Vernieuwing openbare ruimte Kinkerstraat Midden en West

toelichting op het DO-ontwerp

26-04-2021

Gemeente Amsterdam

Colofon

Verantwoordelijk wethouder

- Egbert de Vries

Opdrachtgever Project Vernieuwing Kinkerstraat Midden West

- Winfried Pieroelie

Projectteam Kinkerstraat Midden West

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

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande toestemming van de gemeente Amsterdam.Voor de gebruikte beelden in dit document die niet afkomstig zijn van de gemeente Amsterdam is getracht alle rechthebbende op copyright van gebruikte beelden te achterhalen.De gemeente Amsterdam verontschuldigt zich bij een ieder die zij in dit verband niet heeft kunnen

Inhoudsopgave

Hoofdstuk	Paginanummer
1. Inleiding	4
2. Projectgrenzen	5
3. Context en uitgangspunten	6
4. Toelichting op het ontwerp	8
5. Vergroenen van de straat	11
6. Materialisatie	12
7. Vergroten verkeersveiligheid	16
8. Verlichting	17
9. Profiel Kinkerstraat	19
10. Straatmeubilair	25
11. Ontwerpplattegrond per segment	26

1. Inleiding

Voorliggend definitief ontwerp betreft het ontwerp van de openbare ruimte voor de Kinkerstraat Midden en West. Globaal gezien heeft het ontwerp betrekking op de gehele openbare ruimte tussen twee keer de Bilderdijkstraat en de Kinkerbrug, van gevel tot gevel, inclusief vervanging van de tramsporen.

Onderdeel van het stadsleven

De Kinkerstraat is een typisch voorbeeld van een stedelijke openbare ruimte, gekenmerkt door de aanwezigheid van een grote diversiteit aan sociaaleconomische functies, verblijfsfuncties en verkeersstromen. In de Structuurvisie 2040 zijn dit soort straten beschreven met een nieuwe term: stadsstraten. Stadsstraten vormen een uniek grootstedelijk type openbare ruimte – intensief, gemengd, gevarieerd, verbindend –, waar mensen naar toe komen om onderdeel te zijn van het stadsleven, elkaar te ontmoeten en informatie en kennis uit te wisselen. De Kinkerstraat kenmerkt zich door de concurrentie tussen het verblijf in de straat en het verkeer, winkelstraat versus het doorgaande verkeer. Inzet in Amsterdamse stadsstraten is daarom altijd een goede balans tussen verkeer en verblijven.

Opgave

De huidige inrichting van de Kinkerstraat voldoet niet meer aan het gebruik. De straat is niet ingericht op het toegenomen (doorgaande) fietsverkeer, fietsparkeren, aantallen voetgangers en het gebruik van laden & lossen en bezorgdiensten. 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. En 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. Zowel fietsparkeren als laden & lossen werk niet goed en leid tot onveilige situaties. Tot slot, het tramspoor 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 tramspoor geschoven worden als deze wordt vernieuwd. Kortom, meerdere redenen om tot een nieuw ontwerp te komen.

In het ontwerpvoorstel voor deze stadsstraat is een betere balans gevonden tussen verkeer en verblijven, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers.De straat krijgt een groenere inrichting en wordt verkeersveiliger voor bezoekers, ondernemers en omwonenden. In het onderliggende document is beschreven wat ten grondslag ligt aan een mooiere, groene, verkeersveiligere en toekomstbestendige inrichting van de Kinkerstraat!

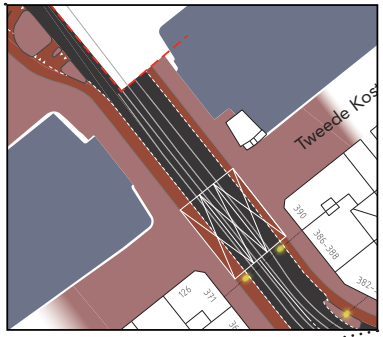
Huidige inrichting, ter hoogte van huisnr 267: weinig groen in het straatbeeld

Ter hoogte huisnr 126 - Kinkerstraat Oost: conflictsituatie bij de arcade

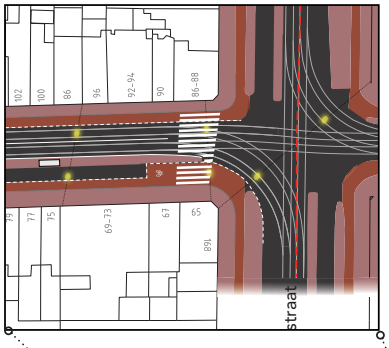
2. Projectgrenzen

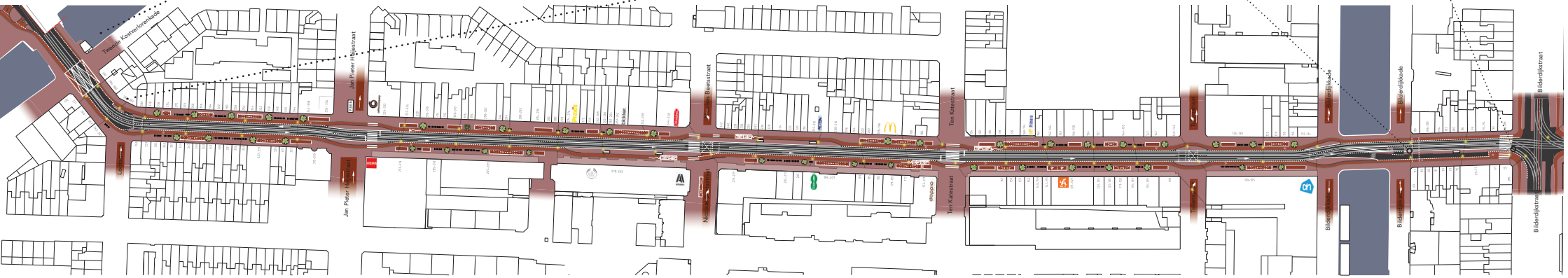
Het project Kinkerstraat Midden en West betreft de openbare ruimte tussen de Bilderdijkstraat en de Kinkerbrug van gevel tot gevel inclusief vervanging van de tramsporen. De oppervlakte van het totale projectgebied bedraagt ca. 22.500 m2 (= + scope). Bij de kruising met de Bilderdijkstraat wordt de volledige vervanging van de tramsporen op de kruising meegenomen. Daarbij worden ook enkele knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid op de kruising bij de opstelvakken voor fietsers aangepast. Bij de Nicolaas Beetsstraat, onderdeel van een schoolroute, wordt de inrichting meegenomen tot aan de kruising met de Borgerstraat, om een veilige aansluiting voor fietsers te kunnen realiseren. Bij alle overige zijstraten, zoals de Lootsstraat, Jan Pieter Heijestraat, Ten Katestraat, Tollensstraat en de Bilderdijkkade loopt de projectgrens tot een beperkt aantal meter de straat in.
De bestaande inrichting wordt geoptimaliseerd en er wordt gezocht naar een vloeiende en logische aansluiting op deze zijstraten.

Kinkerbrug tot.....



de kruising met Bilderdijkstraat





3. Context en uitgangspunten

Structuurvisie 2040 (vastgesteld 17-02-'11): Kinkerstraat in 2011 bestempeld als 'Stadsstraat'

Agenda Autoluw (vastgesteld 23-01-'20): meer ruimte voor voetgangers, fiets, groen, openbaar vervoer en verblijven door autoparken zoveel mogelijk op te heffen en servicestroken aan te leggen.

Nota van Uitgangspunten Kinkerstraat Midden en West (vastgesteld 30-09-'20); Autoverkeer en openbaar vervoer delen een zone, aantal tramhaltes wordt gereduceerd van drie totaal naar twee, tramhaltes gaan voldoen aan toegankelijkheidseisen, de verkeersveiligheid wordt verbeterd en maximale snelheid auto- en tramverkeer wordt verlaagd naar 30 km per uur. Meer groen in de vorm van bomen en eventueel andere mogelijkheden als Abri's met groene daken en gevelbeplanting

Visie Openbare Ruimte 2025 (2017)
De Visie Openbare Ruimte stelt dat het doel bij het herinrichten van de meeste stadstraten moet zijn om prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers. Dat komt ten goede aan de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid.

Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030 (2013)
De MobiliteitsAanpak Amsterdam is het overkoepelende kader voor het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Amsterdam in de periode tot 2030. De aanpak beschrijft op welke wijze de economische vitaliteit van Amsterdam op duurzame wijze versterkt kan worden door de bereikbaarheid in en van de stad en de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte te vergroten.

Onderzoeksrapport (agenda) stadsstraten (2017)
In het Onderzoeksrapport Stadsstraten zijn het westelijk en het middengedeelte van de Kinkerstraat beoordeeld als één stadsstraat, die in de prioritering naar voren kwam als een van de stadsstraten met de hoogste investeringsprioriteit.

Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam (2018)
In het Beleidskader Verkeersnetten van V&OR wordt vastgesteld waar de plusnetten, hoofdnetten en basisnetten liggen, welke doelen ze dienen en aan welke eisen de netten moeten voldoen.

In tabel 1 is de functie van de Kinkerstraat in het verkeersnetwerk van Amsterdam weergegeven.

Verkeersfunctie Kinkerstraat	
Modaliteit	Functie
Voetganger	Plusnet
Fiets	Plusnet

Tabel 1: overzicht verkeersfunctie per modaliteit.

Afwegingskader Verkeerslichten en Plusnetten (Kinkerstraat = Basisnet)
De afweging tussen de modaliteiten vormt de kern van de afwegingsleidraad Verkeersnetten. Hiermee kan beleidsmatig richting gegeven worden aan doorstroming op (drukke) Plusnetten.

Leidraad Centrale Verkeerscommissie
De Leidraad CVC is een uitwerking van het Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam. In de CVC-leidraad staan specifieke inrichtingseisen voor de verkeersnetten. Zo zijn voor Hoofdnet OV criteria opgenomen voor de positionering van haltes ten opzichte van kruispunten. Voor Plusnet Fiets is bijvoorbeeld aangegeven wat de minimale breedte van een fietspad moet zijn. Dergelijke eisen zijn er ook voor auto en voor de voetganger. De CVC-leidraad is geen bestuurlijk vastgelegd beleidskader, maar een toetsingsdocument.

Beleidskader Puccinimethode (2018)
Dit kader is een uitbreiding van het 'Handboek Puccinimethode Rood, deel1' uit 2014. De belangrijkste uitbreiding is de toevoeging van de 'Puccinimethode Groen'. Hierin staan standaarden voor al het Amsterdamse groen.

Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)
De Uitvoeringsagenda Mobiliteit is de uitvoeringsagenda bij de Mobiliteitsaanpak en geeft uitvoering om Amsterdam bereikbaar en aantrekkelijk te houden. De agenda beschrijft concrete maatregelen die meer ruimte creëren en de doorstroming verbeteren voor voetganger, fietser, openbaar vervoer en de automobilist.

Agenda Duurzaamheid (2015)
Met de agenda Duurzaamheid wil Amsterdam de verduurzaming van de hoofdstad versnellen. Het duurzaam en klimaatbestendig inrichten en beheren van de openbare ruimte is daar onderdeel van. Door stimulering van elektrisch vervoer, slimme distributie en de uitbreiding van de milieuzone naar bestelwagens wil Amsterdam de lucht in de openbare ruimte gezonder maken.

Amsterdam Rainproof (doorlopend)
Amsterdam Rainproof is een programma van alle Amsterdammers samen met als doel Amsterdam bestand te maken tegen de steeds vaker voorkomende hoosbuien. Dit doen we door de Amsterdamse openbare ruimte veerkrachtig in te richten zodat bij hevige regen geen schade of overlast optreedt. Tegelijkertijd wordt dit hemelwater nuttig gebruikt voor een groene, aantrekkelijke en leefbare stad. Deze regenbestendige inrichting van zowel de publieke als de private ruimte(n), vraagt om maatwerk per gebied.

Investeringsagenda Fiets, Verkeersveiligheid en Weg (Vervoerregio Amsterdam)
De Vervoerregio Amsterdam verdeelt beschikbare middelen voor investeringen in infrastructuur in investeringsagenda's. Naast de Investeringsagenda OV bestaan er nog drie andere investeringsagenda's: één voor de fiets, één voor verkeersveiligheid en één voor de weg.

Meerjarenplan Fiets 2017-2022 (vastgesteld najaar 2017)
Het nieuwe Meerjarenplan Fiets (MJP) is er voor fietsers én voor een gezonde en bereikbare stad. De 53 maatregelen richten zich op drie pijlers: comfortabel doorfietsen, gemakkelijk fietsparkeren en ander fietsgedrag.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021
Het Meerjarenplan Verkeersveiligheid zet stevig in op het nog veiliger maken van de Amsterdamse straten, voetpaden en fietspaden.

Samenhang andere projecten

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 beïnvloed dit de verkeerscirculatie en de doorstroming van het verkeer? En hoe kan de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt worden? Het gaat hierbij om afstemming over:

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

4. Toelichting op het ontwerp

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.

Stadsstraat met meer ruimte voor fietsers en voetgangers

De Kinkerstraat wordt een stadsstraat, waarin de auto mee rijdt op de trambaan. Hierdoor ontstaat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fiets, verblijven en meer ruimte voor groen in de straat. De straat wordt verkeersveiliger door o.a. de gemiddelde toegestane snelheid te verlagen, van 3 naar 2 tramhaltes te gaan, tramhaltes te verbeteren en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren:

Maximale snelheid van 50km/u naar 30 km/u

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 tussen de haltes. 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 openbaar vervoer wordt zo t.o.v. de huidige situatie verbeterd door het regelen van de kruisingen met een verkeersregelinstallatie waarbij de tram prioriteit krijgt.

Servicestroken; zone voor laden- en lossen, groen en (tijdelijk) fiets- en scooterparkeren

Het autoparkeren voor bezoekers wordt opgeheven. Voor vergunninghouders worden de laad- en losplekken aan de zuidzijde van de straat in de avond en nacht beschikbaar. De ruimte die hierdoor vrijkomt, wordt opnieuw verdeeld in servicestroken. In de zone direct naast de fietsstroken liggen deze servicestroken van ca. 2,5 tot 3 meter breed. In de servicestroken is het laden- en lossen, fietsparkeren, verblijven en het toevoegen van bomen in de straat opgenomen. De servicestroken hebben een flexibele/modulaire inrichting, dit betekent dat alle elementen, m.u.v. de bomen, uitwisselbaar zijn. Op deze manier kan er met een simpele ingreep een aanpassing in de servicestrook gedaan worden om deze aan te passen aan veranderingen in het gebruik van de straat. Bijvoorbeeld als een ijssalon met een bankje voor deur verhuist naar een ander pand in de straat waar fietsenrekken voor de deur staan, dan kunnen het bankje en de rekken eventueel met elkaar omgewisseld worden.

Meer ruimte voor fietsparkeren

In de nieuwe inrichting is meer ruimte voor het parkeren van fietsen. Er is daarbij ook ruimte opgenomen voor scooters. Bij de kruisingen in de straat komen fietsvakken voor kort parkeren, waar fietsen of scooters los geplaatst kunnen worden. Dit is bijvoorbeeld nabij de grotere winkelketens, zoals de Hema,de Albert Heijn en de Ten Katemarkt waar veel bezoekers kort parkeren. En verspreidt over de Kinkerstraat worden Tulip fietsenrekken geplaatst zodat ook de bewoners in de straat hun fiets veilig neer kunnen zetten. Met name in het westelijk deel, nabij de Lootsstraat is de dichtheid van fietsenrekken hoger, aansluitend op de huidige vraag in dit deel van de straat. De Tulip fietsenrekken staan in 1 lijn. Bij een te lange rij met Tulip fietsenrekken, worden in het midden van de rij twee Tulip fietsenrekken eruit gelaten. Hierdoor wordt de aanblik van geparkeerde fietsen minder dominant en wordt de straat beter oversteekbaar.

fietsvakken voor tijdelijk parkeren fiets- en scooters, beeld ter hoogte van huisnummer 336

Tulip-fietsrekken, beeld ter hoogte van huisnummer 342

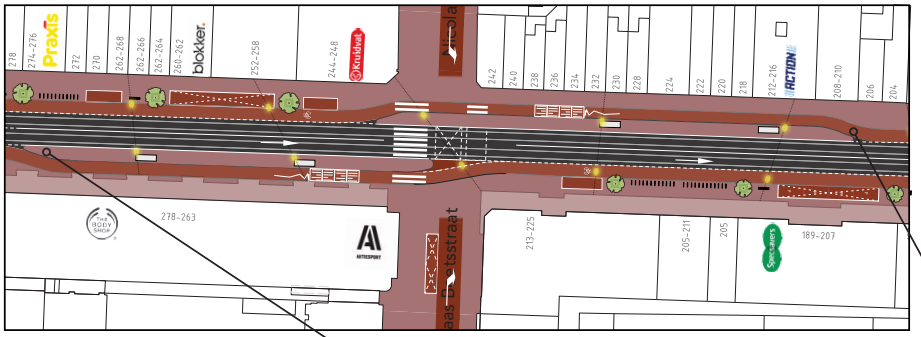
In de servicestrook: zone voor laden- en lossen. Beeld ter hoogte van huisnummer 323

Van drie naar twee tramhaltes

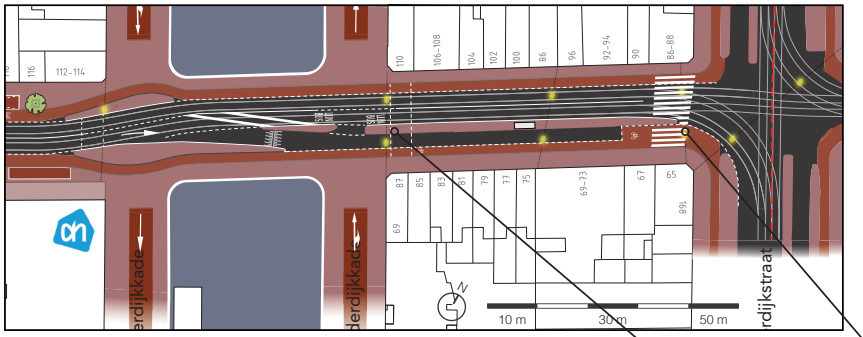
De tramhaltes bij de kruisingen Jan Pieter Heijestraat en Ten Katestraat worden samengevoegd tot één nieuw haltepaar bij de Nicolaas Beetsstraat. Dit nieuwe haltepaar kan voldoen aan de eisen die gesteld worden aan goed toegankelijke tramhaltes, zowel in de lengte als de breedte. Ook kan zo de verkeersveiligheid rondom de twee kruisingen worden verbeterd. Het doel van de samenvoeging is tweeledig: De halteperrons kunnen worden verbreed en ook de benodigde lengte krijgen, zodat twee trams tegelijk kunnen halteren (62m).

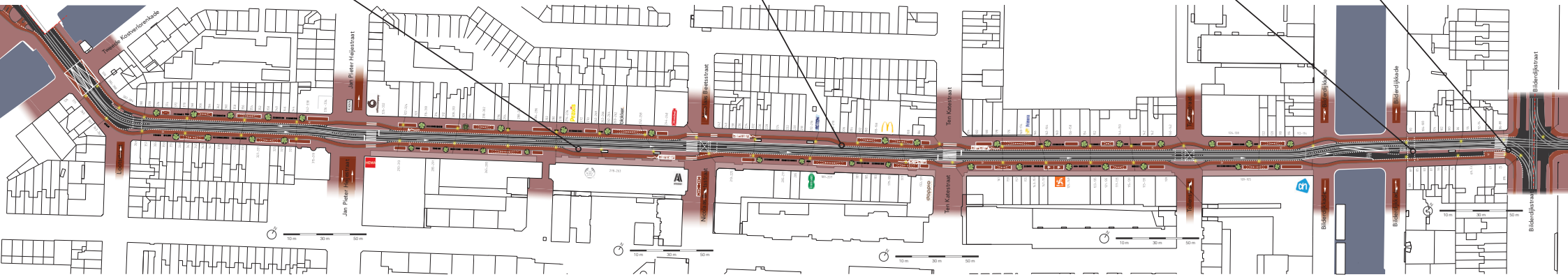
Daarnaast is het een belangrijk doel om de verkeersveiligheid rondom de kruispunten te verbeteren. Met het opheffen van de bestaande tramhaltes verbetert de oversteekbaarheid, de bereikbaarheid en daarmee de verkeersveiligheid op beide kruispunten ook. Bij de huidige tramhaltes kunnen deze doelen door hun positionering niet gerealiseerd worden. Er is daar fysiek onvoldoende ruimte.

Tramhalte bij kruising Nicolaas Beetsstraat.



Tramhalte bij kruising Bilderdijkstraat.





5. Vergroenen van de straat

In de Kinkerstraat is relatief weinig groen. 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 bestaande bomen (15 stuks) zijn van matige kwaliteit en zijn niet beeldbepalend. Er staat soms een bomenrij aan een zijde van de straat en soms aan weerszijden. Bij de nieuwe inrichting worden nieuwe bomen toegevoegd om het straatbeeld fraaier en groener te maken met meer bomenrijen aan weerszijden van de straat.

De gekozen boom is de 'Fraxinus ornus 'Obelisk'. Deze boom past goed bij de maat en schaal van de bebouwing en breedte van het profiel, staat benoemd in het Puccini handboek groen en heeft geen last van takbreuk. Deze boom is bestand tegen strooizout en wortelt niet oppervlakkig (wat een plus is in relatie tot ondergrondse kabels en leidingen). De kroon is half open en niet zuilvormig. Met zekere regelmaat snoeien is daarom gewenst. Voor de nieuwe bomen wordt ondergronds een optimale groeiplaats aangelegd.

'Fraxinus ornus 'Obelisk'.

Bestaande situatie, ter hoogte van Kinkerstraat huisnummer 279.

Aan weerszijden bomen, beeld van de nieuwe inrichting ter hoogte van Kinkerstraat huisnummer 279.

6. Materialisering

Passend bij een stadstraat

De inrichting sluit zoveel mogelijk aan bij de uitstraling die past bij een stadsstraat en een 30km/uur zone. Het trottoir en de servicestrook worden uitgevoerd met gebakken klinkers. Dit vergroot de uitstraling en ruimtelijke kwaliteit van de gehele straat.

De Kinkerstraat Midden en West is Plusnet fiets wat betekent dat er normaal gesproken fietsstroken in rood asfalt worden aangelegd. Ook de trambaan wordt over het algemeen in zwart asfalt aangelegd.

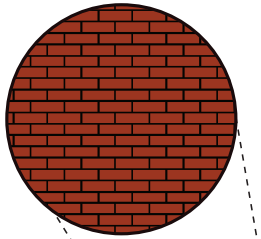
Voor een 30 km/uur regime waarin de auto meerijdt op de trambaan is echter nog geen kader vastgesteld waarin het materiaalgebruik voor de fietsstroken en rijbaan wordt voorgeschreven. Hier wordt een stedelijk afwegingskader voor opgesteld. Bij het opstellen van dit afwegingskader spelen o.a. de hogere kosten voor het beheer een rol, omdat klinkers door de beweging in het tramspoor losraken en verzakken. Dit afwegingskader wordt naar verwachting in juni 2021 voorgelegd aan B&W. De keuze voor het materiaal moet dan gaan gelden voor alle straten in de stad waar een herinrichting gaat plaats vinden en de auto meerijdt op de trambaan in een 30 km/uur regime.

De uiteindelijke keuze voor het materiaal in de trambaan en fietsstroken van de Kinkerstraat Midden en West is afhankelijk van de vaststelling van dit stedelijk afwegingskader. Indien het stedelijk afwegingskader niet tijdig is vastgesteld, dan wordt de trambaan uitgevoerd in zwart asfalt en de fietsstroken in rode klinkers. Hiermee wordt het risico op hogere beheerkosten vermeden en blijft een groot deel van de kwaliteit van het profiel behouden. Voor deze situatie is in het Afwegingskader fietsstraten, fietspaden en fietsstroken de volgende tekst opgenomen, waarmee het duidelijk is dat de fietsstroken ook in rode klinkers zullen worden uitgevoerd:

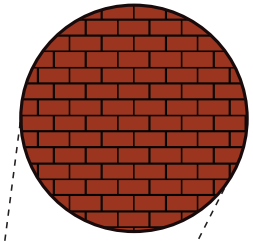
Indien er in een 30 km/uur straat sprake is van een (niet-vrijliggende) trambaan die in asfalt wordt uitgevoerd, is het niet verstandig om de fietsstroken of -paden óók in asfalt uit te voeren. Er kan dan gekozen worden voor een profiel zoals de huidige Vijzelgracht. Daar ligt de gemengde trambaan/rijbaan 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).

Qua beeld en uitstraling is er een groot verschil wanneer de trambaan wordt uitgevoerd in zwart asfalt of in rode klinkers. Dit is zichtbaar op de volgende pagina's.

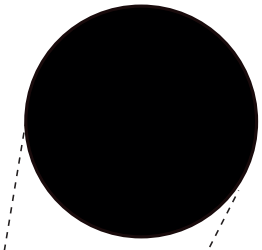
Trottoir
- gebakken klinker
- dikformaat
- halfsteensverband
- rood-bruin

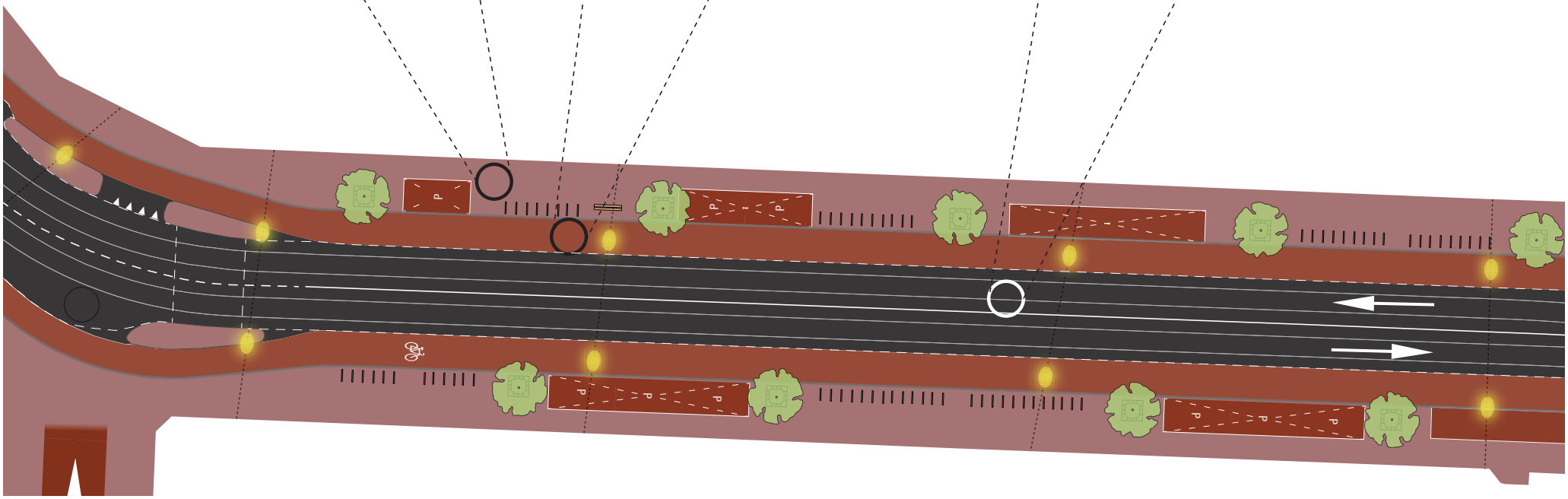


Fietsstrook
- gebakken klinker
- keiformaat
- halfsteensverband
- rood-bruin



Trambaan en rijbaan
- asfalt





Nieuwe inrichting bij Kruising met Jan Pieter Heijestraat
uitgaande van rijbaan uitgevoerd in klinkers, keiformaat roodbruin.

Nieuwe inrichting bij Kruising met Jan Pieter Heijestraat,
uitgaande van rijbaan uitgevoerd in zwart asfalt.

Nieuwe inrichting bij Kruising met Ten Katestraat,
uitgaande van rijbaan uitgevoerd in klinkers, keiformaat roodbruin.

Nieuwe inrichting bij Kruising met Ten Katestraat,
uitgaande van rijbaan uitgevoerd in zwart asfalt.

Nieuwe inrichting bij Kruising met Lootsstraat,
uitgaande van rijbaan uitgevoerd in klinkers, keiformaat roodbruin.

Nieuwe inrichting bij Kruising met met Lootsstraat,
uitgaande van rijbaan uitgevoerd in zwart asfalt.

Nieuwe inrichting bij Kinkerstraat huisnummer 279,
uitgaande van rijbaan uitgevoerd in klinkers, keiformaat roodbruin.

Nieuwe inrichting Kinkerstraat huisnummer 279,
uitgaande van rijbaan uitgevoerd in zwart asfalt.

7. Vergroten verkeersveiligheid

Inrichting kruising met de Ten Katestraat

De kruising met de Ten Katestraat wordt overzichtelijker gemaakt en de oversteekbaarheid verbeterd. Dit is mogelijk doordat de tramhaltes bij de kruising niet terug komen vanwege het samenvoegen van de tramhaltes.

Op dit moment is de kruising met 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. In het ontwerp is een volledig geregelde oversteekplaats met brede steunpunten en verkeerslichten voor alle verkeersdeelnemers opgenomen. De verkeerslichten voor fietsers worden geplaatst als pilot zodat gemonitord kan wat het effect is van deze verkeerslichten. Als deze in de praktijk niet bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het aantallen geregistreerde ongevallen tussen fietsers en voetgangers op de kruising niet afneemt, dan kan dit onderbouwd worden uitgelegd aan de omgeving en kunnen de verkeerslichten met een simpele ingreep worden aangepast.

Inrichting kruising met de 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. Ook bij dit kruispunt wordt het overzichtelijker en de oversteekbaarheid verbeterd doordat de tramhaltes niet terug komen vanwege het samenvoegen tot een nieuw haltepaar in het midden van de straat. Er worden inritconstructies toegepast om aan te geven dat het recht doorgaande verkeer in de Kinkerstraat voorrang heeft. De inritconstructies versterken het karakter van de stadsstraat en zorgen voor een betere doorstroming voor fietsers. De verkeersveiligheid wordt hierdoor vergroot. Alleen ter hoogte van de Hema wordt een geregelde voetgangersoversteekplaats (GOP) met brede steunpunten 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 in 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.

brede steunpunten voor voetgangers en fietsers

veilige oversteek bij zebrapaden

fietspad verder van de arcade

bredere fietspaden

8. 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. Bij de plaatsing van nieuwe bomen wordt rekening gehouden met de positie van de spandraden.

9. Profiel Kinkerstraat

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 op pagina 20 in een dwarsprofiel.

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 op pagina 22 in een dwarsprofiel.

Nieuw profiel:
Het opzetten van een geschikt profiel is maatwerk, met name om de knelpunten in de huidige situatie op te lossen en meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Het beleidskader Puccinimethode en het Handboek Rood zijn hierbij zoveel mogelijk het uitgangspunt geweest. Het resultaat is het volgende profiel voor de Kinkerstraat (zie pagina 21 en 23).

Het nieuwe profiel is tijdens het eerste deel van het participatietraject voorgelegd aan bewoners, ondernemers en belanghebbenden tijdens een stemming over twee mogelijke profielvarianten in januari 2020. Daarbij heeft een ruime meerderheid, 75% van de bijna 1000 uitgebrachte stemmen, een voorkeur uitgesproken voor het profiel stadsstraat. Tijdens het tweede deel van het participatietraject is het profiel tot in detail uitgewerkt met een ontwerpgroep bestaande uit bewoners, ondernemers en belanghebbenden.

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. In de huidige situatie is de beschikbare ruimte onvoldoende. De voetpaden worden verbreedt en zo vrij mogelijk gehouden van obstakels. Zo worden o.a. prullenbakken, bankjes en bomen, laden en lossen, (tijdelijk) fietsparkeren en scooterparkeren plaats in de aangrenzende servicezone. En de ondergrondse containers worden verplaatst naar de zijstraten. Aanvullend geldt;

- 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;
- Goede zichtlijnen, waardoor de oriëntatie gemakkelijk gaat.

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 worden verbreedt en er komen elke (tijdelijke) fietsparkeerplekken in de straat;

- Ontwerp en maatvoering (breedte 2,5 meter) van de 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.

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 HeijestraatParkeerplaatsen/-vakken voor fietsen waar ook snor- en bromfietsen mogen parkeren.

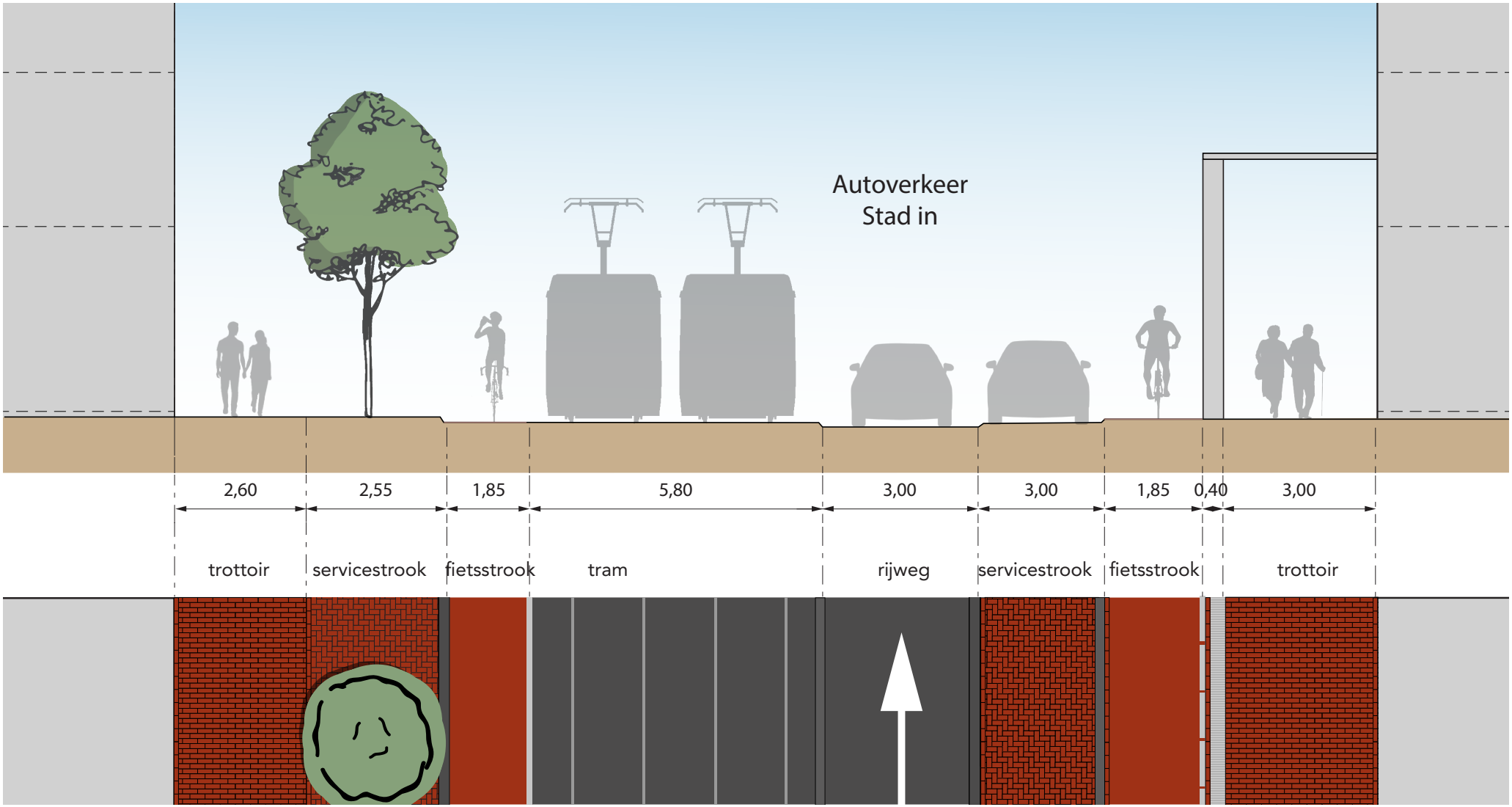
Tram (haltes)

- 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

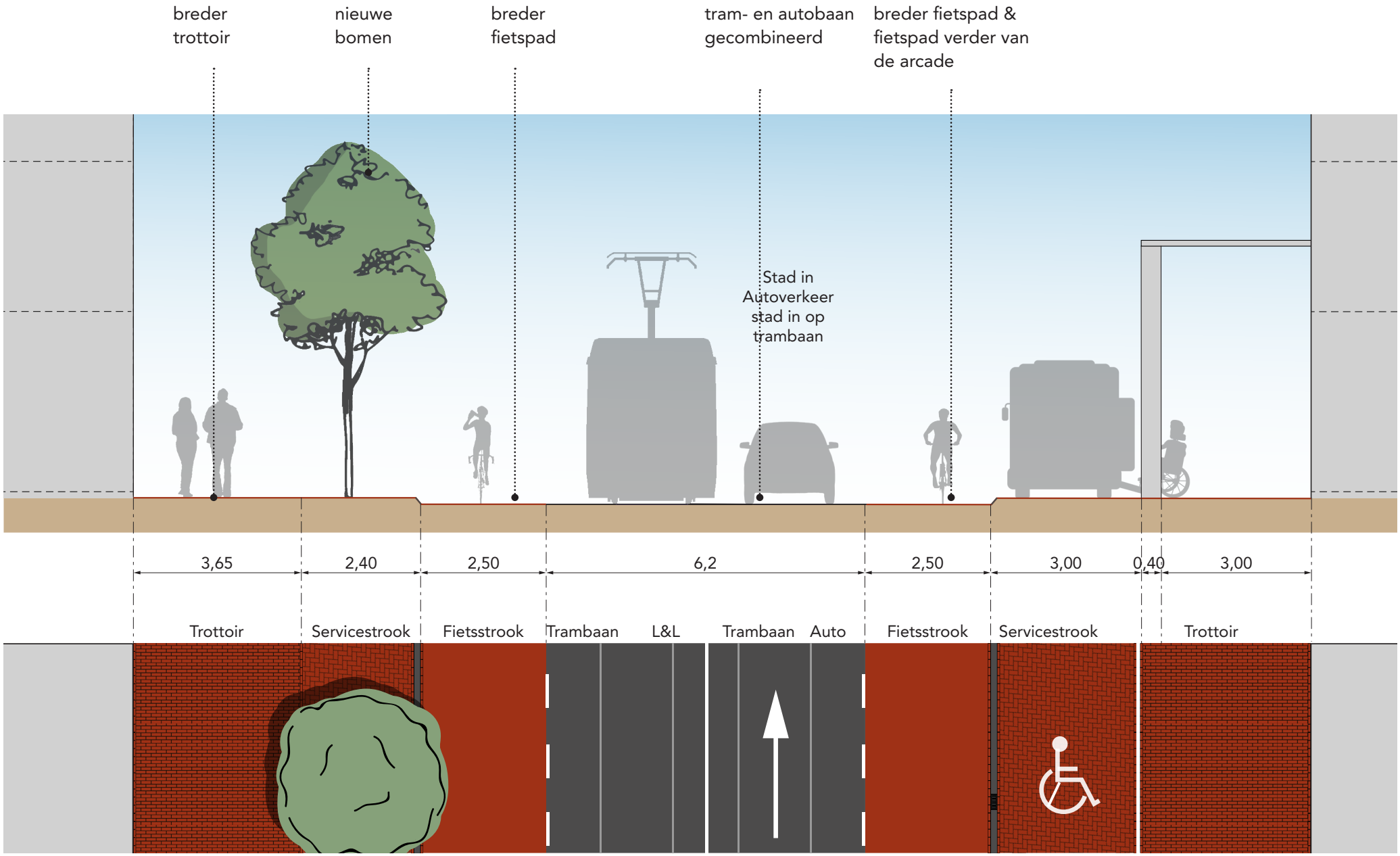
Autoverkeer

- De huidige autoparkeerplaatsen (deels) opheffen waardoor meer ruimte ontstaat voor voetgangers, fiets, groen en verblijven.
- Garanderen basis bereikbaarheid 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.

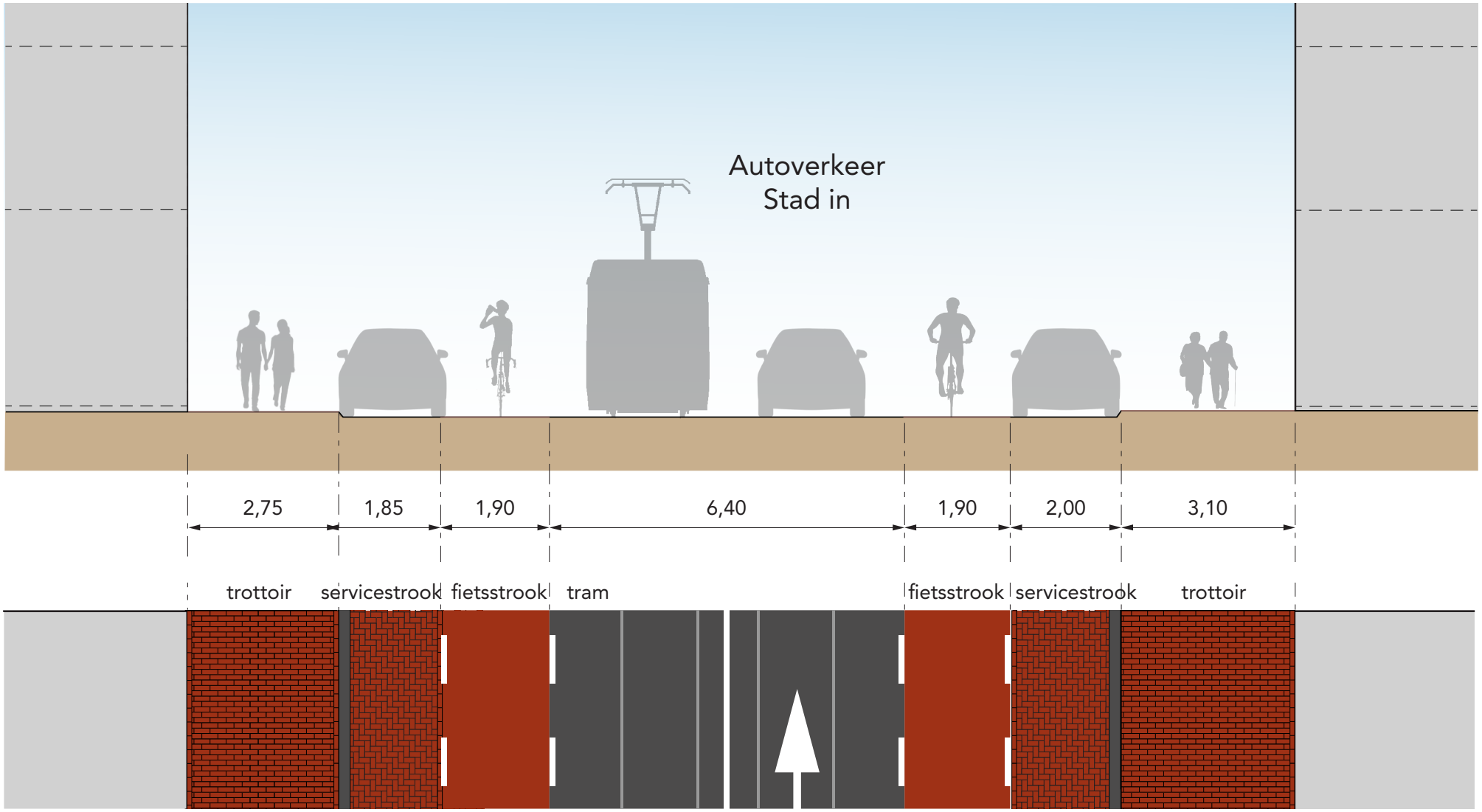
Huidig profiel - ter hoogte huisnummer 160



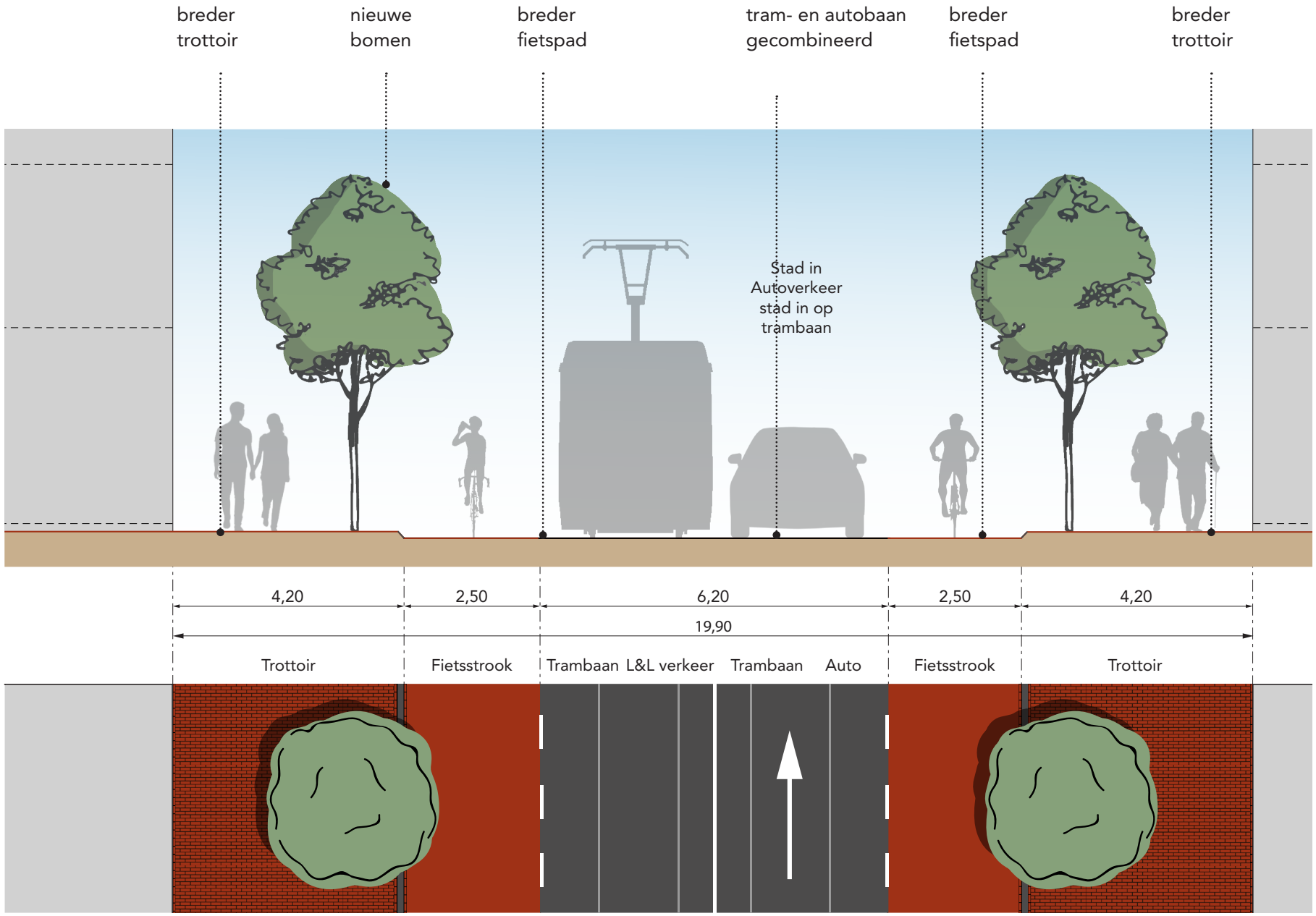
Nieuw profiel - ter hoogte huisnummer 160



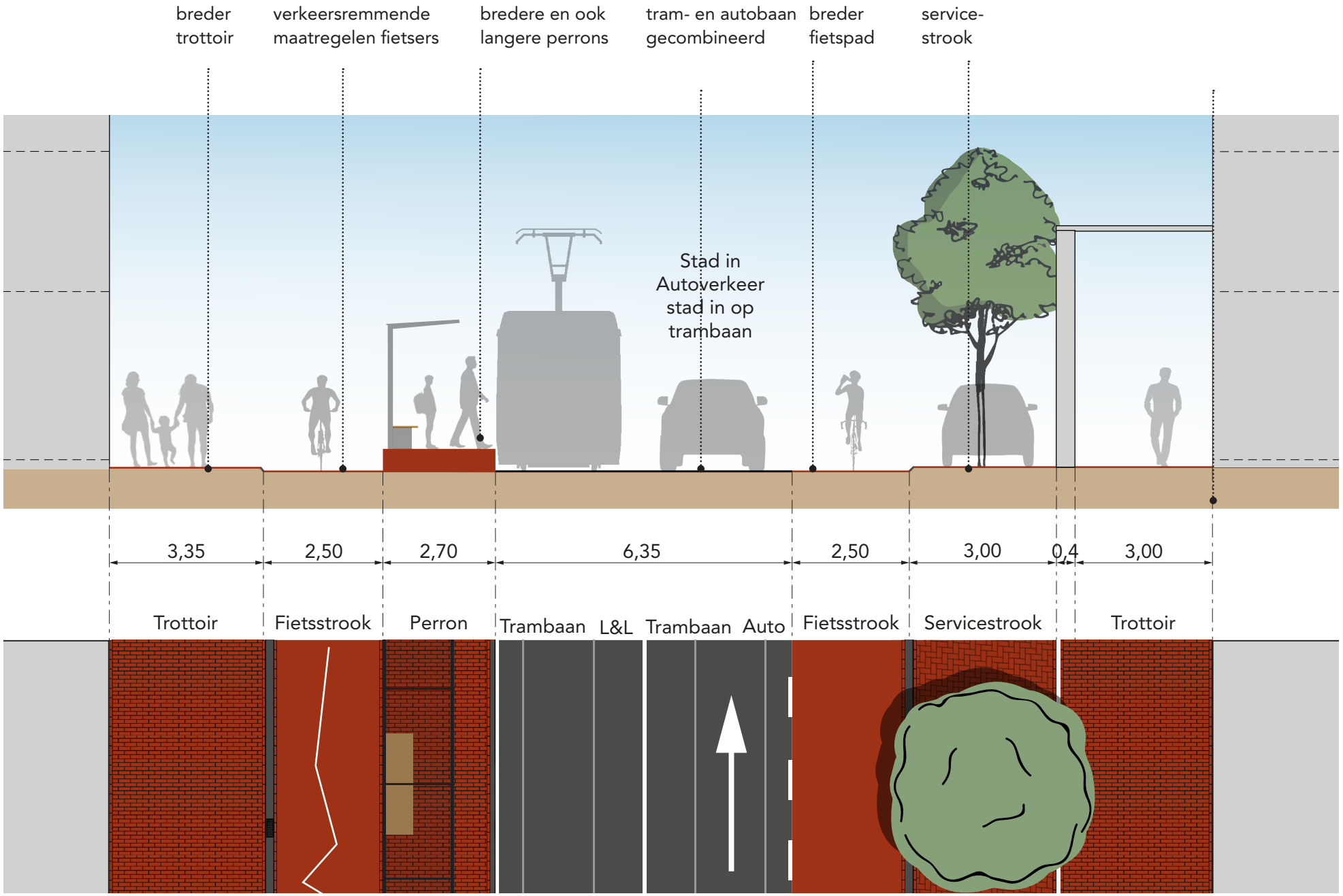
Huidig profiel - ter hoogte huisnummer 368



Nieuw profiel - ter hoogte huisnummer 368



Nieuw profiel - ter hoogte huisnummer 228



10. Straatmeubilair

Het beleidskader Puccinimethode en het Handboek Rood zijn het uitgangspunt wat betreft het de inrichtingselementen, zoals zitbanken, prullenbakken en tulip fietsenrekken.

TuliP fietsenrek

Puccini 200 afvalbak

Canapé zitbank

Canapé zitbank rondom de boom, ter hoogte huisnummer 306.

Canapé zitbank tegenover hema, ter hoogte huisnummer 323.

Herinrichting - per straatsegment

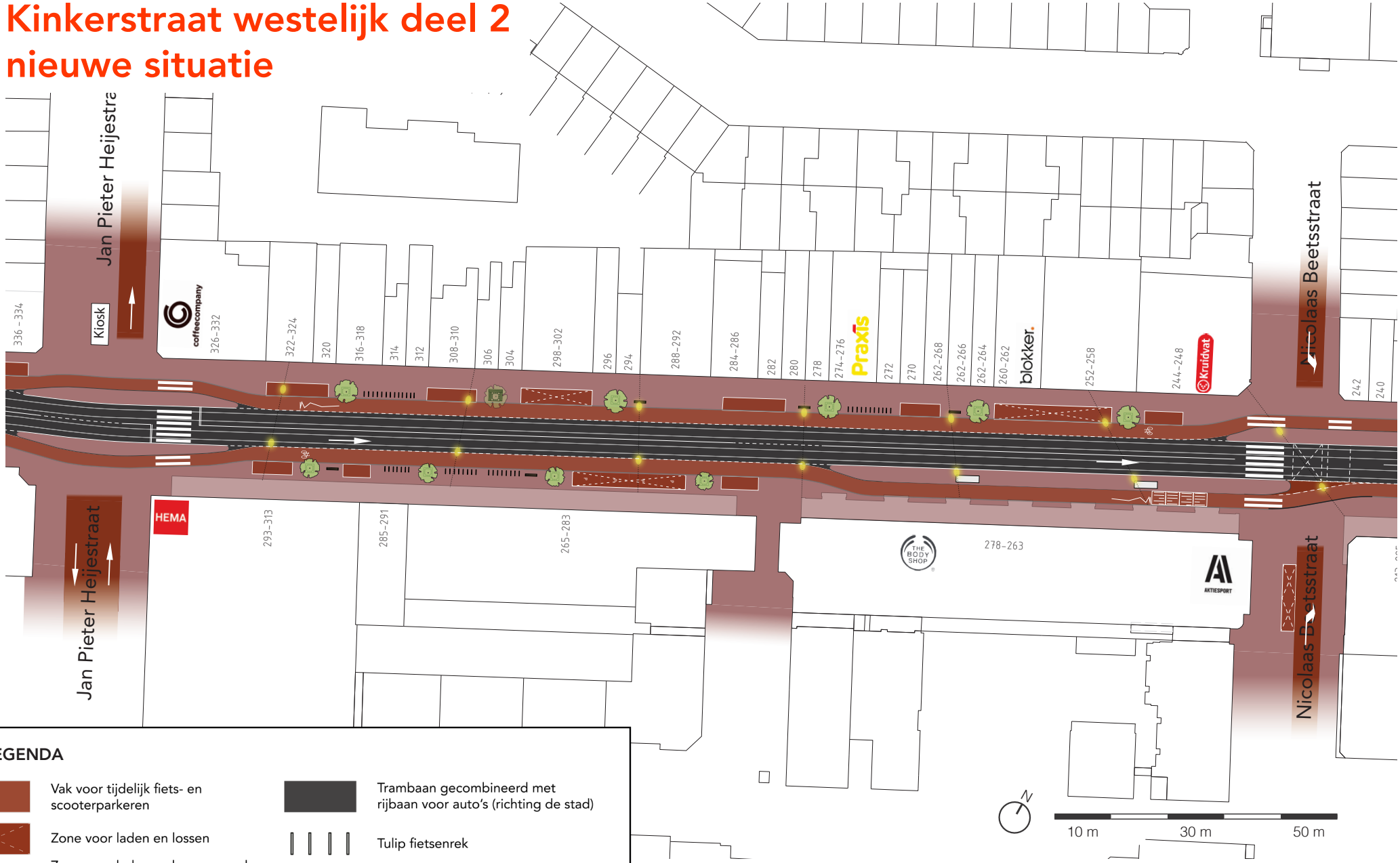
ter hoogte huisnummer 359

Kinkerstraat westelijk deel 1
nieuwe situatie

LEGENDA

- Vak voor tijdelijk fiets- en scooterparkeren
- Zone voor laden en lossen tijdens venstertijden (niet permanent)
- Zone voor laden en lossen overdag, overige tijden parkeren voor vergunninghouders
- Trottoir
- Fietspad
- Trambaan gecombineerd met rijbaan voor auto's (richting de stad)
- Tulip fietsenrek
- Zitbank
- Fraxinus ornus 'Obelisk'

Kinkerstraat westelijk deel 2
nieuwe situatie



LEGENDA

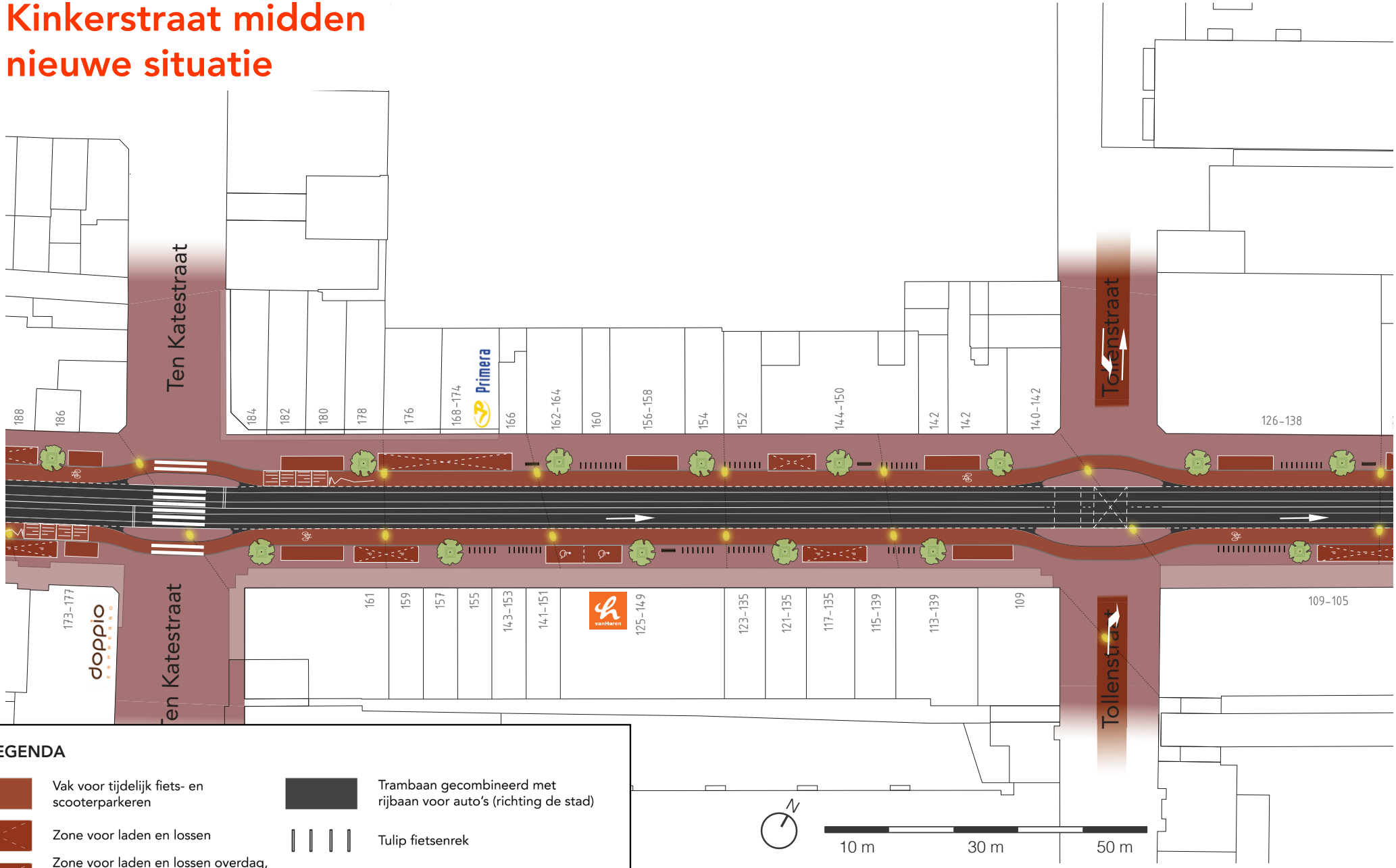
- Vak voor tijdelijk fiets- en scooterparkeren
- Zone voor laden en lossen
- Zone voor laden en lossen overdag, overige tijden parkeren voor vergunninghouders
- Trottoir
- Fietspad
- Trambaan gecombineerd met rijbaan voor auto's (richting de stad)
- Tulip fietsenrek
- Zitbank
- Fraxinus ornus 'Obelisk'

Kinkerstraat midden nieuwe situatie

LEGENDA

- Vak voor tijdelijk fiets- en scooterparkeren
- Zone voor laden en lossen
- Zone voor laden en lossen overdag, overige tijden parkeren voor vergunninghouders
- Trottoir
- Fietspad
- Trambaan gecombineerd met rijbaan voor auto's (richting de stad)
- Tulip fietsenrek
- Zitbank
- Fraxinus ornus 'Obelisk'

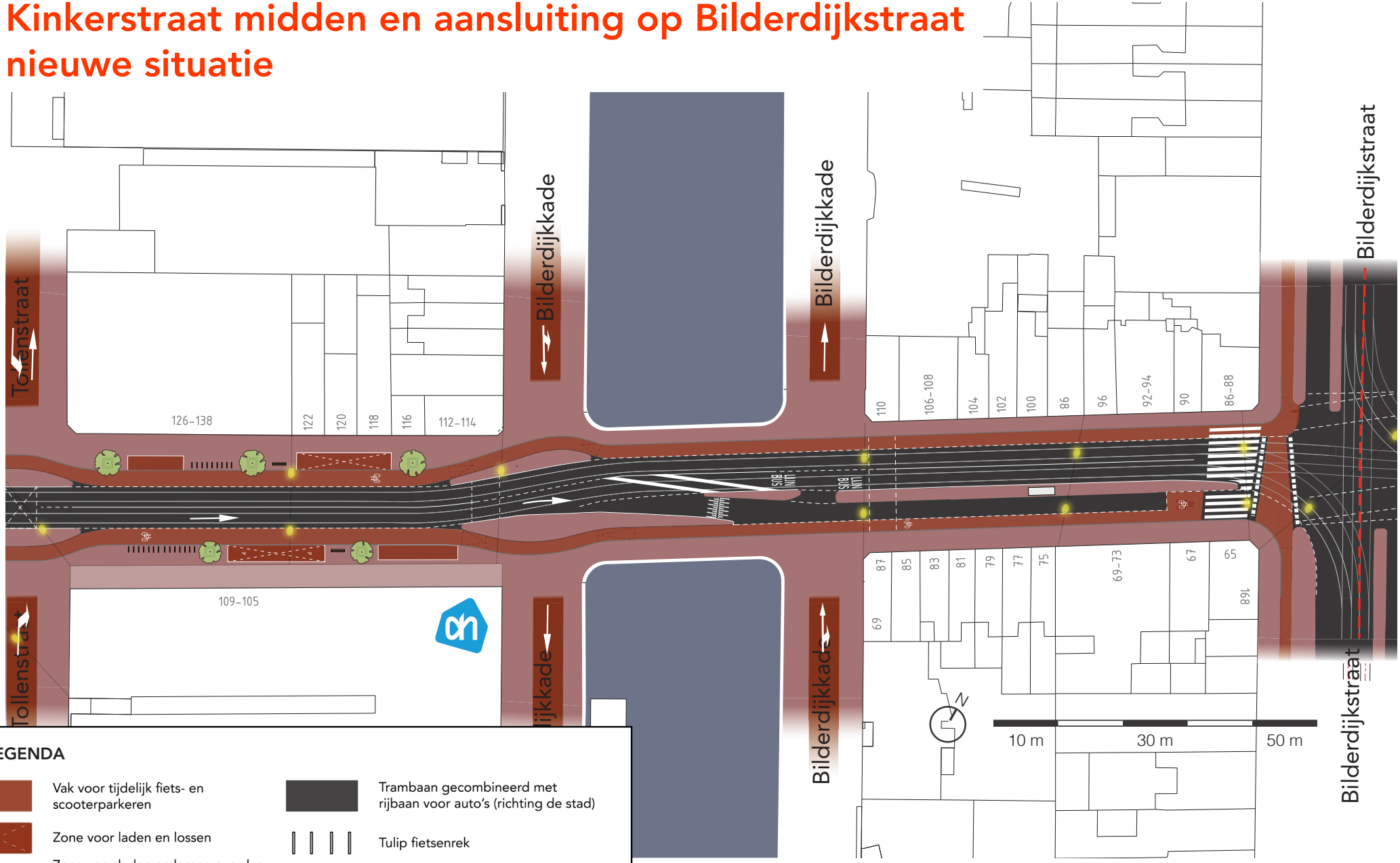
Kinkerstraat midden nieuwe situatie



LEGENDA

- Vak voor tijdelijk fiets- en scooterparkeren
- Zone voor laden en lossen
- Zone voor laden en lossen overdag, overige tijden parkeren voor vergunninghouders
- Trottoir
- Fietspad
- Trambaan gecombineerd met rijbaan voor auto's (richting de stad)
- Tulip fietsenrek
- Zitbank
- Fraxinus ornus 'Obelisk'

Kinkerstraat midden en aansluiting op Bilderdijkstraat nieuwe situatie



LEGENDA

- Vak voor tijdelijk fiets- en scooterparkeren
- Zone voor laden en lossen
- Zone voor laden en lossen overdag, overige tijden parkeren voor vergunninghouders
- Trottoir
- Fietspad
- Trambaan gecombineerd met rijbaan voor auto's (richting de stad)
- Tulip fietsenrek
- Zitbank
- Fraxinus ornus 'Obelisk'

Vernieuwing openbare ruimte Kinkerstraat Midden en West

toelichting op het DO-ontwerp

Gemeente Amsterdam