

Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

Portefeuille Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit  
Agendapunt 12  
Datum besluit 11 mei 2021

---

#### Onderwerp

Instemmen met het uitvoerings- en kredietbesluit vernieuwing Kinkerstraat Midden en West (inclusief kruising Bilderdijkstraat)

---

#### De gemeenteraad van Amsterdam besluit

##### **1. Kennis te nemen van de noodzaak om de Kinkerstraat Midden en West opnieuw in te richten:**

- De huidige inrichting van de Kinkerstraat voldoet niet meer aan het gebruik. De straat is niet ingericht op het toegenomen (doorgaande) fietsverkeer, –parkeren en aantallen voetgangers. De tramhaltes zijn te smal en niet goed toegankelijk. De straat wordt als verkeersonveilig ervaren, dit wordt bevestigd doordat de kruispunten en het wegvak in de blackspotlijst 2020 staan.
- De kruispunten met de Jan Pieter Heijestraat en Ten Katestraat (Ten Katemarkt), waar veel verschillende modaliteiten samen komen, zijn onoverzichtelijk.
- Er is een conflict tussen fietsers en voetgangers bij de arcade aan de zuidzijde door een combinatie van slecht zicht, een te kleine afscheiding tussen voet- en fietspad en een te smal fietspad.
- Het tramspoor in de straat is versleten en moet worden vervangen, dit maakt een optimalisatie van een nieuwe inrichting mogelijk, er kan in de breedte van het profiel met het spoor geschoven worden als deze wordt vernieuwd.

##### **2. Kennis te nemen van de samenhang met de uitvoering van het project Oranje loper.**

##### **3. Kennis te nemen van het definitief ontwerp (DO) Vernieuwing Kinkerstraat Midden en West, waarin het profiel, zoals vastgesteld in de Nota van Uitgangspunten op 30 september 2020, is uitgewerkt met als belangrijkste punten:**

- a. De auto rijdt mee op de trambaan, zo ontstaat er meer ruimte voor voetgangers, fiets, verblijven en meer ruimte voor groen in de straat.
- b. De aanleg van fietsstroken van 2,50 meter breed met versmallingen en drempels bij de kruisingen en tramhaltes om fietsverkeer op deze locaties af te remmen.
- c. De aanleg van servicestroken van minimaal 2,4 tot maximaal 3 meter aan beide zijde van de straat met daarin laad- en losvoorzieningen, fietsparkeren, bomen, en verblijfsplekken opgenomen.
- d. Het verbeteren van de laad- en losvoorzieningen door meer locaties en aantal meters, 30 meter meer, in de servicestrook op te nemen.
- e. Het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen van 450 naar 788 fietsparkeerplaatsen, in totaal 338 fietsparkeerplaatsen meer.
- f. Het vergroenen van de straat door het uitbreiden naar 40 nieuwe bomen waarvoor 15 bomen in matige tot slechte conditie met een beperkte levensverwachting gekapt moeten worden.
- g. Het aanbrengen van steunpunten bij informele oversteekplaatsen om het oversteken door voetgangers en fietsers op deze plekken veiliger te maken.
- h. Het plaatsen van verkeerslichten bij het kruispunt met de Ten Katestraat voor alle modaliteiten.
- i. Het aanpassen van de kruising Kinkerstraat/Jan Pieter Heijestraat.
- j. Het toepassen van klinkers in de voetpaden, service- en fietsstroken en asfalt in de tram-/rijbaan.

Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

k. Het opheffen van het autoparkeren voor bezoekers en deels voor vergunninghouders.

**4. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet van € 16,3 miljoen (prijspeil 2021, geïndexeerd naar jaar van uitvoering, exclusief BTW) voor de uitvoering van de vernieuwing Kinkerstraat Midden en West:**

- € 5,45 miljoen uit het Stedelijk Mobiliteits Fonds.

- € 4,45 miljoen uit de Brede Doeluitkering van de Vervoerregio (VRA) onder voorbehoud van bestuurlijke besluitvorming.

- € 6,4 miljoen uit het meerjarenvervangingsprogramma van MET.

**5. Kennis te nemen van de belangrijkste geïnventariseerde risico's en de beheersmaatregelen te weten:**

- De parkeerdruk in het vergunningsgebied biedt geen ruimte om in de Kinkerstraat parkeerplaatsen voor vergunninghouders op te heffen. Beheersmaatregel is tijdelijke parkeerplaatsen voor vergunninghouders opnemen.
- Latere start fase 1 i.v.m. gekoppelde start uitvoering van Oranje Loper (zie beslispoint 2). Beheersmaatregel is tijdig bestellen sporen GVB en andere wijze van contracteren.
- Vertraging in de vaststelling van het afwegingskader materialisatie gecombineerde trambaan met een 30 km/uur regime. Beheersmaatregel is voorlopige materialisatie vaststellen, zodat project zonder vastgesteld afwegingskader kan starten met uitvoering.
- Het profiel in fase 1 kan niet geoptimaliseerd worden conform het voorliggende ontwerp. Beheersmaatregel: het tijdig nemen van het uitvoerings- en kredietbesluit.

**6. Kennis te nemen van de voorbereiding en de plannen voor de uitvoering:**

Planning:

De werkzaamheden worden opgedeeld in 2 fases:

Fase 1: Kinkerstraat tussen Bilderdijkstraat en Bilderdijkkade, inclusief vervanging spoor kruising Bilderdijkstraat.

Fase 2: Kinkerstraat tussen Bilderdijkkade en Kinkerbrug.

Technische voorbereiding fase 1+2: juni 2021– september 2022

Start aanbesteding fase 1: september 2021

Gunning fase 1: december 2021

Start uitvoering fase 1: februari 2022

Oplevering fase 1: juni 2022

Start aanbesteding fase 2: oktober 2022

Gunning fase 2: december 2022

Start uitvoering fase 2: januari 2023

Bouwtijd: ongeveer 1 jaar

Oplevering fase: december 2023

---

**Wettelijke grondslag**

**Artikel 169 Gemeentewet lid 1 en 2**

1 Het college van burgemeester en wethouders en elk van zijn leden afzonderlijk zijn aan de Gemeenteraad verantwoording schuldig over het door het college gevoerde bestuur.

Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

2 Zij geven de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft.

**Artikel 189, eerste lid jo artikel 212, eerste lid van de Gemeentewet en artikel 6, lid 1 en 2 van de Financiële verordening gemeente Amsterdam.**

Voor alle taken en activiteiten stelt de raad jaarlijks de begroting vast (art. 189 Gemeentewet) en de raad stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast (art. 212 Gemeentewet). Op basis van deze verordening (art. 6 Financiële verordening) draagt het college er zorg voor, dat alle door de raad vastgestelde wijzigingen van de begroting en investeringskredieten juist en volledig in de budgetten van de programma's, de programmaonderdelen en de budgetten van de investeringskredieten worden verwerkt.

---

**Bestuurlijke achtergrond**

**Structuurvisie 2040**

In de Structuurvisie 2040, vastgesteld door de gemeenteraad op 17 februari 2011, 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 de hoogste prioriteit gekregen, want de huidige inrichting van de straat sluit niet meer aan bij het gebruik van de straat.

Het project Kinkerstraat Midden en West is in 2017 door stadsdeel West gestart, in aansluiting op het gereedkomen van de herinrichting van Kinkerstraat Oost (2016) en de uitkomst van het onderzoeksrapport Stadsstraten. Er is door het stadsdeel vastgesteld wat de projectgrenzen, urgentie en financiën zijn.

**Agenda Autoluw**

Bij het opstellen van profielvarianten zijn de uitgangspunten voor de inrichting van een Stadsstraat vanuit de Agenda Autoluw, vastgesteld door de gemeenteraad op 23 januari 2020, aangehouden. Daarbij is het belangrijkste uitgangspunt dat in stadsstraten meer ruimte wordt gecreëerd voor voetgangers, fiets, groen, openbaar vervoer en verblijven doordat 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.

**Nota van Uitgangspunten Kinkerstraat Midden en West**

Op 30 september 2020 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten (NvU) Vernieuwing Kinkerstraat Midden en West vastgesteld. In de NvU zijn de aanleiding, verkeerskundige en ruimtelijke uitgangspunten voor de herprofilering van de Kinkerstraat Midden en West (tussen de Bilderdijkstraat en Kinkerbrug) vastgelegd. De belangrijkste punten uit de NvU zijn:

Het profiel Stadsstraat, waarin de auto mee rijdt op de trambaan, er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fiets, verblijven en meer ruimte voor groen in de straat is opgenomen.

Het samenvoegen van de tramhaltes bij de kruisingen Jan Pieter Heijestraat en Ten Katestraat tot één nieuw haltepaar bij de Nicolaas Beetsstraat. Dit nieuwe haltepaar kan voldoen aan de eisen die gesteld worden aan goed toegankelijke tramhaltes, zowel in de lengte als de breedte. Ook kan zo de verkeersveiligheid rondom de twee kruisingen worden verbeterd.

Het creëren van meer ruimte voor voetgangers, fiets, verblijven en groen door het opheffen van het autoparkeren in de straat.

Het verlagen van de maximale snelheid auto- en tramverkeer naar 30km/uur om de verkeersveiligheid te verbeteren conform 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.

Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

Het profiel Stadstraat is na de vaststelling tijdens het tweede deel van het participatietraject samen met een ontwerpgroep van bewoners, ondernemers en belanghebbenden uitgewerkt tot Definitief Ontwerp (DO). Daarbij is invulling gegeven aan de invulling van de servicestrook en de inrichting van de kruispunten en fietsstroken.

---

#### Onderbouwing besluit

#### **Ad 1. Kennis te nemen van de noodzaak om de Kinkerstraat Midden en West opnieuw in te richten:**

Geen nadere toelichting.

#### **Ad 2. Kennis te nemen van de samenhang met de uitvoering van het project Oranje loper:**

De Kinkerstraat is onderdeel van de omleidingsroute voor de tram tijdens de werkzaamheden aan de bruggen in de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat, onderdeel van het project Oranje Loper. MET heeft aangegeven dat het tramspoor op het kruispunt Bilderdijkstraat – Kinkerstraat op zeer korte termijn moet worden vervangen, omdat het spoor versleten is. In de kruising liggen calamiteitenbogen waarvan de tram gebruik maakt tijdens het omleiden van de tram vanwege de werkzaamheden aan de bruggen, daarom moeten de werkzaamheden aan de kruising in de Kinkerstraat uiterlijk 1 juli 2022 zijn afgerond. Op deze datum start de omleiding van de tram en kan er tijdens de omleiding een betrouwbaar tramnetwerk worden gegarandeerd. Als deze datum niet wordt gehaald, lopen vele projecten in de stad grote stagnatie op en ontstaan er problemen in de bereikbaarheid van de binnenstad.

De werkzaamheden in de Kinkerstraat zijn daarom opgeknipt in twee fases. De eerste fase, kruising Bilderdijkstraat en straatdeel tussen de kruising en Bilderdijkgracht, staat gepland en moet afgerond zijn voor juli 2022. Aansluitend starten de werkzaamheden aan de bruggen in de De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat. De tweede fase van het project Kinkerstraat start na afronding van de werkzaamheden aan de bruggen.

De samenhang in de planning ziet er als volgt uit:

- *Maart 2022- mei 2022: Fase 1 Kinkerstraat (Kruising en deel tot aan Bilderdijkgracht)*
- *Juni 2022 – december 2022: Bruggen De Clercqstraat en Jan Evertsenstraat*
- *Januari 2023 – december 2023: Fase 2 Kinkerstraat (tussen de Bilderdijkgracht en Kinkerbrug)*

Door de samenhang in uitvoering staat er op beide projecten grote druk om de werkzaamheden conform planning te starten en uit te voeren.

#### **Ad 3. In te stemmen met het definitief ontwerp (DO) Vernieuwing Kinkerstraat Midden en West, waarin het profiel zoals vastgesteld in de Nota van Uitgangspunten is uitgewerkt met als belangrijkste punten:**

##### **a. De auto rijdt mee op de trambaan, zo ontstaat er meer ruimte voor voetgangers, fiets, verblijven en meer ruimte voor groen in de straat.**

Op 30 september 2020 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten (NvU) Vernieuwing Kinkerstraat Midden en West vastgesteld. In de NvU zijn de aanleiding, verkeerskundige en ruimtelijke uitgangspunten voor de herprofilering van de Kinkerstraat Midden en West (tussen de Bilderdijkstraat en Kinkerbrug) vastgelegd. Met de vaststelling is het profiel Stadsstraat vastgesteld, waarin de auto meerrijdt op de trambaan zodat er meer ruimte in de straat ontstaat voor voetgangers, fietsers, verblijven en groen.

Het profiel Stadsstraat is samen met bewoners en ondernemers tot in detail uitgewerkt tot een Definitief Ontwerp (DO). In het DO is invulling gegeven aan de opgave om meer ruimte op te nemen voor voetgangers, fiets, verblijven en groen.

Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

**b. De aanleg van fietsstroken van 2,50 meter breed met versmallingen en drempels bij de kruisingen en tramhaltes om fietsverkeer op deze locaties af te remmen.**

In het nieuwe ontwerp voor de straat zijn op basis van het profiel Stadstraat, zoals vastgesteld in de NvU, fietsstroken van 2,50 meter opgenomen. Dit is een verbetering van de huidige situatie, waarin de vrijliggende fietspaden en fietsstroken niet breder dan 1,70 meter zijn. Met bredere fietsstroken kan er veilig naast elkaar gefietst en ingehaald worden. Bij de kruisingen en tramhaltes worden de fietsstroken licht versmald en van drempels voorzien om op deze drukke punten de snelheid van fietsers te verminderen. Het verminderen van de snelheid van fietsers op deze drukke punten is een uitdrukkelijke wens van bewoners en ondernemers, opgehaald tijdens het participatietraject.

**c. De aanleg van servicestroken van minimaal 2,4 tot maximaal 3 meter aan beide zijde van de straat met daarin laad- en losvoorzieningen, fietsparkeren, bomen en verblijfsplekken opgenomen.**

De doelstelling voor de vernieuwing van de Kinkerstraat Midden West is om de kwaliteit en flexibiliteit van de openbare ruimte te verbeteren en toekomstbestendig maken, de verkeersveiligheid en leefbaarheid (winkelklimaat en woongenot) vergroten en het verbeteren van de doorstroming conform de beleidskaders verkeersnetten. Met de aanleg van servicestroken wordt de flexibiliteit van de openbare ruimte verbeterd. De servicestrook zorgt er ook voor dat er geen conflict meer is tussen voetgangers en fietsers langs de arcades (zuidzijde) door de afscheiding van voetpad en de fietsstrook door de tussengelegen servicestrook.

In de servicestroken zijn de laad- en losvoorzieningen, het fietsparkeren, bomen en verblijfsplekken opgenomen. De bomen zijn vaste elementen, maar de overige elementen in de servicestrook zijn eenvoudig uitwisselbaar. Mocht er in de toekomst een verandering in het gebruik van de straat optreden, er is bijvoorbeeld meer ruimte voor laad- en losvoorzieningen nodig, dan kan dit met een simpele ingreep uitgewisseld worden met plekken voor fietsparkeren of verblijven. Deze flexibiliteit is ook terug te vinden door de aanleg van een ondergrondse infrastructuur om in de toekomst met simpele aanpassingen nieuwe voorzieningen in de straat aan te leggen, zoals oplaadpunten op laad- en losvoorzieningen.

**d. Het verbeteren van de laad- en losvoorzieningen door meer locaties en aantal meters, 30 meter meer, in de servicestrook op te nemen.**

Om verkeershinder en onveilige verkeerssituaties te voorkomen is het belangrijk dat er meer (capaciteit) en grotere (maatvoering) laad- en losvoorzieningen in de straat komen. De nieuwe locaties van de laad- en losvoorziening zijn strategisch geplaatst om zo goed aan te sluiten bij het gebruik door ondernemers, zowel winkeliers als logistieke ondernemers zoals pakketbezorgers. Daarmee wordt voorkomen dat er voor het laden en lossen stil wordt gestaan op de fietsstroken. Ook de venstertijden van de laad- en losvoorzieningen worden aangepast aan het gebruik.

Er vindt, op één locatie na, geen dubbelgebruik meer plaats met fietsparkeren, er worden voldoende nieuwe fietsparkeerplaatsen gecreëerd waardoor dubbelgebruik niet meer nodig is. Ter hoogte van de McDonalds (middendeel noordzijde) worden twee grote laad- en losvoorzieningen gecreëerd die wel dubbel worden gebruikt. Op deze locatie wordt in de ochtend geladen en gelost, maar in de middag worden er juist veel fietsen geparkeerd. Dit zijn fietsen van zowel winkelbezoekers als fietskoeriers die maaltijden bezorgen voor de McDonalds. Door de verplaatsing van de tramhalte richting de Nicolaas Beetsstraat is er ter hoogte van de halte geen fietsparkeren mogelijk. Het instellen van deelgebruik op deze locatie vindt plaats met duidelijke bebording met venstertijden.

**e. Het uitbreiden van het aantal fietsparkeerplaatsen van 450 naar 788 fietsparkeerplaatsen, in totaal 338 fietsparkeerplaatsen meer.**

De Kinkerstraat Midden en West wordt druk bezocht door fietsers. Met het opheffen van het autoparkeren in de straat is er ook meer ruimte om fietsparkeren te realiseren. Bezoekers parkeren vaak op strategische plekken voor een korte periode. Daarnaast parkeren de bewoners van

## Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

de bovenwoningen hun fiets in de straat. Deze combinatie zorgt voor een bovengemiddelde fietsparkeerdruk. In 2018 en 2019 zijn in de Kinkerstraat aanpassingen gedaan om het aantal fietsparkeerplaatsen uit te breiden met vlonders op parkeervakken en is een aanwijsgebied ingesteld. Het aanwijsgebied houdt in dat er geen losse fietsen neergezet mogen worden buiten de fietsparkeervoorzieningen tussen de Bilderdijkkade en Jan Pieter Heijestraat.

In het nieuwe ontwerp zijn de reeds toegevoegde fietsparkeerplaatsen op de vlonders meegenomen en worden er daarnaast nog eens 338 extra fietsparkeerplaatsen aangelegd. De fietsparkeerplaatsen zijn verdeeld over vakken voor kortparkeerders, de bezoekers van de straat, en vaste fietsenrekken voor het lang parkeren door bewoners. De fietsvakken zijn zoveel mogelijk op de hoeken van de straat gepositioneerd omdat daar de grootste concentraties van kortparkeerders te vinden zijn. De fietsparkeervakken zijn ook bedoeld voor het parkeren van scooters.

### **f. Het vergroenen van de straat door het uitbreiden naar 40 nieuwe bomen waarvoor 15 bomen in matige tot slechte conditie met een beperkte levensverwachting gekapt moeten worden.**

De Kinkerstraat Midden en West is op dit moment een nogal "stenige" straat. Om de straat te vergroenen wordt het aantal bomen uitgebreid van 15 naar 40 bomen, in het deel tussen de Bilderdijkkade en Lootsstraat. Het toevoegen van bomen draagt bij aan de ambities om de stad te vergroenen, de biodiversiteit te vergroten en is ook onderdeel van de rainproofmaatregelen.

#### Conditie bestaande bomen

Het nieuwe ontwerp voor de straat heeft geen invloed op de bestaande bomen, maar de uitvoering van de herinrichting heeft wel invloed op deze bomen. Daarom zijn de bomen onderzocht om te bepalen wat de conditie en levensverwachting van deze bomen is. Bij het bepalen van de levensverwachting is ook gekeken naar de impact van de uit te voeren werkzaamheden. Uit dit onderzoek is gebleken dat de bomen een matige en in een enkel geval een slechte conditie hebben. De bomen zullen de werkzaamheden niet goed doorstaan en hun conditie zal verder verslechteren. De bomen zijn ooit geplant zonder goede ondergrondse groeiplaats, dit heeft invloed gehad op hun groeiproces en conditie. Dit is niet meer te herstellen door het verbeteren van de ondergrondse groeiplaats. Daarom wordt voorgesteld deze bomen te vervangen voor in totaal 40 nieuwe bomen met betere groeiomstandigheden.

### **g. Het aanbrengen van steunpunten bij informele oversteekplaatsen om het oversteken door voetgangers en fietsers op deze plekken veiliger te maken.**

Naast de geregelde oversteekplaatsen in de straat vinden er op drie plekken in de straat veel oversteekbewegingen door voetgangers en fietsers plaats. Dit gebeurt bij de Lootsstraat, Tollensstraat (ingang De Hallen) en Bilderdijkkade (Albert Heijn). Op deze plekken zijn in het ontwerp informele oversteekplaatsen opgenomen zodat voetgangers en fietsers veilig over kunnen steken door gebruik te maken van steunpunten. De straat hoeft niet meer in één keer overgestoken te worden. De steunpunten zijn diep genoeg voor fietsers en rolstoelgebruikers om zich veilig op te kunnen stellen. De aanleg van formele oversteekplaatsen op deze locaties is niet wenselijk omdat dit de doorstroming van het tramverkeer verslechterd.

### **h. Het plaatsen van verkeerslichten bij het kruispunt met de Ten Katestraat voor alle modaliteiten.**

Op dit moment is het kruispunt bij de Ten Katestraat al een met verkeerslichten geregelde oversteekplaats voor het auto- en tramverkeer. Het fietsverkeer is niet meegenomen in de verkeerslichtenregeling. Er zijn al jaren veel klachten over fietsers die niet stoppen voor voetgangers die vanaf de drukke Ten Katemarkt willen oversteken bij de oversteekplaats. De Ten Katemarkt loopt door over de kruising. Uit deze klachten is al vaak het verzoek gekomen om verkeerslichten voor fietsers aan te brengen. Ook tijdens het participatietraject is uitdrukkelijk gevraagd om hier ook verkeerslichten voor fietsers te plaatsen.

#### Adviezen

## Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

In het ontwerp zijn op basis van deze vraag verkeerslichten voor fietsers opgenomen bij de kruising. Het ontwerp is vervolgens voor advies voorgelegd aan de Werkgroep Verkeerslichten (WVA), Werkgroep Blackspot Amsterdam (WBA) en de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Deze drie adviesorganen zijn geen voorstander van het meenemen van de fietsers in de verkeerslichtenregeling op deze locatie. De WVA geeft hierover het volgende aan: *"Het conflict tussen fietsers en voetgangers moet niet met verkeerslichten worden geregeld. Dit is ongeloofwaardig voor fietsers, welke door rood zullen gaan als er geen voetgangers zijn. Omdat de voetgangersoversteken gekoppeld zullen gaan worden, want de voetgangers willen de hele oversteek maken, zullen fietsers langere tijd voor een rood licht staan te wachten, terwijl er dan geen voetganger over het fietspad oversteekt. De voetgangers zullen bijvoorbeeld nog met de oversteek over de trambaan bezig zijn. De roodlichtdiscipline van fietsers zal heel laag zijn. Het wordt zelfs voor voetgangers gevaarlijker als er verkeerslichten worden geplaatst, omdat de verwachting gewekt wordt voor voetgangers dat er geen fietsers op de zebra zullen zijn"*.

Met inachtneming van dit advies van de WVA heeft ook de CVC negatief geadviseerd om de fietsers in de verkeerslichtenregeling mee te nemen

### Afweging

De vraag vanuit de omgeving, ontstaan door klachten over een verkeersonveilige situatie, staat in groot contrast met het advies dat is uitgebracht door de WVA en overgenomen door de CVC. Het voorstel vanuit het project is om met een pilot invulling te geven aan de wens van de bewoners, omdat het relatief eenvoudig is om dit nu mee te nemen in het ontwerp en de realisatie. Daarbij is het wel zaak dat er na plaatsing goed gemonitord wordt wat het effect is van de stoplichten. Als deze in de praktijk niet bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en de aantallen ongevallen registraties niet afneemt, dan kan dit onderbouwd worden uitgelegd aan de omgeving en kunnen de verkeerslichten met een simpele ingreep worden aangepast.

### **i. Het aanpassen van de kruising Kinkerstraat/Jan Pieter Heijestraat.**

De kruising Kinkerstraat/Jan Pieter Heijestraat wordt aangepast naar een kruising die aansluit bij het snelheidsregime van 30 km/uur dat geldt in zowel de Kinkerstraat als de Jan Pieter Heijestraat. Er worden inritconstructies toegepast om aan te geven dat het recht doorgaande verkeer in de Kinkerstraat voorrang heeft. Alleen ter hoogte van de Hema wordt een geregelde voetgangersoversteekplaats (GOP) aangelegd, omdat de kruising onderdeel is van een schoolroute. Bij deze oversteekplaats zijn verkeerslichten voor het auto-, tramverkeer en voetgangers opgenomen. Het toepassen van een GOP op deze locatie waarbij de verkeersregeling voor de tram wordt opgenomen, zorgt ook voor het waarborgen van de doorstroming van het openbaar vervoer (OV). Dit is conform de eisen die gesteld worden aan hoofdnetten OV.

### Adviezen

Het ontwerp is ter advies voorgelegd aan de Werkgroep Verkeerslichten (WVA) en de Centrale Verkeerscommissie (CVC). Deze adviesorganen zijn geen voorstander van het plaatsen van een geregelde voetgangersoversteekplaats op deze locatie.

Bij de kruising Kinkerstraat/Jan Pieter Heijestraat heeft de WVA geadviseerd om geen verkeerslichten te plaatsen. *"De onderbouwing voor het plaatsen van een VRI is lastig, omdat bij 30km/uur en een lage autoverkeersintensiteit tot een ongeloofwaardige en onveilige situatie kan leiden. Daarnaast kan de plaatsing van verkeerslichten bij een in-/uitrit constructie leiden tot gevaarlijke situaties. Uitrijdend verkeer vanaf een uitritconstructie zoekt een moment om de Kinkerstraat op te rijden en komt vervolgens gelijk na het uitrijden verkeerslichten tegen. De attentie hiervoor kan leiden tot gevaarlijke situaties"*.

Een meerderheid van de CVC - uitgezonderd GVB en MET – adviseert de voetgangersoversteek niet met een VRI te regelen, omdat de verkeerstoets uitwijst dat er te weinig verkeersbewegingen

Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

plaatsvinden. De CVC heeft aangegeven dat als het project besluit op deze locatie wel een geregelde voetgangersoversteek te realiseren, het advies is om de fietser niet in de regeling mee te nemen.

Vanwege de schoolroute die over de kruising loopt en de betrouwbaarheid van de doorstroming van het OV, is er voor gekozen om af te wijken van het advies van de CVC. Het advies om de fietsers niet op te nemen in de regeling is wel overgenomen.

#### **j. Het toepassen van klinkers in de voetpaden, service- en fietsstroken en asfalt in de tram-/rijbaan.**

##### Voetpad en servicestrook

In het nieuwe ontwerp zijn, net zoals in de huidige situatie, klinkers in het voetpad en de servicestrook opgenomen. Klinkers passen bij de uitstraling van de straat als stadsstraat en winkelstraat. Dit is geheel in overeenstemming met de voetpaden in het andere deel van de Kinkerstraat, de Kinkerstraat Oost, vernieuwd in 2016. Het gebruik van klinkers wijkt af van het Handboek Rood waarin betontegels worden voorgeschreven, maar waar ook onder voorwaarden klinkers mogen worden toegepast. Voor het toepassen van klinkers is een afwijdingsverzoek ingediend bij de Puccini commissie. Dit verzoek is gehonoreerd.

##### Materiaalgebruik trambaan niet beschreven

In het nieuwe profiel wordt de maximumsnelheid naar 30 km/uur verlaagd. Ook gaat de auto mee rijden op de trambaan. Voor een dergelijk wegprofiel zijn nog geen specifieke beschrijvingen opgenomen in het Handboek Rood (Puccinimethode). Ook in de leidraad van de Centrale Verkeerscommissie (CVC) of in de wegprofielen van de CROW is hier geen beschrijving van opgenomen. Dit betekent dat de materiaalkeuze voor de trambaan nog niet vastligt. Het gaat daarbij om de keuze tussen klinkers en asfalt. Deze keuze heeft ook invloed op het toe te passen materiaal in de fietsstrook.

Het ontwerp dat het meeste recht doet aan de stadstraat met een 30km/uur regime is met klinkers in het gehele profiel. Het zorgt voor eenheid in het beeld, biedt enorm veel esthetische kwaliteit, is duurzaam door het hergebruik, behoudt ook op de lange termijn zijn esthetische kwaliteit, past bij een Duurzaam Veilige inrichting en verlaagt de rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer.

Deze inrichting sluit aan bij de motie, 1132.20 van Ernsting en Vroege, ingediend tijdens de behandeling van de Nota van Uitgangspunten op 30 september 2020. In deze motie is gevraagd om bij het maken van het DO "de oversteekbaarheid van de Kinkerstraat verder sterk te verbeteren door onder andere te kijken naar de mogelijkheid de materialisering van de trambaan te gebruiken om het autoverkeer te remmen".

Het toepassen van klinkers in het gehele profiel wijkt af van het streven om de fietsinfrastructuur op het Plusnet Fiets zo veel mogelijk uit te voeren in rood asfalt (cf. MJP Fiets 2017-2022 en motie 56.18 van Ernsting). Er wordt hierbij voor de fietsstrook dus een keuze gemaakt om de voordelen van klinkers (eenheid in het beeld, uitstraling als verblijfsgebied) te laten prevaleren boven het belang van de doorgaande fietsverbinding. Het comfort voor de fietsers is t.o.v. asfalt minder, maar met veel aandacht aan de uitvoeringsconstructie kan het verlies in comfort worden beperkt.

##### Stedelijk afwegingskader materiaalgebruik trambaan in de maak

Er wordt op dit moment gewerkt aan een stedelijk afwegingskader voor dit profiel, zodat niet meer op projectniveau besloten hoeft te worden of er klinkerverharding of asfalt in de trambaan moet worden toegepast als de auto meerrijdt op de trambaan bij een 30km/uur regime. De keuze voor het materiaal in de trambaan heeft invloed op wat er mogelijk en wenselijk is in de rest van het profiel, specifiek voor de Kinkerstraat gaat het dan om de aangrenzende fietsstroken. Daarnaast heeft de keuze invloed op de beheerkosten, omdat klinkers in de trambaan hogere kosten voor beheer geven doordat deze door de bewegingen in het tramspoor verzakken. In het afwegingskader worden ook de eventuele financiële consequenties m.b.t. de beheerkosten van de gemaakte keuze opgenomen en bij de vaststelling meegenomen in de bestuurlijke besluitvorming.



## Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

Het voorstel voor dit afwegingskader wordt medio 2021 ingediend. Dit betekent dat er bij de vaststelling van dit ontwerp nog geen keuze bekend is welk materiaal er wordt toegepast in de trambaan en fietsstroken. Het project stelt voor om de uitkomst van het besluit over het stedelijk afwegingskader mee te nemen in de technische uitwerking van het ontwerp.

Omdat de start van de uitvoering van de Kinkerstraat gepland staat voor 1 maart 2022, dient het stedelijk afwegingskader vanwege de technische voorbereiding voor 1 augustus 2021 te zijn vastgesteld. Voor het geval de datum van 1 augustus 2021 niet wordt gehaald, wordt voorgesteld om een voorlopige keuze in de materialisatie te maken. Hiermee wordt geborgd dat de uitvoering van de Kinkerstraat op tijd start. Indien het stedelijk afwegingskader op tijd wordt vastgesteld en het afwijkt van de voorlopige keuze voor de Kinkerstraat, dan zal het stedelijk afwegingskader worden overgenomen en de materialisatie voor de Kinkerstraat worden aangepast.

### Advies materialisering trambaan en fietsstrook

Mocht het stedelijk afwegingskader over trambaanverharding niet op tijd zijn vastgesteld, dan wordt gekozen voor zwart asfalt in plaats van klinkers in de trambaan omdat daarbij de beheerkosten gelijk blijven. Met asfalt alleen in de trambaan en klinkers in de overige weggedelen blijft een groot deel van de kwaliteit van het profiel behouden. Het toepassen van asfalt sluit niet aan bij motie nummer 1132.20 van Ernsting en Vroege. Indien asfalt wordt toegepast, wordt er gekeken naar de mogelijkheden van het aanbrengen van snelheid remmende maatregelen in de trambaan.

Voor het bepalen van het materiaalgebruik in de fietsstroken in deze situatie is in het *Afwegingskader fietsstraten, fietspaden en fietsstroken* de volgende tekst opgenomen, waarmee het duidelijk is dat de fietsstroken in dit geval in klinkers zullen worden uitgevoerd:

*Indien er in een 30 km/uur straat sprake is van een (niet-vrijliggende) trambaan die in asfalt wordt uitgevoerd, is het niet verstandig om de fietsstroken of -paden óók in asfalt uit te voeren. Er kan dan gekozen worden voor een profiel zoals de huidige Vijzelgracht. Daar ligt de gemengde trambaan/rijbaan in asfalt en zijn de fietsstroken in klinkers aangelegd. Deze materialisering is gekozen met het oog op de verkeersveiligheid; een volledig profiel in asfalt mist de uitstraling van een erftoegangsweg (30 km/uur) en oogt als een gebiedsontsluitingsweg (50 km/uur).*

## **k. Het opheffen van het autoparkeren voor bezoekers en deels voor vergunninghouders**

### Bezoekersparkeren

Het autoparkeren voor bezoekers wordt opgeheven. Bezoekers kunnen parkeren in de garage onder De Hallen. De vindbaarheid van deze garage wordt met "wayfinding" in de omgeving verbeterd.

### Opheffen parkeerplaatsen

Het opheffen van de 53 fiscale parkeerplaatsen levert een hogere parkeerdruk op. Omdat meerdere projecten (waaronder Oranje Loper, Da Costakade en Tweede Kostverlorenkade) in de omgeving ook parkeerplaatsen opheffen, loopt de parkeerdruk in theorie op tot circa 93%. Het effect hiervan is dat tijdens piekmomenten veel zoekverkeer ontstaat. Omdat het project een flexibele servicestrook heeft, wordt er voor gekozen om tijdelijk een deel van de laad- en losstrook gecombineerd te gebruiken voor vergunninghouders. Dit levert 26 parkeerplaatsen voor vergunninghouders op. Als na verloop van tijd door het verlagen van het vergunningenplafond ophefruimte ontstaat, kan het gecombineerde gebruik worden opgeheven.

### Parkeertijden

Voor het tijdelijk parkeren van vergunninghouders worden venstertijden ingesteld op de laad- en losplekken, zodat daar in de avond en nacht op de laad- en losplekken geparkeerd kan worden. Dit is mogelijk aan beide zijden van de straat in het westelijke deel (tussen de Tweede Kostverlorenkade en Jan Pieter Heijestraat) en vanwege het éénrichtingsverkeer aan de zuidzijde in het middendeel (tussen de Bilderdijkkade en Jan Pieter Heijestraat). Het deelgebruik van de laad- en losplekken met autoparkeren voor vergunninghouders wordt aangegeven met venstertijden. De uitwerking van de

Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

venstertijden wordt afgestemd met Ruimteregie. In de huidige situatie geldt ook dat parkeren voor vergunninghouders alleen in de avond en nacht is toegestaan.

**Ad 4. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet van € 16,3 miljoen (prijspeil 2021, geïndexeerd naar jaar van uitvoering, exclusief BTW) voor de uitvoering van de vernieuwing Kinkerstraat Midden en West:**

- € 5,45 miljoen uit het Stedelijk Mobiliteits Fonds

- € 4,45 miljoen uit de Brede Doeluitkering van de Vervoerregio (VRA) onder voorbehoud van bestuurlijke besluitvorming\*

- € 6,4 miljoen uit het meerjarenvervangingsprogramma van MET

\* Er is bij dit besluit uitgegaan van de prognose bijdrage van de Vervoerregio (VRA). Na vaststelling van het DO wordt bij de VRA een promotieverzoek ingediend door de gemeente om van de prognose over te gaan tot het bepalen van de definitieve hoogte van de bijdrage.

**Ad 5. Kennis te nemen van de belangrijkste geïnventariseerde risico's en de beheersmaatregelen te weten:**

De parkeerdruk in het vergunningsgebied biedt geen ruimte om in de Kinkerstraat parkeerplaatsen voor vergunninghouders op te heffen.

- Oorzaak: Er worden in het totale vergunningsgebied meer parkeerplaatsen opgeheven dan verwacht door de verschillende projecten die worden uitgevoerd binnen het gebied.
- Gevolg: Het ontwerp moet worden aangepast, gewenste kwaliteit kan niet worden behaald, het participatietraject moet opnieuw worden uitgevoerd en/of het project loopt vertraging op.
- Beheersmaatregel: Er worden tijdelijk parkeerplaatsen voor vergunninghouders gerealiseerd op de laad- en losplekken waar in de avond en nacht geparkeerd kan worden. Deze kunnen later alsnog worden omgezet naar uitsluitend laad- en losplekken.

Te late oplevering herprofilering kruispunt Kinkerstraat/Bilderdijkstraat.

- Oorzaak: Vertraagde levering van tramspoor als gevolg van vertraging uitvoering kruispunt Kinkerstraat/Bilderdijkstraat.
- Gevolg: Domino-effect van vertragingen bij diverse grote projecten in het centrum en westelijk deel van de stad.
- Beheersmaatregel: tijdig bestellen sporen GVB.

Vertraging in de vaststelling van het afwegingskader materialisatie gecombineerde trambaan met een 30 km/uur regime.

- Oorzaak: Afwegingskader waarin is opgenomen welk materiaal toe te passen toe te passen in de trambaan en fietsstroken wanneer de auto meerrijdt op de trambaan is niet voor 1 augustus 2021 vastgesteld.
- Gevolg: Keuze materialisatie wijzigt na besluit DO en vertraging in engineering- en uitvoeringsproces
- Beheersmaatregel: Vooruitlopend op stedelijk afwegingskader het besluit nemen voor de materialisatie, zodat bij uitstel stedelijk afwegingskader Kinkerstraat geen vertraging oploopt.

Het profiel in fase 1 kan niet geoptimaliseerd worden conform het voorliggende ontwerp.

- Oorzaak: Het uitvoerings- en kredietbesluit wordt door het College of de Raad niet tijdig genomen, waardoor er geen dekking is om het spoor tijdig te bestellen.
- Gevolg: Er ontstaan extra engineeringkosten die voor rekening van het project komen doordat het ontwerp aangepast moet worden omdat er teruggevallen moet worden op de bestaande situatie.

Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

- Beheersmaatregel: Het tijdig nemen van het uitvoerings- en kredietbesluit.

#### **Ad 6. Kennis te nemen van de voorbereiding en de plannen voor de uitvoering:**

##### Planning:

De werkzaamheden worden opgedeeld in 2 fases:

Fase 1: Kinkerstraat tussen Bilderdijkstraat en Bilderdijkkade, inclusief vervanging spoor kruising Bilderdijkstraat.

Fase 2: Kinkerstraat tussen Bilderdijkkade en Kinkerbrug.

De werkzaamheden aan de kruising Bilderdijkstraat, tijdens fase 1, zijn dusdanig complex dat voor de uitvoering de tram maximaal 12 weken buiten gebruik wordt gesteld. Voor fase 2 moet nog bepaald worden of de werkzaamheden veilig uitgevoerd kunnen worden terwijl de tram blijft rijden of dat deze buiten gebruik gesteld moet worden. Hierbij wordt ook gekeken naar de eventuele tijdswinst die het buiten gebruik stellen van de tram kan opleveren tijdens de uitvoering.

- Technische voorbereiding fase 1+2: juni 2021– september 2022
- Start uitvoering fase 1: medio februari 2022
- Oplevering fase 1: eind juni 2022
- Start aanbesteding fase 2: oktober 2022
- Gunning fase 2: december 2022
- Start uitvoering fase 2\*: januari 2023
- Bouwtijd: ongeveer 1 jaar
- Oplevering fase: december 2023

##### Contract:

De werkzaamheden voor fase 1 worden uitgevoerd onder het contract van het GVB, omdat het merendeel van de werkzaamheden onder het GVB vallen en de ruimte beperkt is om meerdere aannemers gelijktijdig werkzaamheden uit te laten voeren. Hierdoor kan ook de uitvoeringsperiode verkort worden.

\*: Start uitvoering van fase 2 is afhankelijk van de voortgang van de werkzaamheden van het project Oranje Loper. In de periode van juli 2022 tot december 2023 staan werkzaamheden aan de bruggen tussen de Jan Evertsenstraat en De Clercqstraat gepland. De start van fase 2 van de Kinkerstraat staat hier aansluitend op. Bij vertraging van de werkzaamheden aan de bruggen, vertraagd ook de start van fase 2 van de Kinkerstraat.

---

#### **Financiële onderbouwing**

##### **Investeringsvoorstel**

Tabel 1: Basisgegevens investering

Investeringsom	€ 16.300.000,00
Rentepercentage	0.0%
Afschrijvingstermijn (jaar)	0
Kapitaallasten	€ 0,00
Aanvang kapitaallasten	0
MIP nummer	

**Consequenties gedekt?** Ja

**Conclusie**

Voordracht voor de raadsvergadering van 26 mei 2021

De genoemde beslispunten in de voordracht hebben wel financiële consequenties en deze zijn reeds geraamd in de begroting (100% dekking).

---

**Geheimhouding**

N.v.t.

---

**Welke stukken treft u aan**

Meegestuurd

Registratienr.	Naam
AD2021-044553	Bijlage 1 Ontwerpboekje DO Kinkerstraat Midden en West.pdf (pdf)
AD2021-044625	Bijlage 2 Verslag en Q&A slotbijeenkomst Kinkerstraat 25 jan 2021.pdf (pdf)
AD2021-039528	Gemeenteraad Voordracht (pdf)

Ter Inzage

Registratienr.	Naam
----------------	------

---

**Behandelend ambtenaar (naam, telefoonnummer en e-mailadres)**

V&OR, Winfried Pieroelie, 06 5257 4207, w.pieroelie@amsterdam.nl Ingenieursbureau, Ferdinand de Ligt, 06 1137 7669, f.de.ligt@amsterdam.nl