Vooronderzoek Utrechtsestraat juli 2022

1. Advies

In 2010 is brug 34 in de Utrechtsestraat (Herengracht) deels vernieuwd. Brug 37 en 75 (Keizersgracht en Prinsengracht) zijn toen niet vernieuwd, maar het maaiveld is in 2010 wel volledig geherprofileerd. In 2019 is verkend of brug 34, 37 en 75 op korte termijn vervangen moeten worden. Er is toen besloten de bruggen te monitoren. Op dit moment staan de bruggen op de planning om in 2027-2028 (gedeeltelijk) vernieuwd te worden, na afronding van de Oranje Loper en de Leidsestraat.

Rekening houdend met het feit dat er meerdere wensen en eisen zijn bij diverse stakeholders over het gebruik van de Utrechtsestraat, is een onderzoek gedaan om te achterhalen of de opgave in 2027 alleen het herstellen van bruggen betreft, of dat een integrale herinrichting gewenst is. Hiervoor zijn 24 gesprekken gevoerd met zowel interne als externe stakeholders. De inventarisatie heeft als doel om eind 2022 hierover een principebesluit voor te leggen aan het DB van stadsdeel Centrum en de wethouder Verkeer en Vervoer. Om een principebesluit te kunnen nemen is ook de financiële ruimte van belang. In het Amsterdams Akkoord is er veel aandacht voor het onderhouden van de bestaande stad en het herstel van de bruggen en kademuren. Maar door de beperkte financiële ruimte ligt de nadruk op groot onderhoud en herstel en worden grote herinrichtingen uitgesteld.

In dit vooronderzoek is een inventarisatie gedaan naar de wensen en eisen voor het functioneren en de inrichting van de Utrechtsestraat, met als belangrijkste onderwerpen: 1) het herstellen van de drie bruggen, 2) de toekomstvisie van de Utrechtsestraat (profiel en modaliteiten) en 3) de aansluiting van eventuele maatregelen en/of herinrichting van de Utrechtsestraat op omgevingsprojecten. De uitkomsten zijn tegen elkaar afgewogen en rekening houdend met de gemeentelijke ambities, wordt geadviseerd het volgende mee te nemen in de besluitvorming naar het bestuur:

1. De drie bruggen van de Utrechtsestraat zijn in slechte staat en moeten (deels) hersteld worden. De belangrijkste afweging binnen de scope van de bruggen, is het verzoek van programma Varen om brug 34 (nu op 1,80 m + N.A.P.) te verhogen (of in ieder geval niet te verlagen), brug 75 niet te verlagen (ligt nu op 2,11 m + N.A.P.) en brug 37 te verhogen naar minimaal 1,80 m + N.A.P (ligt nu op 1,24 m + N.A.P.). Het verhogen van de bruggen heeft mogelijk invloed op het straatprofiel en leidt mogelijk tot een herinrichting van de straat. Aan het verhogen van bruggen zijn meerkosten verbonden. De exacte hoogte hangt af van meerdere factoren, met name of de nieuwe hoogte leidt tot een aanpassing van het straatprofiel. Er is hiervoor geen budget beschikbaar vanuit PBK of de beheerder; de vraag die daaruit voortvloeit is of het programma Varen dat wel beschikbaar heeft. Voor de financiering zal dan een prioriteit in het SMF moeten worden bepaald.
   Het principebesluit over de fysieke ingreep aan de drie bruggen en de mogelijke effecten op het profiel van de straat kan worden voorgelegd nadat

de geactualiseerde programmering van PBK is vastgesteld, naar verwachting eind 2022.

2. Herinrichting van de Utrechtsestraat vóór 2042 is financieel een desinvestering. Wel zijn er verkeerskundige maatregelen denkbaar (zonder herinrichting) die het functioneren en het gebruik van de straat kunnen verbeteren. Denk aan het weren van tram en/of auto, het instellen van eenrichtingsverkeer of fietsers te gast in een voetgangersgebied tijdens de winkelopeningstijden. Zulke ingrepen vragen beperkte fysieke aanpassingen en kunnen, in overleg met de buurt, eerst als proef worden uitgevoerd.
   Er blijkt vooral behoefte aan meer ruimte voor voetgangers. Voor het GVB is het schrappen van de tram door de Utrechtsestraat bespreekbaar. Het belang van de Utrechtsestraat voor gemotoriseerd verkeer is laag. Fietsers wil vrijwel iedereen in de straat behouden.

   Hierbij wordt ook de uitvoeringsstandaard Bruggen en Kademuren november 2021 in ogenschouw genomen, waarmee is vastgesteld dat vooral wordt ingezet op het herstel van kademuren en bruggen en zo min mogelijk op herinrichtingsprojecten. De praktijk laat zien dat het meenemen van het maaiveld leidt tot een complexere fasering, meer tussentijdse wijzigingen in de scope, meerwerk en daarmee een flinke stijging van kosten.
   Ook het beperken van het gebruik van bruggen en kademuren is een effectieve manier om de belasting op een constructie te verlagen en de levensduur te verlengen.

3. De scope van de Utrechtsestraat en de keuze voor het wijzigen van verkeerskundige functies raakt aan de ontwikkeling van het Frederiksplein naar het toekomstige Frederikspark, met als doel het vergroten van verblijfsruimte en het verlagen van de verkeersdruk. Het principebesluit voor het Frederikspark wordt na de zomer voorgelegd, waarna een NvU wordt opgesteld. De uitvoering van de eerste fase staat voor 2024 in de planning. DNB levert eind 2024 de vernieuwde Nederlandse Bank op.

   Gezien de behoefte aan meer ruimte voor voetgangers, de nog lange afschrijf termijn van de openbare ruimte, de herprogrammering van PBK en de beperkte investeringsruimte komende jaren, wordt voorgesteld om functionele ingrepen los te knippen van de aanpak van de bruggen. Verkeerskundige aanpassingen aan het gebruik van de straat kunnen, in overleg met de buurt en onder regie van het Stadsdeel en V&OR, op relatief korte termijn worden opgestart. Daarbij kan ook de verbinding met het project Frederikspark worden gezocht, wat als wens nadrukkelijk uit de buurt naar boven komt. Bij het toekomstig herstel van de bruggen, vervangingsonderhoud of herinrichting van de straat kan de nieuwe situatie op straat dan het vertrekpunt zijn. Dit is in lijn met het Coalitieakkoord mei 2022, waar wordt aangegeven dat we blijven investeren in het herstel van kades en bruggen, maar door de beperkte financiële ruimte vaker kostenbesparende maatregelen nemen.

2. Uitkomsten vooronderzoek

Zoals eerder genoemd, is een inventarisatie gedaan naar de wensen en eisen voor het functioneren en de inrichting van de Utrechtsestraat. Hiervoor zijn gesprekken gevoerd met 24 externe en interne stakeholders/experts, met als belangrijkste onderwerpen: 1) het herstellen van de drie bruggen, 2) de toekomstvisie van de Utrechtsestraat (profiel en modaliteiten) en 3) de aansluiting van eventuele maatregelen en/of herinrichting van de Utrechtsestraat op omgevingsprojecten.

2.1 Het herstellen van de drie bruggen

Onderhoud tram, bruggen en kabels/leidingen
In 2010 is de tramrails vervangen en de verwachting is dat de rails tot minstens 2040 meegaan; er is toen gekozen voor een extra duurzame constructie (ingepakt in rubber voor het verminderen van geluid en trilling). Op dit moment staat er vanuit eigen beheer en onderhoud voor GVB niets op de planning. Dit betekent dat een herinrichting waarbij het spoor wordt gewijzigd een forse desinvestering in het spoor betekent.

Het Programma Varen heeft een duidelijke visie op de ontwerphoogte van de bruggen in de Utrechtsestraat. De ontwerphoogte van brug 34 is 1,80 m + N.A.P. In 2010 zijn de aannemers die werkzaam waren in de Utrechtsestraat officieel in gebreke gesteld door grote vertragingen/tekortkomingen (zoals de brughoogte van brug 34). Door de rechterlijke macht is toen besloten om de brug niet te verhogen, maar het is niet onbespreekbaar om dat in de toekomst alsnog te doen. Als PBK daar nu aan de slag gaat is het verzoek om de brug het liefst hoger te maken; als dat niet kan is de wens om hem in ieder geval niet te verlagen. Echter, is het vanuit financieel oogpunt voor PBK niet wenselijk om de brug binnen zo'n kort tijdsbestek nogmaals te vernieuwen. Bovendien, zorgt de ontwerphoogte van brug 37 in dit geval voor meer problemen en daarom wordt geadviseerd brug 37 en 75 wel te vernieuwen.

Brug 75 ligt op 2,11 m + N.A.P. en verhogen is niet nodig. Omdat er op dit moment wel extra mogelijkheden zijn voor bijzonder transport vanwege deze 'overhoogte' wordt geadviseerd de brug niet te verlagen maar de huidige ontwerphoogte te handhaven.

Tot slot, bevindt brug 37 zich op ontwerphoogte 1,24 m + N.A.P. en is volgens Varen aangegeven dat het noodzakelijk is, reeds aan de omgeving is toegezegd en vorig jaar is bevestigd dat deze naar 1,80 m + N.A.P. verhoogd zal moeten worden. De standpunten hierover zijn helder, omdat de route belangrijk is (als alternatief) voor transport over de kade, maar ook dienen we niet de rondvaart (belangrijkste attractie in Nederland) uit het oog te verliezen. De nautisch beheerder heeft dit besproken en daar is monumentenzorg ook bij geweest (die meende dat het uiterlijk van de brug teveel zou worden aangetast). Dat bleek niet aan de orde en inwendig gaat het om een nieuwe brug.
Een brug op minimale doorvaarthoogte van 1,80 m + N.A.P. is gewenst daar waar het nodig is voor het functioneren van het grachtennetwerk. Wethouder De Vries heeft in de commissievergadering MLW van september 2021 raadsvragen beantwoord naar

aanleiding van een aanvaring van een te lage hulpbrug. Er is geen sprake van een beleid om alle bruggen op 1,80 m + N.A.P. aan te leggen. Wel bestaat de ambitie de doorvaarthoogte waar het kan zo hoog mogelijk te maken. De afweging over de doorvaarthoogte moet helder in de besluitvorming vastgelegd worden. In stadsdelen buiten het Centrum kan het waterpeil anders liggen.

Afval & Grondstoffen geeft aan dat we in de meeste gevallen uit de voeten kunnen met de bruggen die we nu hebben, als wordt gekeken naar vervoer over het water. Studies aangaande de boothoogte in relatie tot bereikbaarheid/impact zijn nodig, als die er nog niet zijn. Momenteel is er geen aanleiding vanuit Afval & Grondstoffen om hogere bruggen te willen.

Wel bevinden we ons in een gebied dat beschermd stadsgezicht is. Een gedeelte daarvan bevindt zich binnen het UNESCO werelderfgoed. De bruggen 34, 37 en 75 zijn naast de bestemming ‘water’ bestemd tot de dubbelbestemming ‘waarde - cultuurhistorie’, maar hebben verder geen monumentale status. De bruggen 37 en 75 zijn gewaardeerd als orde 2 (restauratieve aanpak; behoud is het uitgangspunt) en brug 34 is gewaardeerd als orde 3 (eerst is een kwaliteitstoets nodig en dan geldt mogelijk ook hier behoud). Het bestemmingskader is het ruimtelijke kader, maar hier kan in de praktijk in sommige gevallen van worden afgeweken. Eerder is genoemd dat daar al iets over is gezegd m.b.t. brug 37. In de praktijk zien we ook terug dat verhogen met behoud van karakter goed mogelijk is (bijvoorbeeld bij brug 106).

Meerdere stakeholders geven aan dat goed moet worden uitgezocht of verhoging van de brug überhaupt mogelijk is. Hoe zit het met de aansluiting op het (verzakte) maaiveld en de tram als die blijft? We hebben hier namelijk te maken met afwijkende bruggen (lange sluis en aanwezigheid van een kolk). Op de bruggen 34, 37 en 75 liggen haltes die met kunst- en vliegwerk (aan één zijde) toegankelijk zijn gemaakt (vanwege hoogteverschil). Het gaat hier om een aparte constructie zodat je gelijkvloers op de halte komt. Indien de bruggen worden heringericht, is de wettelijke eis er om de haltes toegankelijk te maken (in 2030). Hiervoor ligt een Programma van Eisen waaraan moet worden voldaan. Als er reden is om te denken dat het niet maakbaar is en als er geen budget is, dan zijn dat zwaarwegende argumenten om deze weg niet in te slaan. Anderzijds, kunnen verschillende keuzes zoals het verdwijnen van de tram, de mogelijkheden vergroten.

Wat betreft kabels en leidingen, is bij de herinrichting in 2010 al veel vernieuwd, maar niet alle bruggen zijn daar een onderdeel van geweest. Het advies is om bij het vernieuwen van bruggen in 2027-2028 in ieder geval rekening te houden met het feit dat mogelijke vernieuwing van kabels en leidingen dan in 2025 moet plaatsvinden. Het voordeel is dat als de tram en auto verdwijnen in de Utrechtsestraat, er meer ruimte ontstaat voor kabels en leidingen of juist het weghalen daarvan.

Innovatie
Stakeholders noemen dat herstel van de bruggen (PBK-project) niet automatisch een reden hoeft te zijn om een uitgebreidere herinrichting te doen (V&OR-project). Het openbreken van de straat kan een moment zijn om te experimenteren. Voorbeelden hiervan zijn het experimenteren met een straat zonder tram/auto, transport over

water, elektrische bestelbussen, vrachtfietsen en het gerichter ophalen van afvalstromen. Dit gaat goed samen met gemeentelijke doelstellingen omtrent luchtkwaliteit en de energietransitie. De verwachting is dat er in de toekomst in ieder geval geen gebruik zal worden gemaakt van ondergrondse containers.
Het gebruik in de Utrechtsestraat kun je aanpassen zonder een grote ingreep aan de infrastructuur.

2.2 De toekomstvisie van de Utrechtsestraat (profiel en modaliteiten)

In meerdere gesprekken kwam naar voren dat het weren van de tram in de Utrechtsestraat voor meer ruimte zou kunnen zorgen. In de QuickScan van Autoluw kwam eerder naar voren dat voor veel extra ruimte óók een andere modaliteit uit de Utrechtsestraat zou moeten vertrekken. Alleen het weghalen van de tram levert onvoldoende extra ruimte op voor de voetgangers. In de gesprekken zijn diverse argumenten genoemd om zowel de tram als de auto (al dan niet in één richting) te weren.

Tram en auto
De lijn 4 was vroeger een belangrijke lijn voor ondernemers, vanwege de verbinding met de RAI, maar inmiddels is hij minder belangrijk door de komst van de Noord-Zuidlijn. De doelgroep die de Utrechtsestraat bezoekt is vaak al bekend met de straat, dus ondernemers staan er over het algemeen voor open om de tram te weren in de Utrechtsestraat. In het algemeen staan bewoners hier ook achter, al is de mening onder bewoners iets diffuser en is meer onderzoek nodig.

Ook volgens het GVB is lijn 4 niet de drukste lijn, omdat hij ingeklemd is tussen twee metrolijnen. Daarnaast, is hij qua infrastructuur minder belangrijk, omdat er 4 lijnen richting het Centraal Station rijden (hoofdnet Tram in de Utrechtsestraat). Lijn 4 is een tramverbinding die vaker wordt aangehaald als over bezuinigingen wordt gesproken, al betekent dat niet automatisch dat hij voor het GVB onbelangrijk is. Niet alleen zorgt het weren van de tram voor meer ruimte in de Utrechtsestraat. Volgens bewoners voorkomen we dan ook geluidsoverlast en trillingshinder.

Het GVB (en de VRA) vindt het belangrijk dat het netwerk robuust blijft en niet (nog) kwetsbaar(der) wordt. Een van de alternatieven is bijvoorbeeld dat de tramrails blijven liggen, maar er moet dan wel te allen tijde gebruik van kunnen worden gemaakt. In geval van calamiteiten wordt de Utrechtsestraat weleens gebruikt voor omleidingsroutes, maar dit gebeurt zelden. Het weren van de tram in de Leidsestraat wordt ook weleens genoemd; als we meerdere lijnen gaan weghalen dan blijft er straks weinig over.
Er is extra onderzoek nodig om de impact te bepalen van het gedeeltelijk weghalen, compleet weghalen of wijzigen van lijn 4 (bijvoorbeeld via de Vijzelstraat). Er wordt nu namelijk wel geïnvesteerd in de traminfrastructuur in de Van Woustraat en het belang van het zuidelijke gedeelte van de tram moet besproken worden. Het GVB geeft in ieder geval aan dat het weren van de tram en behouden van de auto lastig te beargumenteren is (m.u.v. laad- en losverkeer).

In de eerdere QuickScan zijn diverse alternatieven genoemd voor de lijn 4, ervanuit gaande dat de twee haltes in de Utrechtsestraat worden opgeheven. Volgens de scan blijven het Rembrandtplein en het Frederiksplein ook goed bereikbaar en voldoet het GVB dan nog steeds aan de afspraken omtrent haltedichtheid.

Uit de QuickScan blijkt ook dat het weren van alleen de auto, in één of twee richtingen, of de fiets, geen ruimtewinst oplevert. In de gesprekken kwam naar voren dat er een groep is (ondernemers en bewoners) die ervoor openstaat zowel de tram als de auto, in een of twee richtingen, te weren. Het weghalen van de tram levert 1,2 meter op in de straat, maar nog meer op de bruggen. Als één richting van de auto eruit gaat, komt hier 1 meter bij en als de auto er helemaal uitgaat wordt dit 3,2 meter in totaal.

Het is goed om te benoemen dat de bewoners in en rondom de Utrechtsestraat heterogener zijn in hun opinies dan de ondernemers. De ALV van de BIZ heeft een hoge opkomst, waarvan 85% eerder heeft aangegeven het niet erg te vinden als de auto er aan één kant uit gaat. Een gedeelte van de ondernemers zou graag willen dat de auto's in de straat kunnen blijven rijden, maar die zijn sterk in de minderheid. De meerderheid wilt de Utrechtsestraat autovrij en als dat niet kan eenrichtingsverkeer (de stad uit).
Bewoners zien niet altijd het voordeel in van het weren van auto's. Volgens de gebiedsmakelaar en –manager, is het weren van de auto in één richting wel een realistische mogelijkheid. De straat blijft zo toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Bij voorkeur wordt het autoverkeer verminderd door één richting aan te houden richting het Frederikspark (de stad uit). Meer onderzoek naar de opinie van bewoners is nodig, want het gaat hier niet om een plus- of hoofdnet voor de auto.

De Utrechtsestraat moet in bepaalde gevallen bereikbaar blijven, daar is iedereen het over eens. Bij voorkeur blijft de Utrechtsestraat alleen open voor bestemmingsverkeer. Bewoners, ondernemers en/of laad- en losverkeer kunnen door middel van kentekenregistratie (via de Blauwbrug) worden toegelaten.

Luchtkwaliteit en energietransitie
Een ander argument dat wordt genoemd is het beperken van de negatieve impact op de luchtkwaliteit en het stimuleren van elektrisch vervoer. In het Actieplan Schone Lucht zijn maatregelen opgenomen om op korte termijn te voldoen aan de Europese grensnorm voor luchtkwaliteit. In 2030 moet de stad voldoen aan de 2 keer zo strenge advieswaarden van de WHO. Amsterdam heeft ook als doel in 2025 de CO2-uitstoot met 5 procent te verminderen.
Het (gedeeltelijk) weren van de auto in de Utrechtsestraat zorgt er mogelijk ook voor dat o.a. bewoners hun auto wegdoen of minder gebruiken; in de Utrechtsestraat zijn er namelijk ook geen parkeerplaatsen.

Fietsers
Volgens o.a. de BIZ moet de fiets in de Utrechtsestraat blijven. Een situatie zoals in de Leidsestraat spreekt de meeste stakeholders niet aan en bovendien gaat het om een plusnet fiets. Veel bewoner/ondernemers hebben hier een herkomst of bestemming. Als de fiets niet meer in de Utrechtsestraat kan komen, moet er geïnvesteerd worden

in andere routes. De Reguliersgracht is nu bijvoorbeeld minder interessant voor de fietser. Het GVB ziet een situatie zoals in de Leidsestraat wel als alternatief; dan blijft de tram in de Utrechtsestraat én ontstaat er meer ruimte voor de voetganger.
Het blijft belangrijk om na te denken over de veiligheid in de straat. In de praktijk blijkt namelijk dat een weg met alleen voetgangers en fietsers voor verkeersonveilige situaties kan zorgen. Fietsers gaan sneller fietsen en voetgangers steken sneller over als er geen trams/auto's rijden.

2.3 De aansluiting van eventuele maatregelen en/of herinrichting van de Utrechtsestraat op omgevingsprojecten.

Groen
Ook als we kijken naar de plannen m.b.t. het Frederikspark, merken we op dat de fiets uit de Utrechtsestraat halen geen optie is. Het doel van het Frederikspark is het vergroten van de ruimte van de voetgangers en het verlagen van de verkeersdruk (juist omdat de verkeersstromen zullen toenemen). De auto zou dan eigenlijk als eerste ruimte moeten inleveren en mogelijk kan de impact van de tram ook verminderd worden, komt naar voren in één van de gesprekken over het Frederikspark.

Meerdere interne stakeholders geven aan dat er mooie kansen liggen voor het Frederikspark en de Utrechtsestraat om samen te werken. Ook de BIZ ziet een samenwerking met de Nederlandsche Bank en het Frederikspark zitten en bewoners hebben behoefte aan meer groen. Het idee van ondernemers is om een soort 'groene loper' in te richten tot aan het Rembrandtplein; dit sluit aan bij de gemeentelijke ambities om groener te worden. Er wordt bijvoorbeeld gesproken over het (indien de tram blijft) groener maken van de tram-infra en de bruggen, maar over het algemeen lijkt gevelgroen of het groener maken van objecten het meest realistisch vanwege ruimtegebrek. Mogelijk ontstaat er wel meer ruimte als de tram en bijbehorende kabels weggaan.

In de voorlopige plannen van het Frederikspark wordt wel voortgeborduurd op het idee dat de Utrechtsestraat in ieder geval minder auto's heeft dan nu (of dat nou één richting is of helemaal geen auto), maar ook een Frederikspark waarin de tram minder rijdt. Op volgorde zijn de voetganger (meest belangrijk) en fietser het belangrijkst en volgen daarna pas de tram en de auto (minst belangrijk). Op de korte termijn zou de auto uit de Utrechtsestraat kunnen vertrekken en op de lange termijn de tram.

Het verminderen/weren van autoverkeer op de Utrechtsestraat heeft effect op de rest van het autonetwerk. Een groot deel van het huidige autoverkeer op de Utrechtsestraat zal bij het weren van autoverkeer terechtkomen op de kruising Stadhouderskade/Ferdinand bolstraat/Vijzelgracht/Weteringlaan. Als maatregelen op de Utrechtsestraat worden overwogen is (in ieder geval) op die kruising een gedetailleerde simulatie nodig om de haalbaarheid vast te stellen. Op die kruising zijn er ook effecten te verwachten van veel andere projecten (Museumbrug, Binnenring, knip Van Woustraat) die ook van invloed zijn op de haalbaarheid van maatregelen in de Utrechtsestraat.

Het Programma Autoluw wordt graag meegenomen wanneer er ruimte ontstaat door bijvoorbeeld de tram te verwijderen uit de Utrechtsestraat en/of als blijkt dat de veiligheid van bruggen/kades onder druk staat door extra gewicht.

Autoluw wil een integrale afweging van alle belangen waarbij ook gekeken wordt naar de nadelige gevolgen van maatregelen elders in het autonetwerk, daarbij moeten het GVB en de VRA goed worden aangehaakt.

3. Bijlagen

Bijlage 1: stakeholders/experts

Stakeholder	Contactpersoon
Programma Bruggen en Kademuren	5.1, 2, e
Verkeer & Openbare Ruimte	
Ingenieursbureau (eerder onderzoek Utrechtsestraat)	
Stadsdeel Centrum	
Ruimte & Duurzaamheid	
Ruimte & Duurzaamheid	
Programma Varen	
Programma Logistiek	
Programma Autoluw	
Beleidsadviseur OR (Fiets, Voetganger) en Ruimte Maken	
Project Frederikspark	
Project Binnenring	
Economische Zaken (team BIZ)	
Kerkstraat	
Gebiedsteam	
Verkeer & Openbare Ruimte	
GVB Assetmanagement	
GVB verkeersregie	5.1, 2, e

	5.1, 2, e
Kabels en Leidingen	
Stadsregie	
Vervoerregio Amsterdam	
Afval & Grondstoffen	
BIZ Utrechtsestraat	
Eerdere herinrichting Utrechtsestraat	