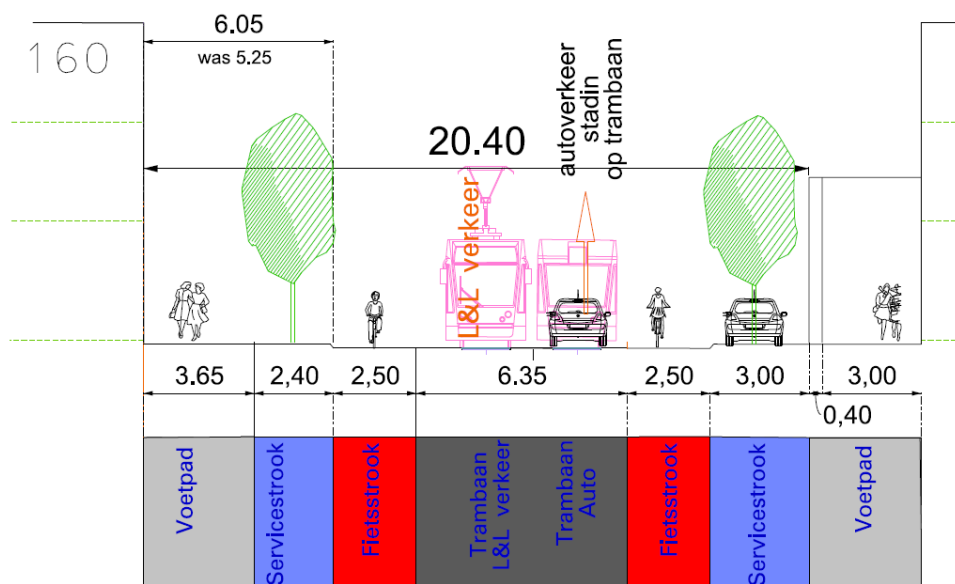
6 Voorkeursvariant

De ontwerpvarianten uit de ontwerpverkenning, hoofdstuk 5.3, zijn getoetst op haalbaarheid. Beide varianten zijn haalbare opties om toe te passen als nieuw inrichtingsprofiel voor de Kinkerstraat Midden en West. Ook uit de raadpleging van de CVC blijkt dat beide varianten uitvoerbaar zijn. In december 2019 is een microsimulatie (Vissim) uitgevoerd om in beide varianten de invloed op de doorstroming van het openbaar vervoer te onderzoeken. Uit deze microsimulatie is gebleken dat in beide varianten met het samenvoegen van twee tramhaltes tot één tramhalte geen verslechtering van de doorstroming van het openbaar vervoer optreedt (eis Hoofdnet). Beide varianten hebben voor- en nadelen, zoals in hoofdstuk 5.3 is beschreven.

Tijdens het participatietraject zijn de twee haalbare ontwerpvarianten aan belanghebbenden voorgelegd. Om op een hoog niveau invulling te geven aan de participatie voor dit project konden belanghebbenden aangeven welke ontwerpvariant hun voorkeur heeft. Van 15 januari t/m 31 januari 2020 konden belanghebbenden hun stem uitbrengen. Er zijn daarbij in totaal 984 stemmen op uitgebracht. Daarvan is met een overtuigende meerderheid van 746 stemmen gekozen voor de variant Stadsstraat. De variant Fietsstraat kreeg ca. een kwart van de stemmen, 238.

Deze uitkomst sluit aan bij de doelstelling en ambities om meer ruimte voor fietsers én voetgangers te creëren ten opzichte van het autoverkeer. En sluit ook aan bij de inrichting van de Kinkerstraat Oost die in 2016 volgens dit profiel is ingericht. Doordat het autoverkeer meerrijdt op de trambaan kan dit invloed hebben op de doorstroming en dus de betrouwbaarheid van het OV. Het samenvoegen van de tramhaltes, om deze aan de toegankelijkheidseisen te laten voldoen, heeft als bijkomend effect dat de doorstroming van het OV gelijk blijft.

De Kinkerstraat is Plusnet voetganger, Plusnet fiets en Hoofdnet OV, beleidsmatig krijgen de Plusnetten een hogere prioriteit dan het Hoofdnet OV. De variant Stadsstraat wordt op basis van deze prioritering en de uitkomst van het eerste deel van het participatietraject in deze Nota van Uitgangspunten voorgelegd als voorkeursvariant, zodat deze variant na vaststelling van deze nota uitgewerkt kan worden tot een definitief ontwerp.



Afbeelding 11: Schets dwarsprofiel thv perceel 160 Voorkeursvariant Stadsstraat

7 Stakeholders en participatie

Voor de uitvoering van dit project is een participatieplan opgesteld. In dit plan zijn de stakeholders en hun rollen en belangen beschreven, zie bijlage 2.

Voor het project is het doel om belanghebbenden vroegtijdig te betrekken bij het participatietraject, om zo op een hoog niveau het participatietraject uit te kunnen voeren, conform de ambitie van de coalitie en de leidraad Participatie. Het participatieniveau is op basis van de participatieladder vastgesteld op 2 niveaus, adviseren en co-creëren. Over het nieuwe inrichtingsprofiel is *advies* gevraagd en bij de uitwerking van het nieuwe ontwerp tot in detail vindt *co-creatie* plaats. Door op deze manier te participeren is het conform de leidraad niet nodig een formeel inspraaktraject uit te voeren. Daarom is er voor het opstellen van de nota van uitgangspunten al gestart met het participatietraject. Om zo input op te halen voor de ontwerpverkenningen, wat zijn de wensen en ideeën van belanghebbenden en wat zijn voor hen de knelpunten in de straat, en om mee te denken en te adviseren over een profielvariant. En om bij de belanghebbenden het draagvlak voor de vernieuwing van de straat te verhogen.

De interne belanghebbenden en geschakelde stakeholders zijn en worden vroegtijdig betrokken bij het opstellen van de ontwerpvisie, deze nota van uitgangspunten en een nieuw ontwerp. Zodat er draagvlak ontstaat en de welwillendheid om mee te denken en mee te werken aan het maken van een nieuw ontwerp groot is. Externe belanghebbenden worden vooraf, tijdens en na het participatietraject voldoende geïnformeerd over de plannen, uitgangspunten en op de wijze waarop zij daar inbreng in hebben. Met de inzet van verschillende communicatiemiddelen worden de diverse belanghebbenden op een brede manier bereikt. Ook kan er op verschillende manieren geparticipeerd worden om zoveel mogelijk input van belanghebbenden te genereren.

Het eerste participatiemoment heeft plaatsgevonden in maart 2018, tijdens een inspiratiebijeenkomst zijn belanghebbenden geïnformeerd over het voornemen de Kinkerstraat Midden en West te vernieuwen. In juni 2018 is er onder passanten in de straat een enquête/peiling gehouden waarbij een mening gegeven kon worden over knelpunten in de straat. Van juni 2018 tot eind 2019 zijn de uitkomsten van deze participatiemomenten meegenomen in de ontwerpverkenning door het ontwerpteam. In januari 2020 is het participatietraject hervat. De mogelijke profielvarianten, zie hoofdstuk 7 ontwerpverkenning, zijn voorgelegd aan belanghebbenden via een stemming. Van 15 t/m 31 januari konden belanghebbenden stemmen op 1 van de profielvarianten. Daarbij heeft een ruime meerderheid, 75% van de bijna 1000 uitgebrachte stemmen, een voorkeur uitgesproken voor de profielvariant stadsstraat. Deze uitkomst is meegenomen in de afweging voor een voorkeursvariant, zie hoofdstuk 6. Verslagen van de gehouden bijeenkomsten zijn toegevoegd als bijlage 2. Ook is de Q&A die is opgesteld op basis van de verschillende participatiemomenten toegevoegd als bijlage 3. De verslagen en Q&A geven een weergave van de vragen en opmerkingen die zijn gemaakt over de gepresenteerde profielvarianten.

Het uitwerken tot een definitief ontwerp zal plaats vinden met belanghebbenden die zich op hebben gegeven voor een ontwerpgroep voor de volgende fase van het participatietraject. Deze ontwerpgroep bestaat uit bewoners, ondernemers en gebruikers die zich hier voor hebben opgegeven. Met de ontwerpgroep wordt er vooral gekeken naar bijvoorbeeld de locaties en aantallen van de laad- en losplekken en fietsrekken/-vakken, de invulling van het groen en de oversteekmogelijkheden in de straat. Op deze manier wordt het hoge niveau van participeren voortgezet.

8 Kosten, risico's en onderhoud

8.1 Kosten

De totale investeringskosten voor het project Herinrichting Kinkerstraat Midden en West zijn € 15.505.520.= (SSK 02-07-2020/SMF 77017371). In deze raming zijn nog geen opbrengsten van subsidies (o.a. Vervoerregio en MET) en bijdragen opgenomen, deze worden bepaald bij het vaststellen van het Definitief Ontwerp (DO). Op die basis wordt de SSK-raming geactualiseerd. De subsidie vanuit de Vervoerregio en MET wordt in nauw overleg besproken en afgestemd. De gemaakte kosten tot en met PBI fase 2 (t/m 2019) zijn € 337.662 (2018-128.277/2019-159.385, =/2020.50.00, =)

8.2 Risico's

Er zijn twee risicosessies gehouden. Dit zijn de grootste risico's die tijdens deze sessies zijn bepaald:

- het participatietraject vertraagt waardoor het Definitief Ontwerp (DO) later wordt vastgesteld en de startdatum niet gehaald kan worden;
- (on)Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten tijdens de realisatie;
- (on)bereikbaarheid bewoners en ondernemers tijdens de realisatie;
- Openbaar vervoer kan zijn vervoerstaak niet vervullen tijdens realisatie;
- Ligging ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen) niet conform opgegeven Informatie;
- Nutspartijen (kabels en leidingen) moeten ander of meer werk dan voorzien uitvoeren;
- Onbekende elementen (vervuilingen in de grond of obstakels) in de ondergrond;

8.3 Onderhoud

Omdat dit een vaststelling van de meest gedragen voorkeursvariant is en het uitwerken van het lengteprofiel en de detailinvulling nog moet plaatsvinden, zijn de onderhoudskosten momenteel nog niet te bepalen. Dit zal bij het vaststellen van het Definitief Ontwerp (DO) plaatsvinden.

De verwachting is dat doordat er gebruik wordt gemaakt van de Puccini methode (toepassing van de materialen) en de verdere inrichting in afstemming met beheer plaatsvindt, de kosten beperkt hoger zullen uitvallen.

De beheer- en onderhoudskosten van het tramspoor worden buiten beschouwing gelaten omdat de eisen hieraan voorgeschreven zijn in de Ontwerpvoorschriften Nieuwbouw Spoor.

9 Vervolgproces

Deze Nota van Uitgangspunten en de voorkeursvariant worden met een Voorkeursbesluit op voordracht van het college van B&W ter vaststelling voorgelegd aan de gemeenteraad. Na vaststelling wordt er verder gegaan met het participatietraject en wordt een Programma van Eisen opgesteld. Het PvE wordt vastgesteld door de ambtelijk opdrachtgever in samenspraak met de portefeuillehouder openbare ruimte van Stadsdeel West.

Na afronding van het participatietraject wordt het Uitvoerings- en Kredietbesluit voorgelegd aan het college van B&W en vervolgens de Gemeenteraad. In het Uitvoerings- en Kredietbesluit wordt het Definitieve Ontwerp en een financiële paragraaf aan de raad voorgelegd. In de financiële paragraaf worden de geraamde investeringskosten weergegeven en de beoogde dekkingsbronnen.

Vervolgens kan er gestart worden met de contractvoorbereidingen en engineering om toe te werken naar start uitvoering in het eerste kwartaal van 2022. Deze beoogde start uitvoering is afgestemd en vastgelegd in overleg met Stadsregie en MET/GVB.

Om het proces te begeleiden en te monitoren is er een stuurgroep opgericht waaraan de ambtelijk opdrachtgevers en/of vertegenwoordigers van verschillende betrokken partijen deelnemen, V&OR, Vervoerregio, MET, GVB, R&D.

Voor de verschillende besluitvormingstrajecten wordt er advies ingewonnen bij of vindt er toetsing plaats bij bijvoorbeeld de WVA, WBA, CVC en Safetyboard.

10 Bijlagen

Bijlage 1 Participatieplan

Bijlage 2 Verslagen participatiemomenten

Bijlage 3 Q&A participatie

Bijlage 4 Verslag CVC

Bijlage 5 Microsimulatie

Bijlage 6 Parkeeronderzoek Kinkerstraat

Bijlage 7 Samenvatting verkeersonderzoeken

Bijlage 8 Kostenraming