Gemeente Amsterdam

Centrale Verkeerscommissie

vastgesteld verslag

Secretariaat
[redacted]
Telefoon: [redacted]
Weesperplein 8, 1018 XA Amsterdam
[redacted]

Vergadering:	**1169e CVC**
Datum:	**2 april 2019**
Tijd:	**13.00 uur**
Plaats:	**Stadstimmertuinen Loodsmelterij**

Aanwezig:	Dhr. [redacted]	- V&OR, voorzitter	
	Dhr [redacted]	- R&D	
	Dhr. [redacted]	- GVB	
	Dhr. [redacted]	- V&OR	
	Dhr. [redacted]	- MET	
	Dhr. [redacted]	- Politie	
	Dhr. [redacted]	- extern adviseur Cliëntenbelang Amsterdam	
	Dhr. [redacted]	- extern adviseur Fietsersbond Amsterdam	
	Mw. [redacted]	- notulist	
	Dhr. [redacted]	- R&D	(agendapunt 4 en 5)
	Dhr. [redacted]	- R&D	(agendapunt 4 en 5)
	Dhr [redacted]	- R&D	(agendapunt 6)
	Dhr. [redacted]	- R&D	(agendapunt 6)
	Dhr. [redacted]	- IB	(agendapunt 9)
	Dhr. [redacted]	- R&D	(agendapunt 9 en 10)
	Dhr. [redacted]	- Stadswerken	(agendapunt 10)
	Dhr. [redacted]	- R&D	(agendapunt 10)
	Dhr. [redacted]	- SD West	(agendapunt 11)
	Dhr [redacted]	- R&D	(agendapunt 11)
	Dhr. [redacted]	- IB	(agendapunt 11)
Afwezig:	Dhr. [redacted]	Brandweer	

11. Ontwerpprofielen Kinkerstraat Midden-West

In aanwezigheid van: de heren [redacted] (SD West) [redacted] (R&D) en [redacted] (IB).

Door de indiener wordt het volgende gemeld: Stadsdeel West (SDW) heeft in september 2014 een besluit genomen over het nieuwe profiel van de Kinkerstraat Oost. De uitvoering hiervan is september 2016 afgerond. September 2017 heeft SDW besloten om het deel Kinkerstraat Midden-West (ts de Bilderdijkstraat en de Kinkerbrug) ook te voorzien van een nieuw profiel.
De Kinkerstraat vormt een belangrijke schakel tussen het Centrum en West. De Kinkerstraat is daarnaast een belangrijke winkelstraat voor West. De Kinkerstraat wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een grote diversiteit aan sociaaleconomische functies, verblijfsfuncties en verkeersstromen. De straat wordt intensiever gebruikt en er zijn veel knelpunten, met name voor de voetganger en de fietser. Gebruikers, omwonenden en ondernemers ervaren de straat als onoverzichtelijk en verkeersonveilig. De inrichting van de openbare ruimte voldoet niet meer aan de huidige eisen.
In de Structuurvisie 2040 is de Kinkerstraat bestempeld als 'stadsstraat'. De stadsstraten zijn straten waar doorgaans veel winkels (ook voor de dagelijkse behoeften) en horecagelegenheden zijn geconcentreerd. Maar anders dan de (monofunctionele) winkelpromenades zijn het straten die tevens een voorname rol spelen in het stedelijke fiets, auto, en ov-netwerk. Het zijn in alle opzichten drukke straten, waar veel mensen elkaar impliciet en expliciet ontmoeten. Voor de Kinkerstraat is geconcludeerd dat er een verbeteringsopgave ligt met betrekking tot de verkeersstromen.
Het project Vernieuwing Kinkerstraat Midden en West heeft de opdracht om binnen alle stedelijke (beleid)kaders, met een evenwichtige afweging van lokale belangen, een nieuwe inrichting van de winkelstraat te realiseren.
Met de herinrichting van Kinkerstraat Midden en West doet gemeente Amsterdam ingrepen in de openbare ruimte die er voor zorgen dat de Kinkerstraat als stadstraat verder ontwikkeld.
Om tot een inrichtingsoplossing voor de integrale problematiek van Kinkerstraat Midden-West te komen hebben we een 4-tal profiel varianten opgesteld die uitgaan van een herinrichting van gevel tot gevel. Deze varianten zijn in samenspraak door het een ontwerpteam (IB, SDW, R&D, V&OR, GVB, VRA) tot stand gekomen. Tevens zijn globale bovenaanzichten ter illustratie uitgewerkt. Het projectteam heeft een 2 haalbare inrichtingsvarianten voor het project bepaald.

De CVC wordt gevraagd: ter advisering.

Opmerkingen vooraf

- Omdat op ambtelijk niveau grote (buurt)participatie is gewenst, heeft het project een uitwerkvisie gemaakt. Een NvU wordt in een later stadium nog opgesteld.
  Volgens de CVC worden in de NvU de uitgangspunten vastgesteld en daarom is een dergelijke nota zeker gewenst.
- Het project heeft een aantal ontwerpvarianten gemaakt, zonder dat daarin een definitieve keuze wordt gemaakt. De CVC wordt gevraagd om deze te beoordelen en opmerkingen worden door het project meegenomen.
- Het project geeft een toelichting op de verschillende varianten.
- De CVC meent nu nog geen uitspraak te kunnen doen over een voorkeur voor een van de varianten omdat auto- en fietsintensiteiten niet bekend zijn of niet zijn bijgevoegd. De commissie wil toetsen in relatie tot de huidige en toekomstige intensiteiten of een fietsstraat mogelijk is.
- De variant met twee vrijliggende fietspaden is niet meegenomen in de variantenvoorstellen. Het project zal deze alsnog toevoegen met beargumentering.
- Het beoogde snelheidsregime is 30km/u van gevel tot gevel.

- De materialisatie is nog niet verder uitgewerkt en de CVC merkt op dat een rijweg in asfalt met naastliggende fietsstrook in (rood) asfalt een uitstraling heeft van 50 km/u.

Reactie CVC

R&D

- R&D heeft een lichte voorkeur voor een fietsstraat, mits deze voldoet aan de eisen en richtlijnen. Het autoverkeer kan afgeremd worden tot 30 km/u door snelheidsremmers toe te passen. Dit bevordert de oversteekbaarheid van de straat.
- Volgens R&D levert meerijden met de trambaan en voor de halte langsrijden meer voetgangersruimte op. Dat model is, zeker voor plusnet voetganger, ook haalbaar. Tevens biedt deze mogelijke variant meer bescherming voor de fietser.
- R&D ziet bij het samenvoegen en ontvlechten veel conflicten in de variant waarin de auto meerijdt met de trambaan en achterlangs de halte moet rijden.

V&OR

- V&OR heeft een lichte voorkeur voor de stadsstraat, omdat de autointensiteiten van de Kinkerstraat relatief te hoog lijken te zijn voor een fietsstraat.
- Daarnaast heeft de variant waarin de auto voor de halte langsrijdt de voorkeur. De variant waarin de auto achter de halte langsrijdt, heeft te veel conflicten bij het in- en uitvoegen van de auto's.

MET

- De fietsstraat heeft de voorkeur van MET, waarbij het autoverkeer met de fietsers meerijdt. In deze variant kunnen drempels aangelegd worden als snelheidsremmer. De fietsstraat is mogelijk, mits dit past binnen de intensiteiten.
- MET stelt voor om de halteconfiguratie om te draaien, dan is sprake van meer overzicht, zeker ten opzichte van de zijstraten. Ook verkleint in dat geval de kans dat passagiers voor de tram langslopen. Met het omdraaien van de haltes, wordt het aantal conflicten verminderd.
- MET merkt op dat over het vervallen van de haltes nog een keuze moet worden gemaakt. Hiervoor moet een impactanalyse wat betreft de doorrijdtijden van de tram in de verschillende varianten worden gemaakt.
- MET is voorstander van het meerijden voor de halte langs, wanneer gekozen wordt voor de stadsstraat. In dat geval moet wel worden voorkomen dat de auto de stilstaande tram gaat inhalen. Achterlangs rijden levert te veel conflicten op.
- MET adviseert het project om het ontwerp ook aan de Safety Board voor te leggen.

Politie

- Wat betreft de snelheid van het verkeer is de oversteek bij de Ten Katemarkt een kwetsbare schakel. Daarom vindt de politie een snelheid van 30 km/u van gevel tot gevel belangrijk. Aanvullende fysieke snelheidsremmende maatregelen zijn dan ook mogelijk.
- De fietsstraat moet qua intensiteiten voldoen aan de eisen.
- Voor de politie is de variant waarin de auto achter de halte langsrijdt onbespreekbaar vanwege het principe van samenvoegen en ontvlechten.
- De politie vreest voor een te hoge snelheid van de auto in de stadsstraat, vooral bij de oversteek Ten Katemarkt.

GVB

- GVB sluit aan bij de opmerkingen van MET.
- Ook GVB merkt op dat het besluit over het samenvoegen van de halte nog niet is genomen.
- Een strak spoorprofiel is wenselijk en bij voorkeur geen slinger in het spoor.
- Bij een zelfregulerend snelheidsregime gaat de voorkeur van GVB uit naar de fietsstraat.

- Wanneer de haltes worden samengevoegd, wenst GVB op deze drukke haltes een haltebreedte van 2,70 m.
- De oversteek bij de Ten Katemarkt wordt cruciaal in het profiel en binnen een fietsstraat komt deze oversteek het beste naar voren.

Fietsersbond

- De Fietsersbond is voorstander van een 30/30-profiel.
- Wat betreft de fietsstraat twijfelt de Fietsersbond aan de inpasbaarheid van de fietsstraat. De voorkeur gaat uit naar een stadstraat met de auto voor de halte langs. De Fietsersbond accepteert dan het risico dat de fietsstrook bezet wordt door het L&L-verkeer.

Cliëntenbelang Amsterdam

- Bij de genoemde beleidskaders op bladzijde 18 de Leidraad Voetgangersruimte toevoegen. Daar staat volgens Cliëntenbelang Amsterdam in dat op een voetpad van 2,20 m breed niet meer dan twintig voetgangers per minuut kunnen lopen. Dat is in deze winkelstraat niet toereikend.
- Cliëntenbelang Amsterdam vraagt aandacht voor de dekking (loopcirkels) in verband met de tramhaltes.
- Een fietsstraat is voor mensen met een beperking onlogisch en niet makkelijk begaanbaar, daarom gaat de voorkeur van Cliëntenbelang Amsterdam uit naar een stadsstraat.

Advies/besluit CVC

- De CVC-leden hebben hun variantvoorkeur uitgesproken, met de premisse dat een en ander afhankelijk is van de auto- en fietsintensiteiten. De CVC heeft daarom nog geen definitieve voorkeur uitgesproken. Het project dient met cijfermateriaal over de huidige en toekomstige intensiteiten terug te komen in de CVC.
- De CVC is unaniem dat als het project kiest voor een stadsstraat, de commissie negatief adviseert wat betreft het achterlangs de halte rijden. De voorkeur van de CVC gaat bij een stadsstraat uit naar voor de halte langsrijden.
- Zowel een stads- als fietsstraat heeft voor- en nadelen. Het voordeel van de stadsstraat is de voetpadbreedte en een voor alle weggebruikers duidelijke wegindeling. Binnen de fietsstraat is het mogelijk om de maximum snelheid af te dwingen.
- De meerderheid van de CVC wenst een 30km-regime. Het effect van het instellen van een dergelijk regime op het OV moet in de rapportage aan de CVC worden meegenomen.
- De CVC wenst op korte termijn de resultaten te beschouwen.