Gemeente
Amsterdam

Ontwerpvisie
Kinkerstraat Midden en West

Inrichting Openbare Ruimte

Status: Concept
Versie: 1.3 definitief
Datum: 27-02-2019

Voor akkoord (handtekening en datum):
Ambtelijk opdrachtgever: [redacted]

Projectmanager: [redacted]

	Naam	Paraaf en datum
Opsteller	[redacted]	
Controle	[redacted]	
Vrijgave	[redacted]	

Inhoud

1. Inleiding 3
1.1. Ontwerpvisie 3
1.2. Leeswijzer 3

2. Projectinformatie 4
2.1. Achtergrond 4
2.2. Aanleiding 5
2.3. Afbakening 5
2.4. Doelstelling 6

3. Huidige situatie 7
3.1. Ruimtelijk beeld 7
3.2. Verkeer 9
3.3. Knelpunten huidige situatie 11

4. Beleidskader 12
4.1. Visiedocumenten 13
4.2. Stedelijke kaders 14
4.3. Agenda's en Programma's 19
4.4. Bestuurlijk 21

5. Ontwerpuitgangspunten 23
5.1. Proces 25
5.2. Groen en duurzaam 24
5.3. Inrichting 23
5.4. Voetgangers 23
5.5. Fietsers 24
5.6. Tram 24
5.7. Auto 24
5.8. Voorzieningenstrook 24

6. Ontwerpverkenning 26
6.1. Ruimtelijk 26
6.2. Verkeersveiligheid 26
6.3. Ontwerpvarianten 27

1. Inleiding

1.1. Ontwerpvisie

De Kinkerstraat is een drukke winkelstraat met een beperkte breedte, een groot aantal verkeersfuncties en hoge verkeersintensiteiten. Als gevolg hiervan wordt de straat door de gebruikers, ondernemers en omwonenden als onoverzichtelijk en onveilig ervaren. Ook is de doorstroom van het openbaar vervoer niet betrouwbaar. De Kinkerstraat vormt een belangrijke schakel tussen het Centrum en Oud West. De Kinkerstraat is daarnaast een belangrijke winkelstraat voor Oud West.

Waarom een ontwerpvisie ?

- Het borgen van de doelstellingen van dit project door deze vast te leggen in uitgangspunten voor het ontwerp voor de herinrichting van de Kinkerstraat midden en west.

Het opstellen van deze Ontwerpvisie vindt plaats op basis van input van de projectteam leden aan de hand van de stedelijke (beleids)kaders. Op basis van de ontwerpuitgangspunten vindt een ontwerpverkenning plaats waarbij verschillende varianten onderzocht worden. Deze varianten worden getoetst door de centrale verkeerscommissie (CVC) en de werkgroep Verkeerlichten Amsterdam (WVA). Op basis van de ontwerpvisie en -verkenning wordt een participatietraject met belanghebbenden gestart.

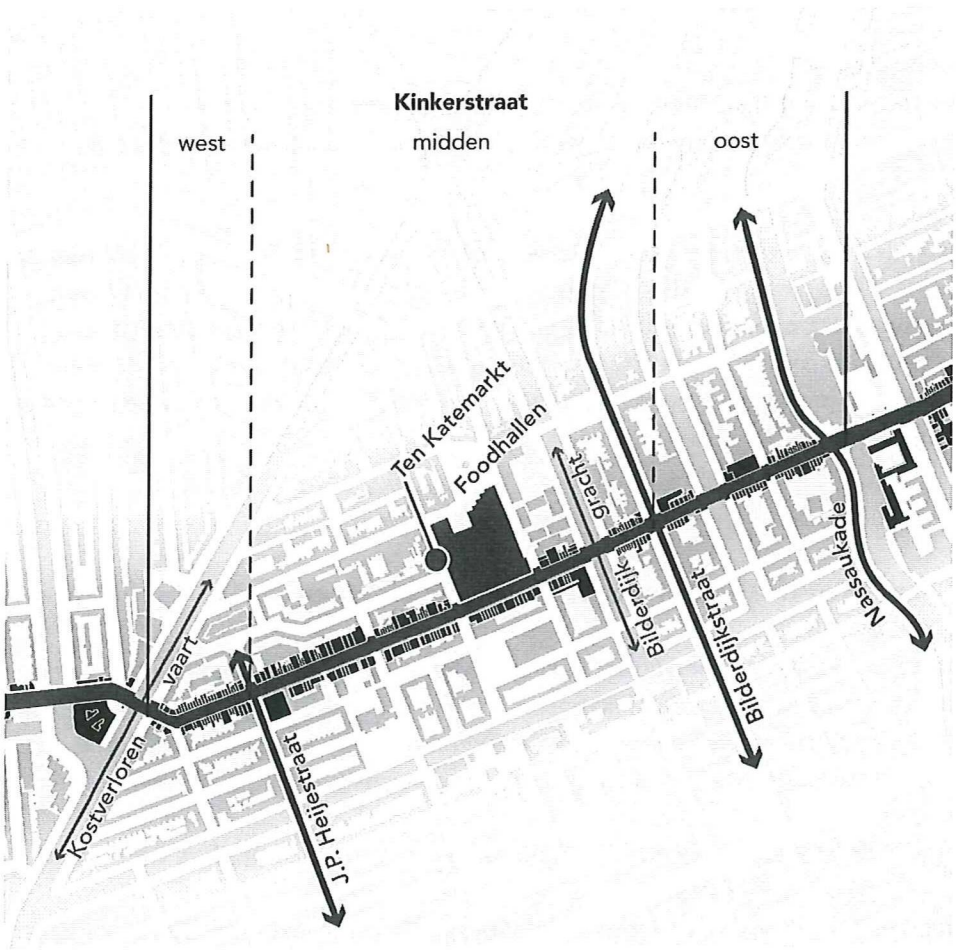
1.2. Leeswijzer

Om tot deze Ontwerpvisie te komen zijn een aantal stappen doorlopen die in de verschillende hoofdstukken verwerkt zijn:
Hoofdstuk 2 gaat in op de achtergrond en aanleiding van het project alsmede de afbakening en doelstelling voor de vernieuwing van de Kinkerstraat.
Hoofdstuk 3 beschrijft de ruimtelijke en verkeerstechnische situatie van de huidige situatie, waarbij de belangrijkste knelpunten geïnventariseerd zijn de wensen voor de herinrichting beschreven worden.
Hoofdstuk 4 brengt de (stedelijke) beleidskaders in kaart en de wijze waarop deze van invloed zijn op de vernieuwing van de Kinkerstraat.
Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de ontwerpuitgangspunten voor de Kinkerstraat Midden en West.
Tot slot is in hoofdstuk 6 door middel van een ontwerpverkenning een aantal varianten onderzocht en zijn de voor- en nadelen bepaald.

2. Projectinformatie

2.1. Achtergrond

De gehele Kinkerstraat bestaat uit drie delen: Kinkerstraat Oost, Midden en West. De Kinkerstraat Oost is in 2016 opnieuw ingericht. Nu zijn de delen Midden en West aan de beurt. Midden beslaat het gebied tussen de Bilderdijkstraat en de Jan Pieter Heijestraat, West het gebied tussen de Jan Pieter Heijestraat en de Kinkerbrug.



Afbeelding 1:Overzicht Kinkerstraat

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

2.2. Aanleiding

De aanleiding van het project Vernieuwing Kinkerstraat is tweeledig: zowel beleidsmatig als vanuit het dagelijks gebruik van de straat.

In het beleidsdocument Structuurvisie 2040 is de Kinkerstraat in 2011 bestempeld als 'stadsstraat'. De stadsstraten zijn straten waar doorgaans veel winkels (ook voor de dagelijkse behoeften) en horecagelegenheden zijn geconcentreerd. Maar anders dan de (monofunctionele) winkel promenades 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. In de Structuurvisie is voor de Kinkerstraat geconcludeerd dat er een verbeteropgave ligt met betrekking tot de verkeersstromen.

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

De Kinkerstraat Oost is het eerste deel van de Kinkerstraat dat is aangepakt en is medio 2016 opgeleverd. Na de herinrichting van de Kinkerstraat-Oost is gekeken naar de mogelijkheden voor een nieuw profiel voor het aansluitende deel, Kinkerstraat Midden en West. De huidige inrichting van het middelste stuk, Kinkerstraat Midden-tussen de Bilderdijkstraat en de J.P. Heijestraat- kent veel knelpunten. Voetgangers hebben weinig ruimte, mede door de grote hoeveelheid geparkeerde fietsen. Het fietspad is overvol en veel te smal, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Met name aan de zuidzijde van de straat waar de arcade van de bebouwing pal naast het fietspad ligt. Ook de kruising van de Ten Katestraat en de Kinkerstraat wordt als knelpunt beschouwd. Het oplossen van de knelpunten is de tweede aanleiding om de straat opnieuw in te richten.

2.3. Afbakening

De herinrichting van de Kinkerstraat Midden en West betreft de openbare ruimte tussen de Bilderdijkstraat en de Kinkerbrug van gevel tot gevel. Het voetpad onder de arcade aan de zuidzijde van de straat valt binnen het project. In alle zijstraten wordt een goede aansluiting met de bestaande situatie gerealiseerd (ca. 5 meter de straat in). De oppervlakte van het totale projectgebied bedraagt ca. 6200 m2.



Afbeelding 2:Kaart van het projectgebied

Het project Vernieuwing Kinkerstraat betreft de openbare ruimte binnen het projectgebied. Aanpassingen aan gebouwen (gevels), constructie van bruggen en kades binnen het projectgebied zijn geen onderdeel van het project.
Ten aanzien van de werkzaamheden aan eigendommen van Diensten en Bedrijven in het kader van ondergrondse infrastructuur en tramspoor wordt de samenwerking gezocht binnen de gemeentelijke procesafspraken om werkzaamheden te combineren.

2.4. Doelstelling

Met de herinrichting van Kinkerstraat Midden en West doet de gemeente Amsterdam ingrepen in de openbare ruimte die er voor zorgen dat de Kinkerstraat als stadstraat wordt verbeterd.
De Kinkerstraat moet daarbij voldoen aan de wensen van de omgeving, het ambitieniveau van het college en de Amsterdamse beleidskaders. Tevens worden in het nieuwe inrichtingsprincipe vooral oplossingen gezocht voor de inpassing van meer ruimte voor voetgangers, fietsers, toegankelijke tramhaltes, groenvoorzieningen en laad en losvoorzieningen.

De doelstelling voor het project "Vernieuwing Kinkerstraat" luidt:
"Gemeente Amsterdam wil met de herinrichting van de Kinkerstraat: de kwaliteit en flexibiliteit van de openbare ruimte verbeteren en toekomstbestendig maken, de verkeersveiligheid en leefbaarheid (winkelklimaat en woongenot) vergroten en het verbeteren van de doorstroming conform de beleidskaders verkeersnetten.

3. Huidige situatie

3.1. Ruimtelijk beeld

De Kinkerstraat is een drukke winkelstraat met een beperkte breedte, een groot aantal verkeersfuncties en hoge verkeersintensiteiten, welke steeds intensiever worden gebruikt en daardoor een extra druk op de openbare ruimte leggen. Als gevolg hiervan wordt de straat door de gebruikers, ondernemers en omwonenden als onoverzichtelijk en onveilig ervaren. De Kinkerstraat vormt een belangrijke schakel tussen het Centrum en Oud West. De Kinkerstraat is daarnaast een belangrijke winkelstraat voor Oud West.
In de huidige situatie maken voetgangers, ondernemers, fietsers, laad- en losverkeer, auto's en de tram gebruik van de openbare ruimte in de Kinkerstraat. Elke weggebruiker heeft zijn eigen ongedeelde zone terwijl de beschikbare ruimte beperkt is. Het profiel oogt daarom krap en voor sommige weggebruikers is de wegbreedte onder de minimummaat. Het toegenomen fietsverkeer versterkt het beeld van een drukke straat. Daarbij is elke zone (stoep, fietspad, trambaan enz.) herkenbaar aan specifiek materiaal. Deze verscheidenheid aan materialen draagt misschien wel bij aan de duidelijkheid voor het verkeer maar geeft uiteindelijk een rommelig ruimtelijk beeld. De openbare ruimte is soms het strijdtoneel van geparkeerde fietsen en scooters, winkeluitstallingen en winkelend publiek.
De arcade aan de zuidzijde van de straat is laag en niet aantrekkelijk qua architectuur. Aan de zuidzijde wordt ook geparkeerd. Voor laden en lossen is aan beide zijden van de straat plek gemaakt. Aan de noordzijde van de straat staan enkele bomen. Vanwege het kleine formaat van deze bomen en het ontbreken van andere soorten groen is de Kinkerstraat vooral erg stenig qua beleving.



Afbeelding 3: Foto Kinkerstraat Midden

Stedenbouwkundige situatie

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



Bomen en groen

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

Huidige verlichting

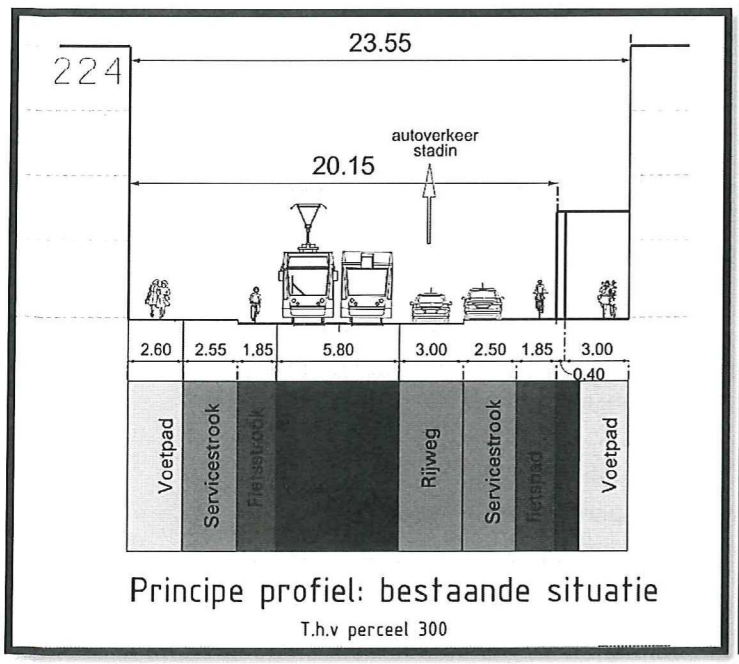
Het huidige verlichtingsniveau voldoet aan de gestelde eisen bij het huidige profiel. De verlichting hangt met spankabels boven de weg. Overspanningen zijn de enige mogelijkheid om verlichting in de straat te realiseren. Lichtmasten kunnen door de aanwezigheid van de spandraden van de tram en de arcade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

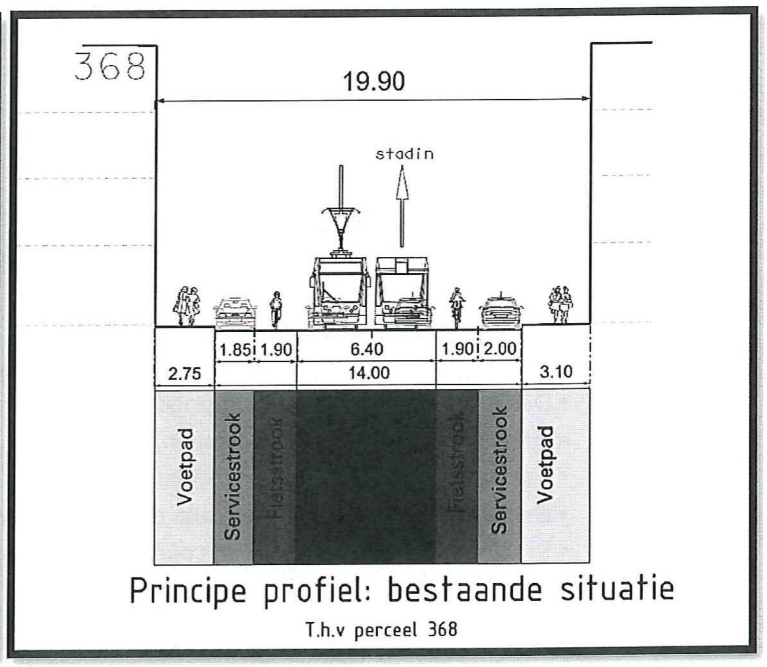
3.2. Verkeer

Profielindeling

Binnen het projectgebied zijn er twee verschillende wegprofielen. In het middengebied van de Kinkerstraat is de straat als volgt opgebouwd: voetpad inclusief servicestrook, fietsstrook, vrije trambaan, rijstrook autoverkeer, parkeren/ servicestrook, schampstrook, vrijliggend fietspad en voetpad. Dit is weergegeven in onderstaand dwarsprofiel (afbeelding 4).

Het huidige wegprofiel in het westelijke deel van de straat is als volgt opgebouwd: voetpad, servicestrook/ parkeren, fietsstrook, gecombineerde trambaan- autoverkeer, parkeren/ servicestrook, fietsstrook en voetpad. Dit is weergegeven in onderstaand dwarsprofiel (afbeelding 5).





Afbeelding 4 (links): Dwarsprofiel huidige situatie Kinkerstraat Midden
Afbeelding 5 (rechts): Dwarsprofiel huidige situatie Kinkerstraat West

Voetganger

De Kinkerstraat maakt deel uit van het Plusnet Voetgangers. Dit houdt in dat de straat zowel een doorgaande (route) als verblijfsfunctie heeft voor de voetganger. Het garanderen van voldoende en aantrekkelijke loop- en verblijfsruimte is een van de doelen van het Plusnet. Het bieden van effectieve voetgangersruimte vormt daarin een van de maatregelen.
In de huidige situatie is de beschikbare ruimte onvoldoende. De voetpadbreedtes variëren tussen de 2,2 en 5,1 meter. Op de voetpaden staan echter allerlei obstakels (afvalbakken, bankjes, bomen, trammasten, verkeersborden, geparkeerde fietsen/scooters, terrassen, reclame- en verkoopuitstallingen, etc.). Hierdoor is de effectieve breedte voor de voetganger veelal smaller.

De kruising van de Kinkerstraat met de Ten Katestraat wordt als onveilig ervaren. De oversteekplaats en zebrapad is mede door de tramhaltes erg druk. Voetgangers lopen veel door rood en fietsers negeren massaal de voorrangsregel en rijden door over het zebrapad.

Fiets

De Kinkerstraat maakt deel uit van het Plusnet Fiets. De Kinkerstraat voldoet 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 auto's meerijden.
De fietspaden liggen deels direct naast het trottoir, vlak of met een klein hoogteverschil. Het fietspad in Kinkerstraat Midden ligt pal naast de arcade. Voetgangers die van onder de arcade willen oversteken hebben slecht zicht op de naderende fietsers. Hierdoor zijn er veel (bijna) ongelukken.
De fietsstroken liggen aan de rijweg en deels direct aan het trottoir of parkeerstrook. Ter plaatse van de tramhaltering bevindt het fietspad zich tussen de tramhalte en voetpad.
Het fietspad (en fietsstrook) wordt op delen doorkruist om laad- en losplekken te bereiken.
In de Kinkerstraat is het fietsparkeren een probleem geworden. Bezoekers parkeren bij voorkeur de fiets voor de deur van de winkel wat de vrije doorgang voor voetgangers belemmerd.

Openbaar vervoer

De Kinkerstraat is hoofdnet OV. In de huidige situatie rijden tram 7 en 17. Huidige inrichting:
- De tram heeft deels een (verhoogde) vrijliggende trambaan, en een deel waar auto's meerijden met de tram (in 1 of twee richtingen).
- Taxi's, de nachtbus en nood- en hulpdiensten rijden op de trambaan (stad-in en uit).
- De trambaan wordt gekruist door oversteek bewegingen, parkeren en laden en lossen.
- Er zijn 3 haltes, deze haltes zijn niet aangepast aan de toegankelijkheid eisen:
    - Halte Bilderdijkstraat.
    - Halte Ten Katestraat.
    - Halte J.P. Heijestraat.

Doordat het tramspoor in de as van de rijbaan ligt, liggen de drie haltes in middenligging.
Ook bus 753 rijdt door de Kinkerstraat. Deze nachtlijn rijdt doordeweeks in een 60 minuten frequentie en stopt op de drie bovengenoemde tramhaltes.

Auto

De Kinkerstraat is een gebiedsontsluitingsweg met een maximum toegestane rijsnelheid van 50 km/uur en maakt deel uit van het basisnet.
Het autoverkeer heeft een rijrichting stad in, met uitzondering van het deel J.P. Heijestraat richting Kinkerbrug (omdat hier ook auto's moeten meerijden in de rijrichting stad uit).
Er zijn drie kruisingen/oversteken zijn met verkeerslichten geregeld. Op de kruispunten Kinkerstraat/Bilderdijkstraat en Kinkerstraat/J.P. Heijestraat staan verkeerslichten. De voetgangersoversteekplaats ter hoogte van de Ten Katestraat is geregeld met een drukknop installatie

Parkeren

In de Kinkerstraat zijn 74 fiscale autoparkeerplaatsen. Van maandag tot en met zaterdag kan er van 10.00 tot 18.00 uur alleen geparkeerd worden tegen het parkeertarief van €,- per uur. Van maandag tot en met zaterdag van 18.00 tot 10.00 uur en op zondag de gehele dag mag er ook geparkeerd worden door vergunninghouders.

Laden en lossen

Ten behoeve van het laden en lossen zijn negen laad- en losplekken in de Kinkerstraat. Een deel van de laad- en losplekken heeft een dubbele functie: buiten de venstertijden (7 - 11 uur) worden de vakken gebruikt als fietsparkeervak. In de regel wordt het laden en lossen veelal buiten de aangewezen plekken gedaan op de rijweg en/of op het fietspad. Vrachtwagens die midden op de rijweg staan blokkeren het doorgaande verkeer, die vervolgens over de trambaan rijden om de weg te vervolgen.

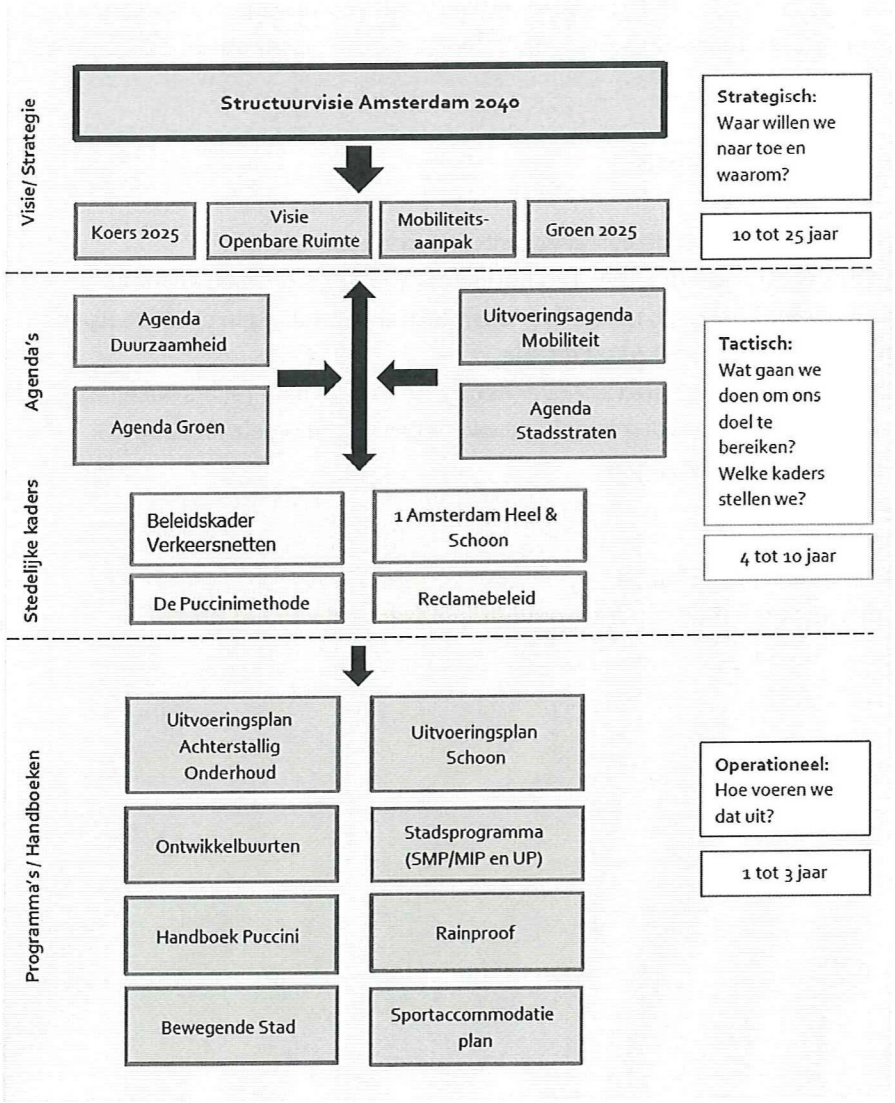
3.3. Knelpunten huidige situatie

Onderstaande knelpunten worden in de bestaande situatie ervaren.

- De oversteek / kruising Kinkerstraat met Ten Katestraat wordt als onveilig ervaren.
- Te weinig loopruimte voetgangers, mede door obstakels en uitstallingen op de voetpaden
- Conflict tussen voetganger en fiets naast arcade
- Nabij de kruisingen rijden de fietsers vaak over het trottoir als ze naar rechts willen omdat het fietspad bij rood voor rechtdoor vol met een file van fietsers staat (veelal in de spits).
- Fietsparkeren buiten de voorzieningen
- Laden en lossen op de rijweg
- Te smalle fietspaden
- Te krappe (niet toegankelijke) haltes
- Onbetrouwbaarheid van het OV door de onvoorspelbaarheid van het profiel.

4. Beleidskader

Door het bestuur van gemeente Amsterdam zijn er verschillende beleidskaders vastgesteld die betrekking hebben op de openbare ruimte en die op verschillende wijze van invloed zijn op de keuzes die gemaakt moeten worden bij de herinrichting van de Kinkerstraat.
Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen drie typen beleidsdocumenten (zie afbeelding 6). In dit hoofdstuk wordt voor de verschillende beleidsdocument aangegeven waar de prioriteiten liggen en welke invloed het beleid heeft op de vernieuwing van de Kinkerstraat.



Afbeelding 6: Types beleidsdocumenten

4.1. Visiedocumenten

Structuurvisie Amsterdam 2040: Economisch sterk en duurzaam (2011)

In de structuurvisie heeft Amsterdam haar ruimtelijke ambities tot 2040 vastgelegd. Hierbij wordt mede uitgegaan van vier grote bewegingen en zes ruimtelijke opgaven die bepalend zijn voor de ontwikkelingsrichting van onze stad. Eén van deze opgaven is het realiseren van hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte. De kwaliteit van leven in de stad wordt steeds belangrijker, en daarmee de inrichting en het gebruik van het publieke domein. Een en ander kan niet zonder betrouwbaar, frequent en comfortabel openbaar vervoer op regionale schaal.

In de structuurvisie wordt ook de term 'stadsstraat' gebruikt. Een stadsstraat is een straat die zowel een functie heeft als verblijfsgebied door de daar aanwezige winkels en horeca, maar daarnaast ook een verkeersfunctie vervult van en naar de binnenstad. De stadstraat is een radiale route en maakt veelal deel uit van een of meerdere hoofdnetten (fiets, ov, auto). Een ander kenmerk is dat de straat vaak te smal qua profiel is om te voldoen aan alle ontwerprichtlijnen die voor de hoofdnetten opgesteld zijn. Hierdoor moeten er keuzes worden gemaakt bij het maken van een nieuw ontwerp.

Visie Openbare Ruimte 2025 (2017)

De 'Visie Openbare Ruimte' beschrijft de belangrijke verblijfs- en economische functie die stadsstraten vervullen binnen het geheel van de openbare ruimte in Amsterdam, maar ook de grote betekenis voor het verplaatsen van mensen en goederen. Gesteld wordt dat in het verleden bij het verdelen van de schaarse ruimte in stadsstraten te weinig keuzes zijn gemaakt. Verwacht wordt dat de stad de komende jaren drukker zal worden door de onverminderde populariteit van de stad. De Visie Openbare Ruimte stelt daarom het doel bij het herinrichten van de meeste stadstraten prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers teneinde zo ook beter aan te sluiten op het veranderende gebruik van de openbare ruimte. Dat komt ten goede aan de verblijfskwaliteit en de verkeersveiligheid. Enkele stadstraten hebben naast een belangrijke verblijfsfunctie ook een belangrijke ontsluitende functie voor autoverkeer en openbaar vervoer. In sommige van deze straten is daarvoor voldoende ruimte, maar in andere zal de benodigde ruimte ten koste gaan van andere functies zoals autoparkeren of fietsparkeren.

De visie openbare ruimte beschrijft vijf ambities voor de toekomstige inrichting:
Ambitie 1 De openbare ruimte is ingericht op huidig en toekomstig gebruik
Deze ambitie gaat over het aanpassen van de openbare ruimte aan de wensen en behoeften van de huidige en toekomstige generaties. Vooral in drukke straten en centrumgebieden is meer ruimte nodig voor verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers.

Ambitie 2 De openbare ruimte ondersteunt de dynamiek van de stad
Deze ambitie gaat over de groei van de stad door het bouwen van minimaal 5.000 woningen* per jaar, de gevolgen daarvan voor de openbare ruimte in de gehele stad en het spreiden van de drukte. In nieuwe gemengde stadsbuurten zetten we in op levendige stadsstraten, stadspleinen en parken, zodat bewoners voorzieningen als winkels, horeca, en maatschappelijke voorzieningen in de directe woonomgeving aantreffen.

* In het coalitieakkoord 2018 is deze ambitie opgeschroefd tot 7500 – 10000 woningen

Ambitie 3 De openbare ruimte wordt duurzaam ingericht en beheerd
Deze ambitie gaat over het bijdragen aan de Amsterdamse duurzaamheidsambities met de inrichting en het beheer van de openbare ruimte. .

Ambitie 4 De openbare ruimte wordt overal op verzorgd niveau onderhouden en beheerd
Deze ambitie gaat over een toegankelijke, veilige, mooie en schone openbare ruimte. Het meer intensieve en gevarieerde gebruik vraagt erom. Overal in de stad.

Ambitie 5 Het inrichten en beheren van de openbare ruimte is een gezamenlijke opgave
Steeds meer Amsterdammers en ondernemers zijn betrokken bij wat er in hun buurt gebeurt en willen meedoen en meebepalen. De gemeente biedt hiervoor ruimte. Met heldere afspraken en een eigen verantwoordelijkheid om de openbare ruimte voor iedereen schoon en prettig te houden.

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.

4.2. Stedelijke kaders

Onderzoeksrapport (agenda) stadsstraten (2017)
Het Onderzoeksrapport Stadstraten geeft richting aan de keuzes die er gemaakt moeten worden in de beperkte openbare ruimte conform de uitgangspunten en analyse vastgelegd in de plusnettensystematiek van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam 2030.

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.

In rapport is het concept stadsstraten verder verkend en zijn alle voldragen stadsstraten in Amsterdam geprioriteerd naar de mate waarin investeringen, ter verbetering van het openbare ruimte domein, noodzakelijk zijn. Alle voldragen stadsstraten in de stad zijn hierbij vergeleken op zeven elementen in het verkeers- en het verblijfsdomein, waarbij ook onderscheid is gemaakt tussen elementen betreffende de inrichting en het gebruik van de straat. Deze zeven elementen zijn:
• Economisch florerende straat.
Betreft de mate waarin de straat zijn commerciële, verzorgende diensten levert, op wijk-, stadsdeel- en stadsniveau.
• Interactie/drukte.
Betreft de mate waarin in de straat veel, verschillende mensen, om verschillende redenen, op verschillende momenten van de dag aanwezig zijn.
• Doorstroming plus- en hoofdnet.

Betreft de mate waarin in de straat de doorstroming van de verschillende modaliteiten is gewaarborgd, zoals bedoeld in de verschillende plus- en hoofdnetten van de gemeente Amsterdam.

- Verkeersveiligheid.

Betreft de mate waarin in de straat de oversteekbaarheid is gewaarborgd, en de veilige gebruiksrelatie tussen langzaam en snel verkeer.

- Parkeerdruk.

Betreft de mate waarin de straat het gevoel oproept dat je er gemakkelijk je auto en/of fiets kunt parkeren.

- Voetgangersruimte.

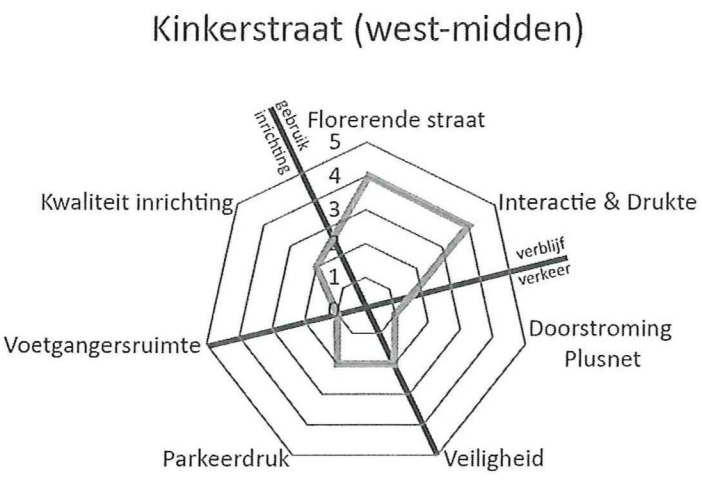
De mate waarin de straat fysiek de ruimte biedt aan voetgangers.

- Kwaliteit inrichting.

De mate waarin de inrichting van de straat bijdraagt aan de verblijfskwaliteit en de verkeersfunctie. Verblijfskwaliteit heeft betrekking op zowel de 'vloer' (straatprofiel, bestrating, straatmeubilair, bomen) als de 'wanden' (architectuur van de gevels, groen, beleving op ooghoogte).

Voor de stadsstraten is één score bepaald voor ieder van de zeven kwaliteiten. Deze scores varieerde van zeer matig tot zeer goed (score van 1 tot 5). Voor de Kinkerstraat resulteert dat in onderstaande "spinnenweb" (afbeelding 7).

Het spinnenweb laat zien dat deze straat bovengemiddeld goed functioneert op economisch en sociaal vlak. Alle andere aspecten scoren daarbij matig tot zeer matig, waarbij de grootste opgaven liggen in de hoeveelheid voetgangersruimte en de doorstroming van de plusnetmodaliteiten voetganger en fiets. Oplossingsrichtingen voor het verbeteren van deze straat moeten daarom ook voornamelijk worden gezocht in het verkeerdomein.



Afbeelding 7: beoordeling Kinkerstraat als stadstraat op zeven elementen.

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
Tram/nachtbus	Hoofdnet
Auto	Basisnet

Tabel 1: overzicht verkeersfunctie per modaliteit.

In het 'Beleidskader Verkeersnetten' staan de belangrijkste routes voor voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto. Beschreven wordt welk doel ze hebben en aan welke kwaliteitseisen ze moeten voldoen. Het Beleidskader is nodig om ervoor te zorgen dat er een duidelijke hiërarchie is in de structuur van de wegen in de stad. In het document komt de 'Afweging in Stadsstraten' aan de orde. Gesteld wordt dat de verkeersfunctie van de stadsstraten heel verschillend is, maar ze behoren allemaal tot het Plusnet voetganger en de meesten zijn ook Plus- of Hoofdnet fiets. Daarmee is er bij eventuele herinrichting vrijwel altijd prioriteit voor voetganger en fiets, zeker waar sprake is van verkeersveiligheidsknelpunten.

Het kader wordt gebruikt als basis voor keuzes voor investeringen in de verkeersnetten en voor het maken van keuzes als – bijvoorbeeld door ruimtegebrek - niet aan alle doelen en eisen kan worden voldaan. Het is ook het kader van de gemeente om ruimtelijke plannen aan te toetsen.

Bij de benoeming van de verschillende netwerken is, waar dat mogelijk was, 'stapeling' van meerdere Plusnetten vermeden. De stad en dus ook de netwerken zijn historisch gegroeid en zeker voetgangers- en fietsstromen laten zich slechts beperkt sturen. Daardoor is niet te vermijden dat meerdere netwerken met een hoge prioriteit, ruimte moeten delen in straten die te smal zijn om aan alle toetswaarden en eisen te voldoen

De noodzaak om afwegingen te maken komt voort uit drie zaken:.
1. Beperkte ruimte om aan alle kwaliteitswensen te voldoen.
2. Beperkte tijd om binnen acceptabele tijd iedereen over een drukke kruising te leiden.
3. Beperkte middelen om, waar niet voldaan wordt aan toetswaarden en eisen, te investeren in verbeteringen.

Overal waar een of meer van deze vormen van beperking aanwezig is, is het maken van afwegingen noodzakelijk. Hierbij worden de volgende hoofdprincipes gehanteerd.
1. Het eerste hoofdprincipe is dat 'Plusnet' boven 'Hoofdnet' en 'Hoofdnet' boven 'Basisnet' gaat. Uiteraard gaat dit niet tot elke prijs. Zo is een stoep, de basismaat voor voordeurtoegankelijkheid een ondergrens bij de verdeling van ruimte in een straat. Randvoorwaarden bij kruisingen met verkeerslichten zijn: maximaal acceptabele wachttijdenen

geloofwaardigheid voor de verkeersdeelnemers met het oog op veiligheid (voorkomen roodlichtnegatie) en het vermijden van blokkades. Hiervoor zijn normen vastgesteld, die te vinden zijn in de Afwegingsleidraad Verkeersnetten.

2. Een tweede hoofdprincipe bij de afweging tussen gelijkwaardige (Plus- of Hoofdnet-) niveaus is, dat een Plusnet waar op routeniveau het minst voldaan wordt aan de toetswaarden, prioriteit krijgt bij de toedeling van ruimte en tijd. Het gaat hier uitdrukkelijk om een beoordeling op routeniveau en niet op het niveau van een wegvak of één kruising. Als een klein deel van de route niet voldoet aan de toetswaarde voor doorstroming kan dat gecompenseerd worden door een betere doorstroming verderop.

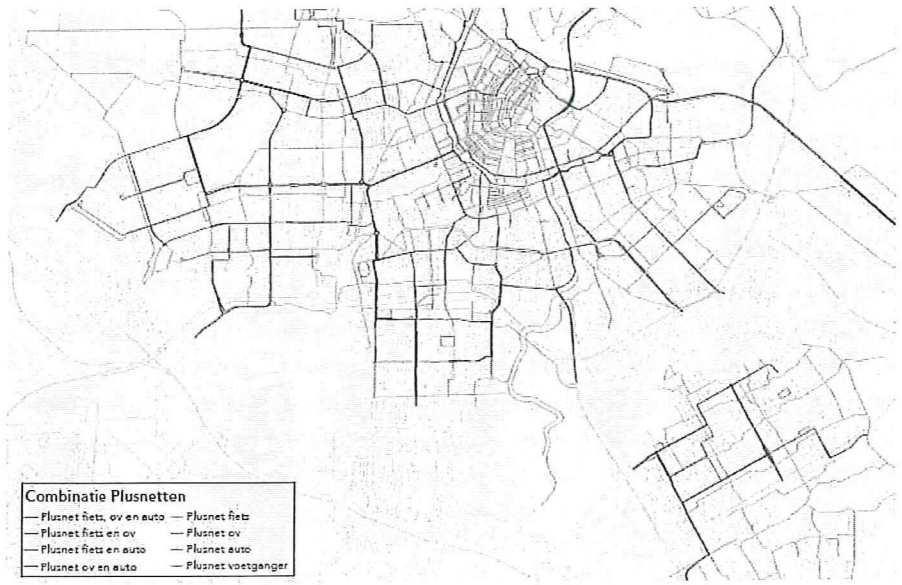
3. Een derde hoofdprincipe bij de afweging tussen gelijkwaardige netwerkniveaus is dat grotere verkeersstromen, in de verdeling van (rest-) ruimte en -tijd, meer voorrang verdienen dan kleinere verkeersstromen. Het gaat daarbij om het aantal personen en niet om het aantal voertuigen.

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 (afbeelding 8).

De Mobiliteitsaanpak Amsterdam geeft aan dat op Plusnetten een hogere snelheid gehaald moet worden dan op niet-Plusnetten. Dit vertaalt zich in de opgave om verliestijden in de verkeersregeling in de Plusnet-richting te beperken, zodat er aan de trajectsnelheid voldaan kan worden. De beperkte wachttijd komt terug in de zogenoemde streefwaarden. Voor iedere verkeersdeelnemer is een maximale wachttijd bij verkeerslichten bepaald. Deze is opgebouwd uit twee aspecten: verkeersveiligheid en geloofwaardigheid. Zo is de maximale wachttijd voor tram 20 seconden, voor langzaam verkeer 45 seconden en voor autoverkeer 90 seconden.

Het Afwegingskader vormt een leidraad, de precieze invulling is overgelaten aan de beoordeling van de verkeersregelkundig ontwerper in overleg met de beheerafdeling van de verkeerslichten.



Afbeelding 8: Beleidskader verkeersnetten Amsterdam 24 januari 2018

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 Plusnet 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.

1 Amsterdam Heel & Schoon (2017)

1 Amsterdam Heel & Schoon wordt een beleidskader waarin de focus ligt op het systeem van beheer en onderhoud op basis van een objectieve methodiek en daarmee de mogelijkheid geeft aan de gemeenteraad om scherper, sneller en beter geïnformeerd te sturen op de kwaliteit van de openbare ruimte. Zowel voor het onderhouden en schoonhouden van de stad.

Buitenreclame (2016)

Buitenreclame wordt een beleidskader waarin de focus ligt op reclame objecten als een belangrijk onderdeel van de openbare ruimte in de stad. Zij leveren reclame inkomsten op voor de gemeente en bieden diverse objecten een podium voor de culturele sector en lokale ondernemers. Reclame biedt tevens de mogelijkheid om straatmeubilair van hoge kwaliteit en systemen voor publieksinformatie te plaatsen en diverse objecten op een hoog niveau te beheren. Hierbij is het doel om toe te werken naar een rustig en overzichtelijk straatbeeld met een minimum aan obstakels.

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. Ook staan er nu afspraken in over de vormgeving van openbare verlichting (dit was onderdeel van het voormalige Beleidskader Verlichting uit 2005) en het straatmeubilair.
De Puccinimethode Rood is de beleidsmatige uitwerking om met eenvoudige, beproefde materialen zoals 30x30 betontegels en gebakken klinkers een hoge kwaliteit te bereiken. De methode geeft deze ambitie (zowel inhoudelijk als procesmatig) vorm en staat voor de totstandkoming van één Amsterdamse traditie en cultuur bij de inrichting van de openbare ruimte.

Lijnennetvisie 2018 (vastgesteld door Vervoerregio Amsterdam december 2016)

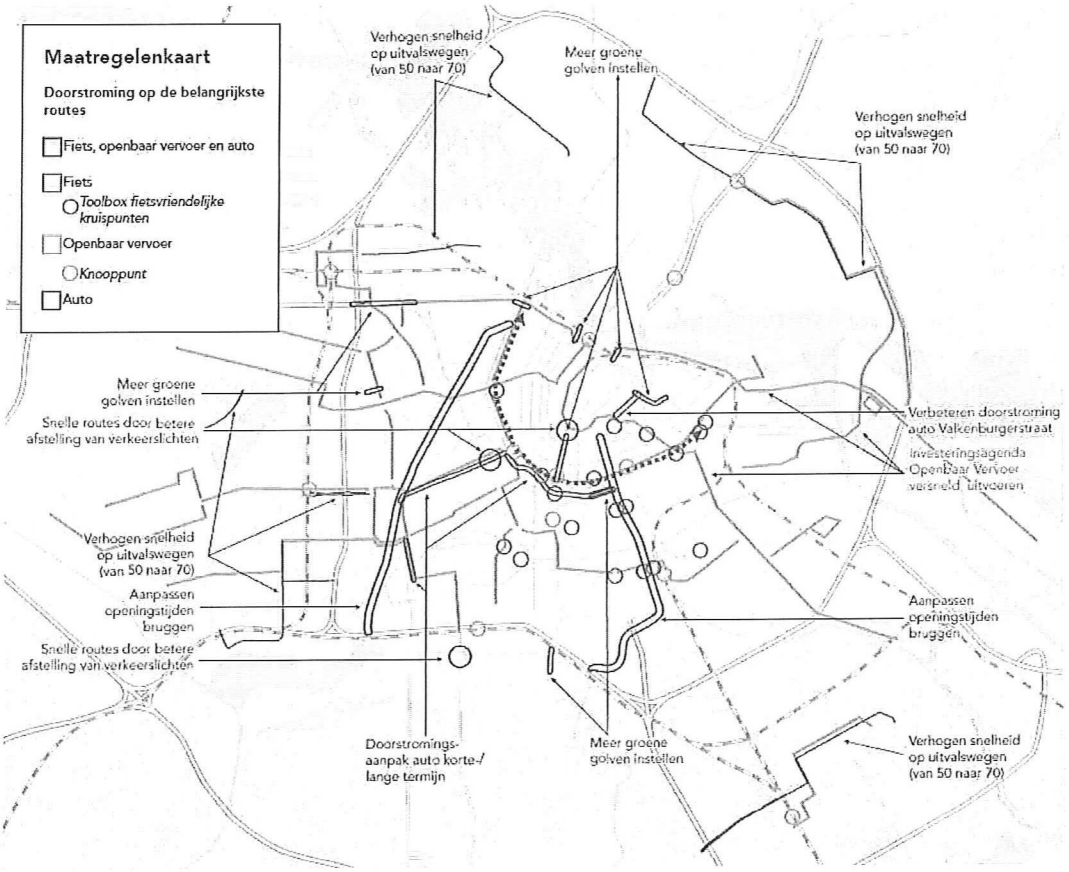
De Lijnennetvisie geeft de kaders aan hoe het openbaar vervoer eruit gaat zien vanaf de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn. Specifiek gaat het in op het aansluiten van het stads- en streekvervoer op de Noord/Zuidlijn en hoe het overig deel van het lijnennet er uit komt te zien. Op basis hiervan en binnen de kaders van het Programma van Eisen op het gebied van kwaliteit en bereikbaarheid van het openbaar vervoer hebben vervoerders een Vervoerplan 2018 opgesteld. Hierin zijn de uitgangspunten voor de dienstregeling en vastgelegd. Het dagelijks bestuur van de Vervoerregio heeft het Vervoerplan 2018 van het GVB vastgesteld.

4.3. Agenda's en Programma's

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 (zie afbeelding 9).

In de Uitvoeringsagenda Mobiliteit staan ook uitgangspunten met betrekking tot het parkeren. Parkeren van auto's in de stad kan zowel op straat als in garages. In de meeste gebieden in Amsterdam geldt betaald parkeren op straat. Hiermee stuurt de gemeente op een maximale parkeerdruk van 90%. Dit houdt in dat van de 100 parkeerplaatsen er 10 vrij zijn. Dit zorgt ervoor dat het zoekverkeer beperkt blijft en geen onnodige rondjes gaat rijden. Naast het betaald parkeren stuurt de gemeente hier ook op door een beperkt aantal parkeervergunningen aan bewoners en bedrijven af te geven.



Afbeelding 9: Doorstromingsmaatregelen in de Uitvoeringsagenda Mobiliteit (2015)

In het Beleidskader Plusnetten staat (blz. 39) dat de opheffing van parkeerplaatsen pas is toegestaan als de parkeerdruk niet hoger is dan 90%. Bij een hogere parkeerdruk moeten de opgeheven parkeerplaatsen elders worden gecompenseerd. (ps. uit de gehouden

parkeeronderzoeken in de Kinkerstraat blijkt dat de gemiddelde parkeerdruk schommelt tussen 54 – 60% op de dinsdag en 50 – 73% op de zaterdag).

In de gevallen dat parkeerplaatsen moeten verdwijnen ten bate van andere functies of doelstellingen (o.a. doorstroming, verkeersveiligheid, voetgangers, fietsers, verblijven) is het van belang dat deze doelstelling van 90% overeind blijft. Anderzijds dient ook naar de economische effecten worden gekeken van het verminderen van parkeerplaatsen.

Uit onderzoek (Goudappel Coffeng, 2011) blijkt dat minder parkeerplaatsen een impuls betekent voor het verblijfsklimaat (horeca, terrassen, modisch aanbod), maar een omzetafname voor autoafhankelijke functies. Het aantal aanwezige autoafhankelijke functies in de Kinkerstraat is nu laag. Een onder automobilisten gehouden enquête (in 2017) in de Kinkerstraat, die hun auto parkeerden, laat zien dat op zaterdag 63% van de respondenten met de auto blijft komen als het aantal parkeerplaatsen wordt verminderd; op de vrijdag is dat percentage echter slechts 23%.

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 (zie hoofdstuk 1) bestaan er nog drie andere investeringsagenda's: één voor de fiets, één voor verkeersveiligheid en één voor de weg. Maatregelen uit de Investeringsagenda Fiets zijn onder andere het verbeteren van de fietsinfrastructuur, fietsparkeren in stadscentra en bij de OV-haltes. De projecten uit de Investeringsagenda Fiets gaan tussen 2015 en 2025 in uitvoering. In het investeringsprogramma Verkeersveiligheid zijn maatregelen opgenomen voor verkeersveiligheid in het algemeen zoals verbeteren schoolomgevingen, Duurzaam Veilige inrichtingen, educatie en campagnes. Van belang is dat maatregelen die voortkomen vanuit de vier investeringsagenda's (Weg, Fiets, Verkeersveiligheid en OV) goed op elkaar worden afgestemd. Als maatregelen uit deze agenda's conflicteren, dan is het Afwegingskader Plusnetten leidend.

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. In het MJP is opgenomen dat er meer stallingen gebouwd worden, bestaande fietsroutes verbeterd worden en maatregelen om te zorgen dat iedereen die op de fiets stapt comfortabel kan doorfietsen en gemakkelijk parkeert. Als fietser houd je ook rekening met de andere weggebruikers. Daarnaast willen we de bewoners, voor wie dat niet vanzelfsprekend is, stimuleren om de fiets te pakken.

Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021

Meer fietsers en voetgangers, minder auto's. Het verkeer in Amsterdam is in de afgelopen jaren behoorlijk veranderd. De stad is drukker geworden en populair bij bezoekers, bewoners en bedrijven. Het aantal fietsers en voetgangers is flink gestegen. Ook maken meer mensen gebruik van het openbaar vervoer. Het aantal mensen dat de auto neemt, is juist gedaald.
Deze ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid. Met het Meerjarenplan Verkeersveiligheid zet Amsterdam stevig in op het nog veiliger maken van de Amsterdamse straten, voetpaden en fietspaden. Het meerjarenplan richt zich vooral op preventie van ongevallen bij kwetsbare groepen, gedragsverandering in het verkeer en ruimtelijke maatregelen die het verkeer veiliger maken.

Stadsprogramma (in ontwikkeling)

Het doel van het Stadsprogramma is om samenwerking tussen partijen te stimuleren en te sturen en ook de hinder en overlast van werkzaamheden voor bewoners, bedrijven en gebruikers van de stad beperkt te houden. Dat gebeurt over de hele termijn van eerste vorming van opgaven tot en met uitvoering van werkzaamheden op straat. Het Stadsprogramma bestaat uit drie deelprogramma's:

- het SMP (strategisch meerjaren programma)
- het MIP (meerjaren investering programma)
- het UP (uitvoeringsprogramma)

4.4. Bestuurlijk

Coalitieakkoord 2018

In het coalitieakkoord zijn een aantal ambities opgenomen ten aanzien van mobiliteit en luchtkwaliteit. Onderstaand de punten die van belang zijn voor dit project

Voorrang voor voetganger, fietser en openbaar vervoer

Niemand kan er om heen, het wordt steeds drukker in de stad. De stad slibt langzaam dicht. Fietsers en voetgangers hebben te weinig ruimte. En Amsterdam overschrijdt de normen voor luchtkwaliteit flink; Amsterdammers roken ongemerkt zes sigaretten per dag. Het is tijd voor echte keuzes, waarin we voorrang geven aan voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer en waarin Amsterdam autoluw wordt.

Amsterdam Autoluw

- We komen met een ambitieuze 'Agenda Amsterdam Autoluw' en daartoe onderzoeken we vijf richtingen in samenhang:
    1. Parkeervrije Grachtengordel;
    2. Binnenstad (stadshart) zoveel mogelijk autovrij;

3. Parkeerluwe woonstraten;
4. Meer ruimte in stadsstraten voor voetganger en fietser;
5. 'Knips' in plus/hoofdnet auto

- We hebben als doel om in 2025 7.000 tot 10.000 parkeerplekken te hebben opgeheven.

Een haalbaarheidsonderzoek hiernaar maakt onderdeel uit van de Agenda Amsterdam Autoluw.

- Er komt meer ruimte voor de fiets en dat betekent dat er ook meer wordt geïnvesteerd in fiets-infrastructuur om fietsen aantrekkelijker en veiliger te maken. Het huidige meerjarenplan &ets wordt aangescherpt.
- We richten ons op het verbeteren van de logistiek van bevoorrading van de stad. Er wordt ingezet op bundeling van goederen, intensiever gebruik van water en cargo-hubs. Ook is er speciale aandacht voor pakketbezorging.

Luchtkwaliteit en veiligheid

- In Amsterdam gaat met het oog op veiligheid en de luchtkwaliteit de maximumsnelheid omlaag. We zetten in op het zoveel mogelijk verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur in woonstraten en 80 op de A10.
- We willen het verkeer veiliger maken met gebruik van verkeerspsychologie en door het beperken van de maximumsnelheid, zeker rondom scholen. De snorfiets gaat van het fietspad en het ontheffingenbeleid voor afwijken van verkeersregels wordt aangescherpt.
- We gaan onderzoek doen naar de mogelijkheden en kosten van handhaving om parkeren op de stoep van LEV's (Light Electric Vehicles) en Biro's en Canta's (zonder zorgindicatie) tegen te gaan.

5. Ontwerpuitgangspunten

Ten behoeve van het ontwerpproces zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd. Deze zijn voortgekomen uit de verschillende beleidskaders (zoals beschreven in Hoofdstuk 4) en dragen bij aan het oplossen van de knelpunten in de huidige situatie.

5.1. Inrichting

- Bij het verdelen van de schaarse ruimte krijgen verblijfsfuncties, voetgangers en fietsers prioriteit.
- De inrichting van de openbare ruimte maakt flexibel gebruik mogelijk. Dat betekent eenvoudige straatprofielen met zo min mogelijk obstakels en barrières.
- De openbare ruimte is comfortabel en veilig toegankelijk voor iedereen.
- De gemeente is terughoudend met (het plaatsen van) vaststaande objecten in de openbare ruimte, zoals afvalcontainers, kiosken, telecommunicatiekastjes, licht- en trammasten, bankjes etc..
- De Amsterdamse openbare ruimte is overal mooi ingericht.
- In algemene zin moet het ontwerp en de maatvoering van de nieuwe inrichting bijdragen aan het verblijfsklimaat van de straat. De maatvoering moeten voldoen aan de Leidraad CVC en ASVV/ CROW richtlijnen.
- Inrichting, beplanting en materialen gaan lang mee en worden mooi oud. De gemeente kiest voor materialen en beplanting die zich hebben bewezen in de Amsterdamse situatie van intensief gebruik, een vochtig klimaat met meer piekbuien en een slappe bodem.
- Materiaalgebruik conform de Puccinimethode

5.2. Voetgangers

- Meer (verblijfs)ruimte creëren voor voetgangers tot 2,90 meter breedte (minimale breedte van vrije doorloopruimte: 2,2 meter, conform voetgangers tool);
- Een goede doorgang en toegankelijk, zonder hinder van obstakels en moeilijk te overbruggen hoogteverschillen;
- Betere oversteekbaarheid van de straat, zonder verkeersveiligheidsrisico door verschil in snelheid met ander verkeer;
- Goede aansluiting op bestaande looproutes;
- Sociaal veilig, zowel subjectief als objectief;
- Goede zichtlijnen, waardoor de oriëntatie gemakkelijk gaat.

5.3. Fietsers

- Ontwerp en maatvoering (breedte 2,5 meter) van het fietspad en fietsvoorzieningen waar mogelijk conform standaard kwaliteitseisen gemeente Amsterdam.
- Snel en comfortabel door de stad met een breedte conform CVC
- Verkeersveilig en sociaal veilig
- Voldoende fietsparkeervoorzieningen

5.4. Tram

- Goede doorstroming en verbeteren betrouwbaarheid en daarmee ook duurzaam exploiteerbaar
- Sociaal - en verkeersveilige tramhaltes binnen een straal van 800 meter vanaf elke woning met een goede toegankelijkheid en voldoende lengte.

5.5. Auto

- De huidige parkeerplaatsen (zoveel als mogelijk) opheffen, conform het coalitieakkoord 2018, zonder compensatie elders, waardoor meer ruimte ontstaat voor een voorzieningenstrook
- Garanderen basisbereikbaarheid voor bestemmingsverkeer en laden en lossen.
- Handhaven éénrichtingsverkeer stad-in tussen Bilderdijkstraat en J.P. Heijestraat
- Handhaven twee richtingen tussen J.P. Heijestraat en Kinkerbrug

5.6. Voorzieningenstrook

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

5.7. Groen en duurzaam

- Meer groen in de openbare ruimte.
- Voldoende groeiruimte voor gezonde en levensvatbare bomen.
- Keuzes bij inrichting en beheer van de openbare ruimte zijn duurzaam en groen. Amsterdam levert een wezenlijke bijdrage aan een circulaire economie door voor haar openbare ruimte zoveel mogelijk in te zetten op hernieuwbare en duurzame materialen.
- De openbare ruimte is klimaatbestendig ingericht (o.a. rainproof).
- We ondersteunen slimme oplossingen voor duurzaam gebruik van de openbare ruimte.

5.8. Proces

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

6. Ontwerpverkenning

Aan de hand van de analyse van de huidige situatie zijn de knelpunten geïnventariseerd en de wensen voor de toekomstige inrichting
Op basis van de stedelijke beleidskaders ten aanzien van voetganger, fietser, openbaar vervoer en auto en openbare ruimte is verkend wat er mogelijk is. De verschillende varianten zijn ingegeven door de gebruikswensen voor nu en in de toekomst en worden getoetst aan de doelstelling van het project.

6.1. Ruimtelijk

In ruimtelijke zin is er het streven om van de Kinkerstraat een mooie, typische Amsterdamse, woon-/winkelstraat te maken. Een transformatie van stenig en hectisch naar aangenaam, overzichtelijk en zo groen mogelijk. Echt rustig zal het nooit worden in de Kinkerstraat. De straat zal altijd een stedelijke drukte uitademen en heeft in die zin ook een zekere aantrekkingskracht. In de Kinkerstraat is beperkte ruimte beschikbaar waarbinnen alle voorzieningen ondergebracht moeten worden. Toch is het mogelijk om, met slimme keuzes en combinaties van weggebruikers, ruimte te winnen en opnieuw in te delen.
Voor voetgangers dan wel winkelend publiek is het beschikbare trottoir aan de zuidzijde soms erg beperkt. Laveren tussen winkeluitstallingen en fietsrekken in een kleine ruimte is niet fijn en kan beter.
Net zo belangrijk is het toevoegen van volwaardig groen, met name bomen, in de straat. In de relatief brede Kinkerstraat horen bomen van formaat om de openbare ruimte méér stedelijke allure mee te geven. Een goed voorbeeld is de onlangs heringerichte Ten Katemarkt waarbij meteen al redelijk grote platanen tussen de marktkramen zijn aangebracht. Bomen en groen hebben ook een zeer gunstig klimatologisch effect op lokaal niveau (vochtigheid en stof afvang). Verder moet het aantal typen materialen zo klein mogelijk gehouden worden; dit geeft méér rust in het straatbeeld.

6.2. Verkeersveiligheid

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

a. Geen parkeren meer in de straat .
   Het plusnet voetganger en fiets krijgt beleidsmatig een hogere prioriteit dan het hoofdnet OV. Voor het hoofdnet OV is het daarentegen van belang dat, als grootste persoonsvervoerder per m2, de betrouwbaarheid van het netwerk in stand blijft. Daarmee zal impliciet de keuze in het profiel ten koste gaan van de auto (basisnet). De bereikbaarheid en doorstroming van het autoverkeer, door middel van

eenrichtingsverkeer, moeten daarbij gewaarborgd blijven. De ruimte kan gevonden worden door de huidige parkeerplaatsen (deels) op te heffen, conform het coalitieakkoord 2018, zonder compensatie elders.

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

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

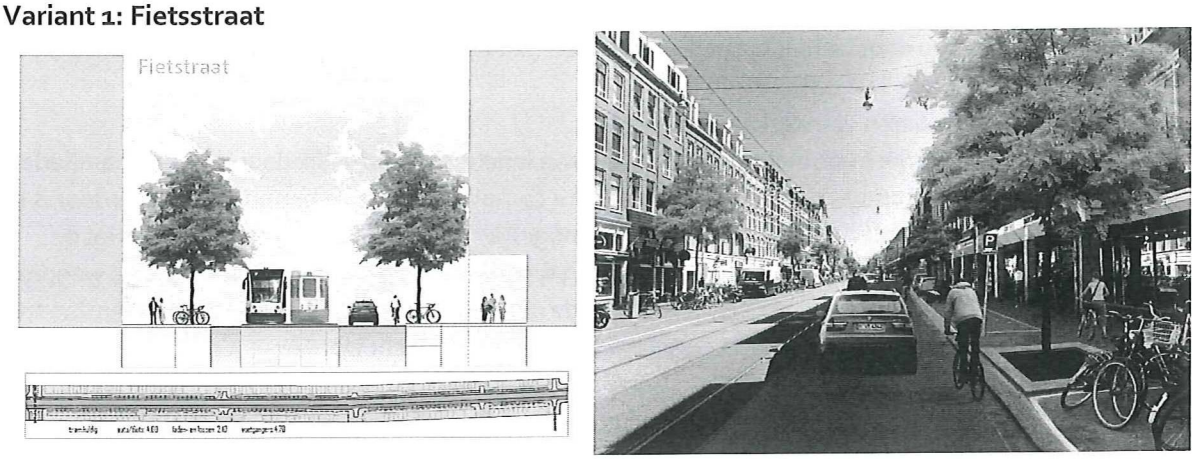
d. Verlagen snelheid rijweg. De maximale snelheid ligt nu op 50 km/uur. Voor een verbetering van de verkeersveiligheid is een verlaging naar 30 km/uur wenselijk. Dit kan echter ten koste gaan van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. Hier zal met GVB en MET over gesproken moeten worden.

e. Van drie naar twee tramhaltes.
Geen van de haltes in de Kinkerstraat voldoen aan de toegankelijkheideisen. Ze zijn veelal te smal. Om de oversteekbaarheid ter hoogte van de kruising met de Ten Katestraat te verbeteren (en daarmee de algemene verkeersveiligheid) worden de haltes Ten Katestraat en de J.P. Heijestraat gecombineerd tot 1 haltepaar op een locatie tussen de Ten Katestraat en de J.P. Heijestraat. De halte bij het kruispunt Kinkerstraat/Bilderdijkstraat blijft op de huidige locatie liggen.

6.3. Ontwerpvarianten

In deze ontwerpverkenning wordt een aantal ontwerpvarianten gepresenteerd die als basis dienen voor de discussie over het gewenste profiel. Het profiel voor Kinkerstraat Midden is hierbij het uitgangspunt. Voor Kinkerstraat West kan een afwijkend profiel noodzakelijk zijn vanwege de afwijkende breedte tussen de gevels.
Aan de hand van de verschillende profielen, getoetst aan de uitgangspunten, worden de voor- en nadelen bepaald.

Variant 1: Fietsstraat



Afbeelding 10: Variant 1

In dit model wordt het auto- en fietsverkeer (stad in) samengebracht op één wegdeel van 3.50 meter breed. Fietsers krijgen dus ruim baan maar zijn vanwege de aanwezigheid van de auto enigszins kwetsbaar. Elders in de stad zijn ondertussen goede ervaringen met fietsstraten. Ook wordt de wegbreedte voor de fietsers stad-uit ruimer in dit model, namelijk van 1,85 meter naar 2,50 meter.
Het trottoir aan de Noordzijde komt er bekaaid vanaf. De breedte wordt versmald van 2.60 meter naar 2.20 meter. Voor een winkelstraat is dit niet wenselijk. De oorzaak van deze versmalling heeft te maken met de parkeerstrook aan de zuidzijde. Deze moet in combinatie met een naastgelegen fietsstraat een breedte hebben van 3.40 meter (uitstappen en veiligheid).
Qua materialisatie zal de fietsstraat hoogstwaarschijnlijk worden uitgevoerd in rood asfalt waardoor de verscheidenheid aan materialen in de straat verder zal toenemen.

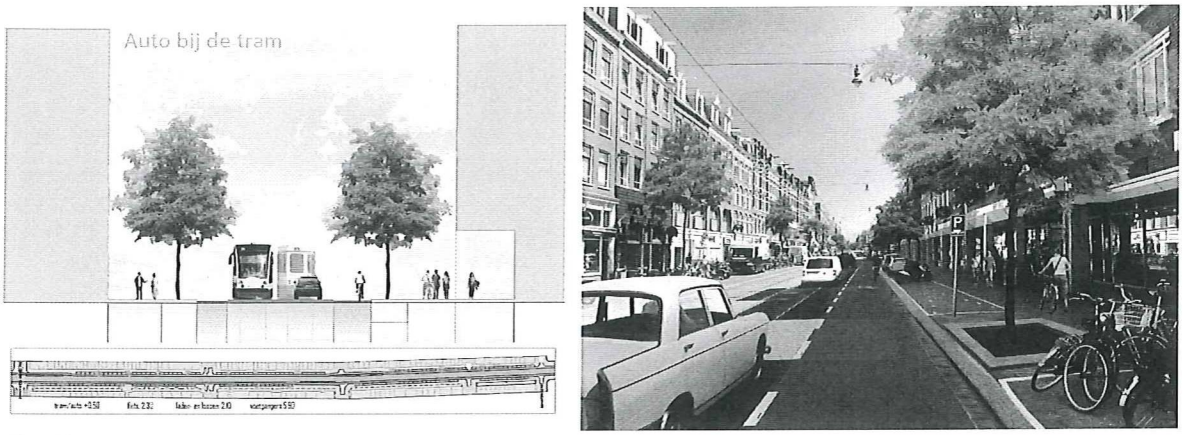
Voordelen

- Ruim trottoir aan Zuidzijde
- Veel ruimte voor fietsers op fietsstraat
- Auto als gastgebruiker op fietsstraat
- Heldere 30km indeling met verkeersdrempels in rijweg
- Goede doorstroming op trambaan, ook op kruispunten
- Duidelijke service stroken voor L+L, fietsparkeren, groen, meubilair en containers

Nadelen

- Gedraagt de automobilist zich als gast?
- Geen vrijliggende fietspaden
- Autoparkeren opgeheven
- Verkeersdrempels in fietsroute richting centrum
- Vrachtauto's voor laden en lossen in conflict met fietser
- Groot deel van het profiel voor tram en auto, beperkte ruimte voor overige gebruikers
- Wijkt af van beleid hoofdnetten

Variant 2: Auto op de trambaan



Afbeelding 11: Variant 2

In dit model wordt het autoverkeer gecombineerd met de tram. Ook voor parkeren is in dit model geen plek. De ruimtewinst komt ten goede aan de fietser en voetganger.
De fietsers krijgen een eigen strook van 2.50 meter in beide richtingen. Aandachtspunt met betrekking tot de fietsveiligheid is het laad- en losverkeer wat vanuit de rijweg over de fietsstrook moet rijden om de servicestrook te bereiken. Aan de andere kant is dit ook geen onbekend fenomeen in de stad. Het trottoir aan de noordzijde krijgt een voorname breedte van maar liefst 3.45 meter.

Voordelen

- Eenduidig profiel, vergelijkbaar als Kinkerstraat Oost
- Ruim trottoir aan beide zijden van de weg
- Brede fietsstroken aan beide zijden van de weg
- Duidelijke plek voor auto en tram, zij delen de rijbaan
- Profiel grotendeels beschikbaar voor overige gebruikers
- Duidelijke voorzieningenstroken voor L+L, parkeren, meubilair en containers
- Past bij beleid hoofdnetten, fietsers en voetgangers ruim baan
- Sluit aan op huidige situatie Kinkerstraat West

Nadelen

- Niet vanzelfsprekend 30 km weg
- Wegindeling gelijk aan gebieds-ontsluitingsweg met gescheiden rijbanen, leest als 50km weg
- Mogelijk moeilijker oversteken door hogere snelheid auto's
- Oversteken fietspad door vrachtauto's voor laden en lossen
- Snorfietsers moeten tussen de rails rijden
- Mogelijk knelpunt bij kruisingen vanwege afslaande auto's, daardoor belemmering tram
- Auto's rijden achter de tramhaltes langs, dit kan onveilige situaties opleveren bij het in- en uitvoegen op de trambaan.
- Versmalling fietsstroken ter hoogte van tramhaltes