

Verslag slotbijeenkomst 25 januari 2021 Vernieuwing Kinkerstraat midden/west

Op woensdag 25 januari jl. vond de slotbijeenkomst plaats voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden van de Kinkerstraat.

De omliggende omgeving van de Kinkerstraat was uitgenodigd voor de avond middels een kaartje in de bus. Er zijn circa 7.500 kaartjes zijn verspreid in de buurt. In totaal waren er 65 belangstellenden aanwezig op de avond.

Vanuit het projectteam van de gemeente Amsterdam waren aanwezig: Carolien de Heer (Portefeuillehouder Stadsdeel West), Baukje Cleveringa (Omgevingsmanager), Ferry Mulder (Projectmanager), Raymond Zwanziger (Projectmanager techniek) en vanuit communicatiebureau De Wijde Blik waren Jolijn Goertz en Frances Rasker aanwezig.

Welkom en introductie

Jolijn Goertz heet iedereen welkom op de slotbijeenkomst van de vernieuwing van de Kinkerstraat. Vanwege de coronamaatregelen vindt de bijeenkomst online plaats. Zij licht kort het programma van de bijeenkomst toe:

1. Voorwoord Carolien de Heer
2. Terugblik participatieproces
3. Presentatie eindontwerp
4. Vragen van aanwezigen
5. Toelichting uitvoering herinrichting

Jolijn geeft het woord aan Carolien de Heer, portefeuillehouder Stadsdeel West. Zij heeft deze rol overgenomen van Jeroen van Berkel die afgelopen augustus onverwachts is overleden. Hij was tot dan toe nauw betrokken bij het project.

Voorwoord door Carolien de Heer

De huidige inrichting van de Kinkerstraat kent veel knelpunten. Voetgangers hebben weinig ruimte, mede door de parkeerde fietsen en obstakels als klapborden. Het fietspad is overvol en te smal waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan. Dit gebeurt vooral aan zuidzijde van de straat maar ook de kruising Kinkerstraat/ Ten Katestraat is een knelpunt. Om deze knelpunten op te lossen is er een nieuw ontwerp voor de straat gemaakt. Een stadsstraat waardoor er meer ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers. Vanavond wordt het nieuwe ontwerp voor de straat gepresenteerd.

Carolien de Heer bedankt iedereen die heeft meegedacht over het nieuwe ontwerp.

Terugblik participatie (Baukje Cleveringa)

Baukje Cleveringa, omgevingsmanager bij de gemeente Amsterdam licht toe hoe het participatieproces over de herinrichting van de Kinkerstraat is verlopen.

In maart 2018 zijn wij gestart met de inspiratiebijeenkomst over de Kinkerstraat. Tijdens deze bijeenkomst hebben wij veel input opgehaald en is het projectteam aan de slag gegaan om te kijken wat de mogelijkheden waren voor de herinrichting. In 2019 zijn wij hiermee verder gegaan door straatinterviews te houden. In januari 2020 vond er een stemming plaats voor de keuze 'stadsstraat of fietsstraat'. Uiteindelijk heeft 75% gekozen voor de stadsstraat.

In maart 2020 zou gestart worden met de ontwerpbijeenkomsten maar door corona moest dit tijdelijk worden uitgesteld. Uiteindelijk heeft de vaststelling van het profiel in september 2020 plaatsgevonden en is de ontwerpgroep in het laatste kwartaal van 2020 aan de slag gegaan met de uitwerkingen van de servicestrook. Helaas moesten de meeste bijeenkomsten online plaatsvinden, maar ondanks dat is er toch veel input opgehaald.

Wat is er meegenomen vanuit de participatie? Dit zijn de belangrijkste punten:

- ❖ Meer bomen, niet te groot/niet te klein
- ❖ Meer fietsparkeren, maar niet te veel
- ❖ Meer laden en lossen, op logischere plekken en niet delen met fietsparkeren
- ❖ Oversteekplaatsen veiliger en overzichtelijker maken
- ❖ Zitelementen, met of zonder rugleuning en boombanken

Presentatie: het ontwerp (Dirk Verhagen)

Dirk Verhagen, ontwerper van de Kinkerstraat, licht de belangrijkste inrichtingsprincipes van het nieuwe ontwerp toe.

In de nieuwe situatie worden de fietsstroken verbreed naar 2,5 meter. Verder zal de auto op de trambaan komen te rijden en komt er meer ruimte voor groen (waaronder bomen) en voorzieningen.

Belangrijkste winstpunten

- ❖ Voetpad winst variërend van 70cm tot 2m
- ❖ Optimalisatie aansluiting op de markt
- ❖ Optimalisatie oversteekplaatsen
- ❖ Fietspadbreedte van: 1,8m naar 2,5
- ❖ Tramhaltes worden langer breder en gaan voldoen aan de toegankelijkheidseisen
- ❖ Flexibele inrichting, de servicestrook kan met kleine ingrepen aangepast worden op het gebruik

Materiaal

Het trottoir wordt uitgevoerd met gebakken klinkers, de wens is om ook in de trambaan en de fietsstrook gebruik te maken van hetzelfde materiaal. Hier wordt binnen de gemeente nog over overlegd, omdat de keuze voor het materiaal moet gaan gelden voor alle straten in de stad waar een herinrichting gaat plaats vinden en de auto meerijdt op de trambaan. In april 2021 zal hier door het bestuur een besluit over genomen worden.

Haltes

In de nieuwe straat worden de tramhaltes bij de Ten Katestraat en Jan Pieter Heijestraat samengevoegd tot een nieuwe tramhalte bij de Nicolaas Beetsstraat. De tramhaltes worden langer zodat twee trams achter elkaar kunnen stoppen bij de halte en mensen meer tijd hebben om in te stappen. Dit bevordert de doorstroming in de Kinkerstraat. Ook heeft elke halteabri's waar mensen kunnen plaatsnemen terwijl zij op de tram wachten.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt bij alle kruispunten flink verbeterd, bij de oversteekplaatsen komen steunpunten zodat voetgangers rustig en veilig kunnen oversteken. Bij de kruising met de Ten Katestraat komen verkeerslichten, net zoals in de huidige situatie. Bij de Jan Pieter Heijestraat komt alleen oversteek met verkeerslichten ter hoogte van de Hema. Bij de kruising met de Nicolaas Beetsstraat wordt een oversteekplaats aangelegd om de tramhaltes aangelegd. Bij de Lootsstraat, Tollensstraat en Bilderdijkkade (voor de Albert Heijn) komen informele oversteekplaatsen met steunpunten. Zodat fietsers en voetgangers op deze plekken ook rustig kunnen oversteken, maar de tram heeft dan voorrang zodat de doorstroming van de tram goed blijft.

Om de snelheid van de fietsers iets af te remmen komen er op sommige plekken drempels en slingers in de fietsstroken bij de kruispunten.

Fietsparkeerplekken

Er komen in totaal 788 fietsparkeerplaatsen (358 meer dan nu). In de huidige situatie kunnen de verschillende fietsparkeerplekken een nogal rommelig beeld geven. Daarom wordt er straks maar één soort fietsenrek gebruikt, de Tulip fietsenrekken. Tijdelijk parkeren voor fietsen en scooters wordt vooral opgelost op de hoeken van de straat. Dit zijn zones/vakken waar mensen tijdelijk hun fiets of scooter kunnen parkeren. De plekken zijn in de avonduren vaak leeg, wat zorgt voor een fraaier zicht.

Bomen en bankjes

Er staan al bomen in de straat, in de nieuwe situatie komen 40 bomen (in de huidige situatie staan er 15 bomen). Het idee is dat deze bomen zuilvormig gaan worden. De bomen worden indien mogelijk gepositioneerd tussen ramen in zodat mensen er langs kunnen kijken vanuit hun woning. Dit is nog onder voorbehoud, maar hier wordt wel naar gestreefd. Er komen 15 zitbanken waarvan 2 boombanken.

Laad- en losplekken

In totaal komt er 210 meter aan laad- en losplekken verdeeld over 18 plekken. Er is geen deelgebruik met de fiets op deze laad-en losplekken.

Autoparkeren

Autoparkeren is niet meer mogelijk in de nieuwe situatie. Bezoekers kunnen parkeren onder De Hallen, waar nog voldoende ruimte is. Goed bewegwijzering naar deze parkeergarage wordt door het project meegenomen. Er komen wel enkele invalideparkeerplaatsen in de straat.

Aan de hand van een animatievideo van de straat wordt de nieuwe inrichting van de straat getoond.

Waar moet nog naar gekeken worden?

Een aantal zaken staat nog niet vast en wordt nog naar gekeken in de komende periode. Het gaat bijvoorbeeld om de volgende punten:

- ❖ Welk materiaal in de trambaan en fietsstroken? Asfalt of klinkers? Dit is een bestuurlijk besluit, wat nog genomen moet worden.
- ❖ Komen de bomen in de volle grond of boombakken i.v.m. kabels en leidingen? Er liggen veel kabels- en leidingen in de grond die het planten van bomen in de volle grond op sommige plekken onmogelijk maakt. Er moet nog bepaald worden of het technisch mogelijk is de kabels en leidingen zo aan te passen dat bomen in de volle grond overal passen.
- ❖ Komen er verkeerslichten voor de fietsers bij de Ten Katestraat en Jan Pieter Heijestraat? Er is door verkeerskundigen geadviseerd om geen verkeerslichten voor fietsers te plaatsen, maar hier moet een bestuurlijk besluit over genomen worden.
- ❖ Oplossing voor het fietsparkeren van bezorgdiensten voor McDonalds. Dit wordt bij de technische uitwerking uitgewerkt.

- ❖ De mogelijkheid van parkeren voor vergunninghouders op laad- en losplekken in de avond en nacht? Er is tijdens het participatietraject de wens geuit om, net zoals nu, in de avond en nacht op de laad- en losplekken te kunnen parkeren. Hier moet een bestuurlijk besluit over genomen worden.
- ❖ Of de tramhaltes en de pilaren de gebouwen kunnen worden vergroend. Met JCDecaux wordt gekeken naar de aanleg van groeneabri's op de tramhaltes. Voor het vergroenen van de pilaren aan de zuidzijde is toestemming nodig van de eigenaren van de gebouwen, daarover wordt overlegd met de verschillende verenigingen van eigenaren (VVE's).

Uitvoering

Baukje licht toe dat de uitvoering gepland staat in 2022/2023. Er moet nog wel goede afstemming plaatsvinden met een groot project in de stad, de Oranje Loper. De werkzaamheden kunnen niet tegelijk met delen van het project Oranje Loper plaatsvinden omdat het verkeer in de buurt anders vastloopt. Ook moet de tram altijd in of de Kinkerstraat of de Jan Evertsenstraat/De Clercqstraat blijven rijden. Medio 2021 wordt duidelijk of de planning van de Kinkerstraat aangepast moet worden op de werkzaamheden van de Oranje Loper.

Vraag & Antwoord

Via de chat konden de deelnemers vragen stellen. Vragen die niet beantwoord konden worden tijdens de avond zijn ook meegenomen in de vragen en antwoorden hieronder.

Fietsparkeren

V: Kunnen er fietsenrekken voor bijzondere fietsen geplaatst worden, voor bijvoorbeeld gehandicapten zoals driewielers?

A: Er is op dit moment geen fietsrek beschikbaar dat voor afwijkende fiets maten geschikt is, welk binnen Amsterdam gebruikt mag worden, behalve het fietsnietje. Ook het fietsnietje is niet geschikt voor driewielers of bakfietsen m.u.v. de buitenste nietjes om een slot aan vast te maken. In het nieuwe ontwerp is ervoor gekozen om geen fietsnietjes te plaatsen, maar Tulip* fietsrekken. In deze fietsrekken staan de fietsen netjes recht zodat ze niet uitsteken over de fietsstroken of de voetpaden. Dit zorgt voor een veiliger en rustiger straatbeeld. Naast fietsrekken komen er ook veel fietsparkeervakken, die zijn geschikt voor alle soorten fietsen en scooters, er is alleen geen mogelijkheid om een slot ergens aan vast te maken.

V: Fietsenrekken, waarom worden niet de nietjes i.p.v. vervelende tulp rekken toegepast?

A: In het nieuwe ontwerp is ervoor gekozen om geen fietsnietjes te plaatsen, maar Tulip* fietsrekken. In deze fietsrekken staan de fietsen netjes recht zodat ze niet uitsteken over de fietsstroken of de voetpaden. Dit zorgt voor een veiliger en rustiger straatbeeld.

* Er wordt momenteel gewerkt aan de ontwikkeling van een zogenaamd "Amsterdams" fietsenrek, dat rek moet geschikt zijn voor fietsen in allerlei soorten en maten en bijvoorbeeld voor fietsen met kratjes. Wij hopen dat dit rek beschikbaar zal zijn voor de uitvoering van de Kinkerstraat zodat deze geplaatst kan worden in plaats van de Tulip.

V: Hoe wordt er gehandhaafd dat de tijdelijke fiets/scooter parkeerplaatsen ook daadwerkelijk tijdelijk worden gebruikt?

A: Er wordt niet actief gecontroleerd of een fiets of scooter tijdelijk geparkeerd staat in een vak. Het is de verwachting dat deze plekken vooral voor het tijdelijk parkeren gebruikt wordt door de locatie, vooral op plekken waar veel kort geparkeerd wordt om te winkelen, en omdat er geen mogelijkheid is om een slot aan vast te maken.

V: Aan de onderkant van het Tulip fietsenrek zit een open gootje. Als dit gootje straks op de stenen zit dan kan de rotzooi niet weg. Tip: denk hieraan bij het plaatsen.

A: Bedankt voor de tip!

V: Het deel tussen de Bilderdijkstraat en Bilderdijkkade is smal, komt daar fietsparkeerverbod?

A: Nee, hier komt geen fietsparkeerverbod. Het aanwijsgebied voor het fietsparkeerverbod in de Kinkerstraat is alleen van toepassing tussen de Bilderdijkkade en Jan Pieter Heijestraat.

V: Komt er bij de brug bij de AH een fietsparkeerverbod?

A: Nee, hier komt geen fietsparkeerverbod. Het aanwijsgebied voor het fietsparkeerverbod in de Kinkerstraat is alleen van toepassing tussen de Bilderdijkkade en Jan Pieter Heijestraat.

V: Waarom denken jullie dat de fietsers tijdelijk zullen parkeren? Er zullen genoeg bewoners ook gebruik maken van de Tulip rekken.

A: De fietsparkeervakken zijn bedoeld voor de bezoekers van de straat. Voor de bewoners worden juist de fietsenrekken geplaatst. De locaties van de fietsparkeervakken zijn bedacht op plekken waar veel kort geparkeerd wordt door bezoekers die komen winkelen. Dat is veel op de hoeken van de straat.

Straatprofiel

V: Fietspad niet separaat t.o.v. auto/trambaan. Hoe wordt ervoor gezorgd dat het fietspad niet als laad- en losplek gebruikt wordt (nu veel laad en lossen in Kinkerstraat).

A: Door meer en grotere laad- en losplekken aan te leggen dan in de huidige situatie hopen wij te voorkomen dat er nog buiten de laad- en losplekken wordt geladen en gelost. Daarnaast worden de nieuwe plekken ook op logischere plekken aangebracht, zodat ze beter aansluiten op de vraag.

V: En waar gaan de snorscooters rijden in het nieuwe ontwerp: autobaan of toch wel het fietspad?

A: Scooters mogen in het nieuwe ontwerp, net zoals in de huidige situatie, alleen stad-in rijden. Daar moeten zij in de nieuwe inrichting mee gaan rijden op trambaan, net zoals het autoverkeer. Stad-uit mogen de scooters dus niet door de Kinkerstraat rijden tussen de Bilderdijkstraat en Jan Pieter Heijestraat.

V: Is het nog mogelijk om aan het begin van de straat (westzijde) linksaf te slaan richting Tweede Kostverlorenkade?

A: Bij de herinrichting van de Kinkerstraat wordt deze verkeerssituatie niet aangepast. Wel wordt dit bij de herinrichting van de Tweede Kostverlorenkade (tussen de Kinkerstraat en Schimmelstraat) aangepast. Er wordt dan eenrichtingsverkeer ingesteld. Het zal dan niet meer mogelijk zijn de Tweede Kostverlorenkade in te rijden vanuit de Kinkerstraat. Dit wordt naar verwachting in 2022/2023 uitgevoerd.

V: Klopt het dat de huidige fietsstrook (langs HEMA/ActieSport/AH) verandert naar een voetgangerspad, met daarnaast nog parkeerstrook/service strook? Of is dat in plaats van?

A: De huidige fietsstrook wordt aan de kant met de arcades vervangen door een servicestrook. De plekken rondom de bomen en zitbanken behoren dan bij het voetgangersgebied. Als de laad- en losplekken of fietsparkeervakken niet in gebruik zijn vergoot dat ook het voetgangersgebied.

V: Bedankt voor het antwoord, maar dan blijft het trottoir onder de arcades veel te smal. Dat was tijdens de eerdere bijeenkomst anders toegelicht.

A: Het voetpad onder de arcades blijft hetzelfde, bouwkundig kan dit ook niet groter worden gemaakt. Dat is tijdens eerdere bijeenkomsten ook aangegeven, alleen het voetpad aan de noordzijde wordt breder. Doordat de fietsstrook in het nieuwe ontwerp niet meer langs de arcades loopt, voelt het breder dan in de huidige situatie omdat er geen conflicten met fietsers meer kunnen ontstaan.

V: Is er loopruimte naast de passage/arcade?

A: Rondom de bomen en zitbanken in de servicestrook is er altijd loopruimte naast de arcades. Daarnaast is er loopruimte bij de laad- en losplekken of fietsparkeervakken als die niet in gebruik zijn.

V: Heb ik goed begrepen dat ook bij het kruispunt Jan Pieter Heijestraat/Kinkerstraat aan beide kanten hellende vlakken/ drempels op het fietspad van de Kinkerstraat worden geplaatst om de snelheid bij de fietsers te vertragen?

A: Bij alle grote kruispunten worden er maatregelen genomen in het fietspad om fietsers af te remmen. Zodat duidelijk is dat ze een punt naderen waar ze op moeten letten voor o.a. overstekende voetgangers.

V: Worden er dan ook drempels neergelegd i.v.m. racebaan Kinkerstraat?

A: De Kinkerstraat wordt een 30 km zone waarbij de auto mee gaat rijden op de trambaan. In een trambaan is het niet mogelijk om drempels neer te leggen.

V: Tot hoever loopt het nieuwe plan door in de zijstraten?

A: Er worden bij de zijstraten aansluitingen gemaakt zodat dit logisch aansluit en de verkeerssituatie duidelijk is. De grenzen in de zijstraten verschillen daardoor per straat. Bij de Nicolaas Beetsstraat wordt nog gekeken om hier de grens uit te breiden tot aan de Borgerstraat, zodat de verkeerssituatie in dit deel van de Nicolaas Beetsstraat ook verbeterd.

V: We zien veel personenauto's 'even snel' op de weg stilstaan en iets halen of brengen. Doordat auto's en tram nu gecombineerd worden, zal dit direct alle verkeer blokkeren. Hoe is bij de inrichting hierover nagedacht?

A: Door meer en grotere laad- en losplekken aan te leggen dan in de huidige situatie hopen wij te voorkomen dat er nog buiten de laad- en losplekken wordt geladen en gelost. Daarnaast worden de nieuwe plekken ook op logischere plekken aangebracht, zodat ze beter aansluiten op de vraag.

V: Worden er dan ook drempels neergelegd 30 km weg? Nu wordt er ook al te hard gereden.

A: De Kinkerstraat is nu een 50km weg en wordt een 30 km weg waarbij de auto mee gaat rijden op de trambaan. In trambaan is het niet mogelijk om drempels neer te leggen.

V: Ligt de tram/autobaan verhoogd ten opzichte van de fietsstrook?

A: Nee, de fietsstroken liggen op dezelfde hoogte als de tram-/autobaan.

V: Wordt er in het nieuwe ontwerp rekening gehouden met het eenrichtingsverkeer op de Kinkerstraat en de extra overlast van het terugkomende verkeer op de parallel gelegen Borgerstraat bij de herinrichting in 2021?

A: Er geldt nu al eenrichtingsverkeer in de Kinkerstraat tussen de Jan Pieter Heijestraat en Bilderdijkstraat, deze situatie blijft dus ongewijzigd. Er zal dus geen extra overlast van verkeer dat door de Borgerstraat rijdt, ontstaan.

V: Wordt het dus tweerichtingsverkeer voor auto's?

A: Nee, de rijrichtingen voor het autoverkeer blijven ongewijzigd. Alleen tussen de Jan Pieter Heijestraat en de Kinkerbrug is er tweerichtingsverkeer. Tussen de Jan Pieter Heijestraat en Bilderdijkstraat blijft het eenrichtingsverkeer voor auto's stad-in.

V: Hoe is het rechtsaf slaan voor auto's van Kinkerstraat (vanuit Kinkerbrug) naar JP Heijestraat geregeld?

A: Autoverkeer dat hier wil afslaan moet voorrang verlenen aan fietsers en voetgangers. Er komt voor het afslaande verkeer geen verkeerslicht.

V: Komen er verkeerslichten? Bij de Jan Pieter Heijestraat en Ten Katestraat?

A: Ja. Bij de Jan Pieter Heijestraat komen er verkeerslichten bij de voetgangersoversteek voor de Hema. Dit is onderdeel van een schoolroute. Bij de Ten Katestraat komen de verkeerslichten net zoals in de huidige situatie te staan. Op beide locaties moet nog bepaald worden of er ook een verkeerslicht komt bij de fietsstroken.

V: Kunnen jullie corona-proef markeringen meenemen in bestrating?

A: Er worden geen aparte markering voor de Coronamaatregelen opgenomen in de bestrating.

V: Hoe zit het met de vuilcontainers? Die mis ik. Komen er meer?

A: De ondergrondse afvalcontainers komen niet terug in de straat. Huisvuil kan naar de ondergrondse containers in de zijstraten gebracht worden. Deze bieden voldoende capaciteit.

Oversteken**V: Vanaf de Kinkerbrug rijden de auto's vaak veel te hard de Kinkerstraat in waardoor je moeilijk kan oversteken. Waarom wordt er geen zebrapad ter hoogte van de Lootstraat aangelegd? Of optische autodrempels?**

A: Er wordt op deze plek geen zebrapad aangelegd omdat dit de doorstroming van de tram te veel zou hinderen, we kunnen niet bij elke zijstraat een zebrapad aanleggen. Wel worden bij de Lootstraat steunpunten aangebracht zodat voetgangers rustig en veilig, in stappen, de fietsstroken en trambaan/rijweg kunnen oversteken. Het idee van optische autodrempels gaan wij onderzoeken bij de technische uitwerking van het ontwerp.

V: De situatie rond kruising Ten Katestraat bij de markt is niet goed zichtbaar. Vooral de oversteekplaatsen zijn nu erg gevaarlijk bij de markt. In huidige situatie raast fietsverkeer door bij de oversteekplaats bij de markt en er wordt niet gestopt voor voetgangers die van de markt komen en oversteken. Hoe gaat deze situatie worden?

A: De situatie bij de kruising gaat veranderen doordat de tramhaltes bij de kruising weg worden gehaald, het wordt daardoor een stuk overzichtelijker en ook iets rustiger omdat er minder trampassagiers oversteken. In de fietsstroken worden bochten en drempels aangebracht om het fietsverkeer voor de kruising af te remmen. Er moet nog een beslissing genomen worden of er ook een verkeerslicht voor fietsers komt bij de oversteek.

V: Verkeerslichten gaan niet helpen bij de Ten Katestraat/hoek markt. Fietsers zullen verkeerslichten negeren en rijden door.

A: De mening over dit punt zijn verdeeld. Er zijn verkeerskundigen die ook aangeven dat fietsers waarschijnlijk toch niet stoppen. Aan de andere kant zou het kunnen zijn dat er wel meer fietsers gaan stoppen dan nu het geval is. Vanwege de verschillende meningen over dit punt is er nog geen beslissing over genomen.

V: Verkeerslichten (ook voor fietsers) bij kruising Nicolaas Beetstraat, tramhalte en schoolgaande kinderen?

A: Er komen geen verkeerslichten bij de kruising met de Nicolaas Beetsstraat, wel een oversteekplaats. Dit heeft te maken met de tramhaltes en de doorstroming van het tramverkeer.

V: Kunnen er driedimensionale zebrapaden aangelegd worden?

A: Driedimensionale zebrapaden zijn niet gebruikelijk, maar we kijken of dit een haalbare optie is tijdens de technische uitwerking van het ontwerp.

V: Komen er stoepverlagingen bij de zebra's?

A: Bij de oversteekplaatsen wordt er rekening gehouden met de oversteekbaarheid. Zodat mensen in een rolstoel of met een rollator goed kunnen oversteken.

Materiaalgebruik

V: Ontstaat er op asfalt niet veel minder geluid dan op een straat van bakstenen?

A: Dit is o.a. afhankelijk van de soort fundering die gebruikt wordt onder het asfalt en de klinkers en het soort asfalt of klinkers dat is gebruikt. Daarnaast speelt de snelheid van het autoverkeer een rol. De straat wordt een 30 km zone, het autoverkeer gaat dus langzamer rijden. Dit betekent ook dat er minder geluid door het autoverkeer wordt veroorzaakt, ongeacht het materiaal waar zij over rijden.

V: Waarom is het rood/zwart gekleurde asfalt losgelaten? De kleurstelling accentueert veel meer de verschillen van de rij-/loop- en sta-zones. Dat is met de huidige klinkeroplossing veel minder het geval. Dit leidt volgens mij sneller tot overschrijden van de zones en meer gevaar.

A: Er is nog geen beslissing genomen over het materiaalgebruik. Omdat de straat een 30km zone wordt is het logisch om de inrichting daar op aan te passen. Dan zijn klinkers in de rijweg en het fietspad een logische keuze, die versterken de uitstraling als 30km zone. Asfalt in de rijweg is vanuit het beheer van de straat gezien een logische keuze. Omdat er verschillende voor en tegens zijn, moet hier nog een beslissing over genomen worden. Zowel bij klinkers als bij asfalt wordt er markering aangebracht om de verschillende zones in de straat aan te geven.

V: Is de rood/ zwarte kleurstelling i.c.m. klinkers een optie? Creëert volgens mij toch meer duidelijkheid dan alleen de tekens op de verschillende stroken.

A: Binnen de gemeente Amsterdam wordt er gewerkt met een handboek waarin de verschillende materialen die gebruikt mogen worden, worden beschreven. Zodat de openbare zoveel mogelijk uniform wordt ingericht. In dit handboek is een combinatie van rode en zwarte klinkers niet opgenomen. Er mogen in de Kinkerstraat alleen rode klinkers worden gebruikt.

Parkeren

V: Het lijkt erop dat de meeste parkeerplaatsen verdwijnen op de Kinkerstraat. Is er nagedacht over waar het verlies van die parkeerplaatsen gecompenseerd kunnen worden?

A: Het klopt dat de parkeerplaatsen in de Kinkerstraat niet terugkomen in het nieuwe ontwerp en er straks alleen nog laad- en losplekken terugkomen. Bezoekers van de straat kunnen gebruik maken van de ondergrondse parkeergarage onder De Hallen. Vergunninghouders moeten een plekje zoeken binnen het vergunningsgebied. Er wordt nog wel gekeken naar het verzoek van bewoners om de laad- en losplekken in de avond en nacht weer beschikbaar te stellen voor vergunninghouders, net zoals dit nu mogelijk is.

V: Hoe gaat voorkomen worden dat bezoekers parkeren in de woonwijk?

A: Op dit moment is de bezoekersgarage onder De Hallen niet goed te vinden, er staan eigenlijk nergens borden om bezoekers op de parkeergarage te wijzen. Door goede bebording aan te brengen willen wij de bezoekers naar de parkeergarage leiden en zo voorkomen dat er in de aangrenzende buurten wordt geparkeerd.

Verlichting

V: Is er een nieuw ontwerp gekozen voor de straatverlichting? In het filmpje lijken ze hetzelfde als wat nu gebruikt wordt.

A: De openbare verlichting blijft inderdaad hetzelfde als nu. Het is niet mogelijk om lichtmasten te plaatsen door de overspanningen van de tram.

V: De hangverlichting is op dit moment tegelijkertijd een woonkamerverlichting, en ik woon op de ze verdieping. Een meer naar beneden gerichte verlichting zou veel beter zijn.

A: Als u last heeft van de verlichting dan kunt u daarover een melding doen via <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/melding-openbare-ruimte-en-overlast/>. Er kan dan door de afdeling openbare verlichting gekeken worden of het mogelijk is de verlichting anders af te stellen of van een zogenaamde kap te voorzien om naar binnen schijnen te voorkomen.
Laden en lossen

V: Ik heb net het filmpje gezien erg mooi en fijn dat er 2 laad- en losplekken zijn bij de Action. Maar ik voorzie een groot probleem dat je over dat hele deel niet kan fietsparkeren. Op dit moment worden vanaf 11 uur deze plekken heel veel gebruikt en dat zou echt zo moeten blijven staat echt heel vol, ook voor bezorgers. En in de ochtend zijn ze ook altijd weer netjes leeg dus denk echt heel belangrijk.

A: In principe komen er geen gedeelde laad- en losplekken terug in de straat. Tijdens het participatietraject is gebleken dat deze plekken die in de ochtend als laad- en losplek gebruikt worden en de rest van de dag voor fietsparkeren voor verwarring zorgen. Uitzondering zijn de laad- en losplekken voor de McDonalds en de Action. Omdat daar in het nieuwe ontwerp door de verplaatsing van de tramhaltes geen ruimte is voor fietsparkeren wordt er gekeken of die plekken wel weer gedeelde laad- en losplekken kunnen worden. Met in de ochtend laden en lossen en in de middag fietsparkeren, ook voor de fietsbezorgers voor de McDonalds.

V: Word er gehandhaafd op auto's die op fietspad met knipperlichten stilstaan?

A: Er wordt net zoals als nu gehandhaafd op verkeersovertredingen.

Groen

V: Waarom komt er geen groen tussen de Lootstraat en de Kinkerbrug?

A: In het deel tussen de Lootsstraat en Kinkerbrug is de straat te smal om bomen te kunnen planten. Er kunnen daar ook geen fietsrekken of laad- en losplaatsen komen omdat het te smal is.

V: Is er een plan om de pilaren van de galerijen 'groen' te maken met planten, mos o.i.d. wat er tegenaan groeit?

A: Er is nog geen concreet plan, maar wel een wens om de pilaren te vergroenen. De pilaren zijn onderdeel van de gebouwen en hiervoor moeten afspraken gemaakt worden met de eigenaren van de gebouwen, vaak via een vereniging van eigenaren (VvE). Zij moeten toestemming geven om hier beplanting tegen aan te laten groeien. Hierover wordt in gesprek gegaan met de verschillende VvE's.

V: Is vergroening van laad en los plekken een optie?

A: Dat is een mooi idee, er wordt ook al mee geëxperimenteerd op de Overtoom. In de Kinkerstraat is dit wat lastiger toe te passen omdat het de bedoeling is dat de laad en losplekken, als er niemand staat, door voetgangers gebruikt wordt. Daarnaast geven we de servicestrook een flexibele inrichting, dat betekent dat laad en losplekken uitwisselbaar zijn met bijvoorbeeld fietsrekken of-vakken als dat in de toekomst nodig blijkt te zijn. Met een kleine aanpassing kunnen we zo inspelen op veranderende behoeftes in het gebruik van de straat. Mocht bijvoorbeeld het laden en lossen op een bepaalde locatie minder worden en de behoefte aan fietsparkeren juist groter.

V: Houden wij de bloembakken, zoals deze nu ook in het voorjaar opgehangen worden aan de gevels?

A: De bloembakken zijn geen onderdeel van de herinrichting. Ze hoeven in elk geval niet weg voor de herinrichting, want ze vormen een mooie aanvulling op de vergroening van de straat.

V: Kunnen de straatchicanes ook plantenbakken worden met bloemetjes? Ik zie het nu in de presentatie alleen als verhogingen met bakstenen.

A: Nee, dit is niet mogelijk. Plantenbakken zouden het zicht van de verkeersdeelnemers belemmeren.

Uitvoering

V: Wanneer gaat begonnen worden met de werkzaamheden?

A: Het is de bedoeling dat er in het eerste kwartaal van 2022 gestart wordt met de herinrichting van de straat. Doordat het project Oranje Loper, o.a. vernieuwing De Clercqstraat, Jan Evertsenstraat en 9 bruggen, gelijktijdig werkzaamheden gaat uitvoeren, moeten deze projecten goed op elkaar afgestemd worden. Want er kan niet gelijktijdig in de Kinkerstraat en de De Clercqstraat gewerkt worden. Dan zou de verkeerscirculatie in de buurt in de knel komen en ontstaan er problemen met omleiden van de trams. Er worden nu afspraken gemaakt over welke project wanneer en wat gaat uitvoeren. Dit kan betekenen dat de planning voor de Kinkerstraat wordt aangepast.

V: En hoe lang gaat het duren?

A: De werkzaamheden duren ongeveer een jaar en 3 maanden. Dit is een schatting omdat nog niet duidelijk is wat voor werkzaamheden er precies aan de kabels en leidingen onder de grond uitgevoerd moeten worden. Daarnaast hangt de uitvoeringsduur af van de manier waarop de werkzaamheden uitgevoerd gaan worden en of bijvoorbeeld de tram tijdens de uitvoering blijft rijden. Dit is een complexe puzzel waar wij mee bezig zijn. Uitgangspunt is dat er altijd rekening gehouden moet worden met het feit dat de Kinkerstraat een winkelstraat is en dat toegankelijkheid van de winkels, zowel voor bezoekers als bevoorrading, goed geregeld moet worden.

V: Blijft alles begaanbaar tijdens de verbouwing?

A: Alle winkels en woning blijven altijd bereikbaar voor voetgangers., daarvoor worden loopschotten neergelegd.

V: Hoe wordt omgegaan met de bereikbaarheid van de buurt? (Er zijn veel eenrichtingswegen)

A: Voor de uitvoering van de werkzaamheden wordt een plan bedacht waarbij ook gekeken wordt naar de verkeerscirculatie in de buurt. Daarbij worden de werkzaamheden fases opgedeeld om te voorkomen dat het verkeer in achterliggende straten vastloopt. En er worden omleidingsroutes ingesteld om het verkeer goed om te leiden, zoveel mogelijk via de hoofdwegen.

Uitstallingen/reclame(borden)

V: Een van de redenen voor de benodigde extra ruimte voor voetgangers zijn de reclameborden, snack-tafels, en klerenhangars van de winkels. Is er een kans dat met bredere stoepen ook meer hinderlijke winkelspullen op de voetpaden terecht komen? Ik hoop van niet.

A: De nieuw inrichting zorgt voor meer ruimte voor voetgangers op een groot deel van de noordzijde van het voetpad. Deze ruimte is niet bedoeld om opgevuld te worden met grotere uitstallingen of reclameborden. Voor uitstallingen en reclameborden gelden bepaalde regels, die worden niet aangepast vanuit de herinrichting de straat.

V: Dat gebeurt vaak niet. De uitstalling wordt wel verbreed is de ervaring. Hoe gaat dat worden gehandhaafd?

A: Daar zal door de afdeling handhaving openbare ruimte op moeten worden gehandhaafd. Het maken van een nieuwe inrichting kan niet voorkomen dat er geen regels overtreden worden.

V: Wat gebeurt er met de kipbraadovens die op het trottoir worden gezet door winkels en de wandelroute blokkeren?

A: Ook hier zal door de afdeling handhaving openbare ruimte op gehandhaafd moeten worden. Dat geldt ook in de huidige situatie, als er nu hinder door ontstaat.

V: Komt er nieuw reclame beleid, 'uniforme uiting' van signing op gevels.

A: Reclame is geen onderdeel van de herinrichting. De herinrichting gaat alleen uit van de vernieuwing van de openbare ruimte.

V: De plaatjes zien er mooi uit. Maar het aangezicht van de straat is sowieso erg rommelig, onrustig en armoedig, door de wildgroei aan reclame borden. Enorme lichtbakken boven sommige winkels bijvoorbeeld. Kunnen jullie daar geen spelregels voor maken? Zodat we het aangezicht van de straat ook wat prettiger maken?

A: De herinrichting gaat alleen uit van de vernieuwing van de openbare ruimte. Reclame-uitingen vallen daar niet onder. Er zijn al spelregels voor het plaatsen van (licht-)reclame.

Diversen

V: Kan er in de Borgerstraat wat aan de scooter/brommer overlast gedaan worden?

A: Als u overlast ervaart door scooters en brommers dan kunt u daarvoor een melding doen via <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/melding-openbare-ruimte-en-overlast/> of bellen met telefoonnummer 14020.

V: Is het mogelijk om een geluidsvriendelijke-zone/scootervrije-zone te creëren tussen de Ten Katestraat en de Nicolaas Beetsstraat en ze om te leiden naar elders (Overtoom/De Clercqstraat)?

A: Er gelden regels voor de hoeveelheid geluid die scooters mogen produceren, die zijn overal hetzelfde. Het is niet mogelijk om daar voor een specifieke straat een uitzondering op te maken en daardoor andere straten op te zadelen met meer scooterverkeer (met bijbehorend geluid).

Complimenten

Opm.: Verder geen vraag maar een opmerking dat het er verder allemaal erg mooi uitziet :)

Opm.: Not a question but a comment. As a person from Germany, I'm amazed with this approach of involving the community, showing us your plans and hearing the feedback we have. This isn't something you would see happening in Germany that often :)

Opm.: Ziet er goed uit de nieuwe herinrichting van de Kinkerstraat.

Opm.: Doorzetten van het mooie plan ter hoogte Bilderdijkkade café kade west en coffee room

Opm.: Mooi plan en goed uitgewerkt. Verfraait de straat en verhoogd de leefbaarheid. Mijn complimenten. Is een uitdaging om alle belangen mee te nemen, maar volgens mij aardig gelukt.

Opm.: Hartelijk dank. Ziet er mooi en doordacht uit, met duidelijke resultaten van de opgehaalde input vanuit de diverse stakeholders.

Afsluiting

Jolijn bedankt de deelnemers voor hun aanwezigheid en vragen. Ook wijst zij iedereen op de website [amsterdam.nl/kinkerstraat](https://www.amsterdam.nl/kinkerstraat) voor meer informatie over het project. Tot slot kunnen geïnteresseerden zich aanmelden voor de nieuwsbrief door een mail te sturen naar kinkerstraat@amsterdam.nl.