Aan het Dagelijks bestuur stadsdeel Centrum Amsterdam

Geacht bestuur, de BIZ-Utrechtsestraat e.o. vraagt u in het kader van de tijdelijke inrichting openbare ruimte maatregelen te treffen om te kunnen voldoen aan de 1,5 meter regels.

Inleiding:

De Utrechtsestraat is een 700 meter lange aaneenschakeling van winkels en horeca met een relatief smalle stoep van 190 centimeter en veel kleine en ondiepe panden. In een gemiddelde week heeft de straat 84.000 bezoekers. Een 1,5 meter economie heeft verregaande consequenties voor de openbare ruimte, maar in het bijzonder voor de Utrechtsestraat met zijn smalle trottoirs.
Conform de richtlijnen van INretail mag één persoon per 25 M2 winkelruimte een winkel betreden. Aangezien de bezoekersstroom vanwege maatregelen niet allemaal tegelijk naar binnen mogen, zullen de bezoekers een enorm gedeelte van de openbare ruimte gaan gebruiken om van een winkel of horecazaak gebruik te kunnen maken. Dit betekent, en dat zien we nu al bij een aantal bedrijven, dat de bezoekers voor een winkel moeten wachten op anderhalve meter afstand. De consequentie hiervan is dat de trottoirs volledig zullen moeten worden aangewend om de wachtende bezoekers te ‘parkeren’(faciliteren wachtrijen).
Bij dit parkeren dienen de ondernemers zelf zorg te dragen voor paaltjes en strepen voor hun deur.
Om de 1,5 meter economie mogelijk te maken is er maar één oplossing: het tijdelijk weren van de auto, de tram en de taxi uit de Utrechtsestraat tussen 11.00 uur en 18.00 uur (zie plan A).
Er zullen voet- en fietspaden moeten worden aangebracht op de weg (met duidelijke voorkeursrichtingen) zodat het duidelijk is waar er gewacht, gelopen of gefietst kan worden. De venstertijden dienen aangepast te worden en al het laden en lossen dient voor 11:00 uur plaats te vinden.

Ruimte voor terrassen:

Voor wat betreft de horeca zien wij op de bruggen en zijstraten mogelijkheden om de terrassen uit te breiden zodat er aan anderhalve meter afstand kan worden voldaan. Dit verreist maatwerk en wij zullen de ondernemers vragen om per zaak aan te geven wat daar de mogelijkheden zijn. Tevens zij wij groot voorstander van een ‘tropisch weer scenario’. Daarnaast behoort het wellicht tot de mogelijkheden om horecazaken die niet op een hoek en of brug gevestigd zijn, indien hun buurpand winkel is, na sluitingstijd van hun stoep gebruik te mogen maken. Wij zullen in overleg treden met de direct omwonenden en daarbij ook de desbetreffende contactgegevens verstrekken mochten er klachten zijn.

Tot slot:

De Biz Utrechtsetraat e.o. denkt dat veruit de beste optie voor de Utrechtsestraat plan A is, hierbij wordt de straat alleen nog maar toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Deze optie is de meest werkbare 1,5 meter oplossing. Daarnaast zullen deze maatregelen het winkelen in ons gebied aantrekkelijk houden, zoals dat voor de crisis was. Dit hebben de ondernemers hard nodig om hun hoofd boven water te houden na de afgelopen periode, maar het is ook van belang voor de winkeldiversiteit van deze unieke straat. De Utrechtsestraat is een straat voor de Amsterdammers, en dat kan alleen zo blijven als de gevestigde ondernemers deze crisis overleven. Wij vragen het bestuur van Amsterdam dringend om onze straat te helpen om te overleven.

Namens het bestuur BIZ Utrechtsestraat e.o.,

5.1, 2, e

Plan A:

Voetganger op rijbaan, straat afsluiten voor gemotoriseerd verkeer

Maatregel Randvoorwaarden

Voetgangers ook toestaan om op de rijbaan te lopen, waarbij auto- en OV-verkeer (tijdelijk) wordt verboden. Fietsverkeer is wel toegestaan.

Complexiteit maatregel: middel-hoog

Effectiviteit maatregel: middel-hoog

Toepassingsgebied

- Gemengd profiel (ETW, 30 km/uur)

Uitvoering

Plaatsen fysieke afzettingen, zoals: opklapbare paaltjes

hekken/barrières

- Plaatsen bebording, alle zijwegen en grachten
- Plaatsen Hekken ingang Frederiksplein
- Met venstertijden tot 11:00 uur, kunnen door de opening trambaan
- Navigatie-apps laten aanpassen
- Ontheffingen nodig voor gemeentelijke voertuigen kunnen door de opening trambaan
- Ook hulpdiensten en of invalidevoertuigen kunnen hier tussendoor. (afvalinzameling, reiniging, etc.) De Utrechtsestraat is geen calamiteiten-route voor nood- en hulpdiensten

Randvoorwaarden

- Communicatie vooraf en achteraf richting omgeving (via een app).
- Hoofd/plusnet auto is niet van toepassing
- Bereikbaarheid nood- en hulpdiensten zijn gegarandeerd, deze kunnen tussen de hekken door of via de zijstraten/grachten
- Bereikbaarheid logistiek, doelgroepenvervoer, Venstertijden tot 11:00 uur

Positieve aspecten

- Verkeersveiligheid voor fiets en voetganger
- Meer ruimte voor fiets en voetganger
- (Economische) functies op trottoirs kunnen Behouden blijven.

Negatieve aspecten

- Bereikbaarheid auto/OV neemt af, de Utrechtsestraat stopt bij het Rembandtplein en is dus geen doorgaande route voor auto's (er staan nu al rood/witte paaltjes). Het bestemmingsverkeer, waaronder leveranciers, kan

tijdens de venstertijden via de zijstraten en grachten naar de bestemming rijden.

- Omleidingen leiden tot meer verkeer elders, maar dit vreesde men ook bij de verkeersmaatregelen Munt. Dit bleek later heel erg mee te vallen. Hat kan dus ook een kans zijn.

Faciliteren wachtrijen

Maatregel

Het 1,5 meter criterium maakt dat rijen ontstaan bij ondernemers, die vaak de trottoirs blokkeren. Het beter faciliteren van wachtrijen is nodig om ondernemingen bereikbaar en functioneel te houden en tegelijkertijd veilige ruimte voor de voetganger en de fietser te garanderen.

Complexiteit maatregel: **laag**

Effectiviteit maatregel: **hoog**

Toepassingsgebied: Utrechtsestraat e.o.

- Alle Amsterdamse straten, met prioriteit voor stadsstraten en andere winkelstraten

Uitvoering

- Ruimte voor de rij wordt gemarkeerd met stippen op 1,5 m afstand onderling, geen vakken of lijnen.
- De gemeente kan rijvorming actief faciliteren bij vitale functies (supermarkten, apotheken, etc.) op aanvraag van ondernemers, als daar knelpunten ontstaan. Bijvoorbeeld door objecten op het trottoir te verplaatsen en/of parkeervakken tijdelijk op te heffen en in te zetten als wachtruimte zodat doorgaande voetgangers niet worden gehinderd.
- Bij de overige functies (afhaalhoreca, ijswinkels, kledingwinkels, etc.) faciliteert de gemeente de rijvorming in principe niet. Rijvorming op straat is alleen toegestaan als voldoende voetgangersruimte overblijft.
- Uitrol van deze afspraken verloopt samenspraak met BIZ en Ondernemers krijgen de tijd om huidige markeringen aan te passen waar nodig.
- Markeringen worden met witte, tijdelijke krijt- /wegenverf of straatstickers aangebracht. Markeringen met bijvoorbeeld tape zijn niet toegestaan.

Randvoorwaarden

- Rijen worden gemarkeerd met wachtstippen, op 1,5 meter afstand van elkaar.
- Wachtstippen worden strak langs de gevel aangebracht met witte, tijdelijke krijt-/wegenverf of straatstickers. Markeringen met bijvoorbeeld tape zijn niet toegestaan.
- Minimaal 2 meter obstakelvrije voetgangers- ruimte moet overblijven langs de wachtrij.

- Rijvorming alleen direct langs de gevel van het eigen pand, of langs andere gevels met toestemming van gebruiker van het pand.
- Wachtrijen van verschillende ondernemers mogen niet aaneengesloten zijn. Tussen begin- en eind van de rijen moet minimaal 3 meter lengte zitten. Zo blijven er ‘passeerhavens” vrij .
- Geen rijvorming over de over een fietspad heen.
- Uitingen van bedrijfs- of merknamen bij grondmarkeringen zijn niet toegestaan.

Combinatiemogelijkheden

- Anders gebruik parkeerplaatsen [v4]
- Voetgangers op rijbaan [v5]
- Fietsers op de rijbaan [f2]

Positieve aspecten

- Voorzieningen blijven bereikbaar
- Opstoppingen worden voorkomen

Negatieve aspecten

Rijen nemen voetgangersruimte in, maar dat wordt opgelost door de rijweg te gebruiken voor doorgaand voetgangersverkeer.

Ruimte voor terrassen

Maatregel

Wanneer de horeca weer (gedeeltelijk) opengaat, zal de behoefte aan terrassen bij ondernemers en Amsterdammers groot zijn. De “reguliere” plaatsing van terrassen neemt echter schaarse voetgangersruimte in, waardoor het nodig kan zijn terrassen tijdelijk te verplaatsen of te verkleinen (zie maatregel [v1]). Met creatieve oplossingen kan soms toch nog ruimte geboden worden aan terrassen. Ook het vergroten van bestaande terrassen op locaties met veel ruimte, zoals pleinen en bij de bruggen/ sluizen, kan ondernemers helpen. Zo kan een deel van reguliere capaciteit behouden blijven, met inachtneming van de 1,5 meter afstand op het terras. De randvoorwaarden hiertoe dienen nader uitgewerkt te worden in tijdelijke terrasregels.

Complexiteit maatregel: **Hoog**

Effectiviteit maatregel: **ntb**

Toepassingsgebied

- Op pleinen: huidige terrassen tijdelijk uitbreiden.
- Langs kades: (gesplitste) terrassen toestaan aan de waterzijde, onderzoeken mogelijkheden voor terrassen op pontons.
- Op parkeervakken: terras op parkeervak.
- Op brugvleugels/sluizen

- In straten: bijv. voetgangers naar rijbaan (evt. afsluiten voor auto/ fiets), terras op trottoirs.

Uitvoering

- Vaststellen van tijdelijk terrasregels door het college van B&W als stedelijk kader, waarin ook de omgang met parasols en heaters geadresseerd wordt.
- Horecaondernemers in staat stellen verzoeken tot uitbreiding in te dienen, binnen de regels.
- Beoordelen van alle verzoeken, op basis van tijdelijke terrasregels en lokale aspecten als leefbaarheid en (verkeeers)veiligheid.
- Fysieke aanpassingen indien nodig: bijvoorbeeld tijdelijke terrassen op verkeersruimte afzetten met barriers.
- Heropening horeca (incl. terrassen) vanuit de Rijksoverheid per 1 juni
- Vastestellen tijdelijke terrasregels door college van B&W als stedelijk kader
- De 1,5 meter regel moet ook langs terrassen geborgd worden. Voetgangers moeten 1,5 meter afstand houden tot tegenliggers/fietsers én tot terraszitters.
- Juridische borging.
- Horecasector moet zorgen dat de geldende voorschriften (1,5 meter) nageleefd worden

Combinatiemogelijkheden

Ruimte voor terrassen kan gemaakt worden door maatregelen te combineren, bijvoorbeeld:

- Anders gebruik parkeerplaatsen [v4]
- Voetgangers op rijbaan [v5]
- Fietsers op de rijbaan [f2]

Positieve aspecten

- Meer ruimte voor economische ontwikkeling.
- Meer ruimte voor Amsterdammers om op het terras te zitten.

Negatieve aspecten.

- Mogelijke conflicten met andere functies die om ruimte vragen (voetganger, fietsparkeren, etc.).
- Ongelijkheid tussen ondernemers (beschikbare fysieke ruimte bepaalt of terrassen vergroot kunnen worden).
- Risico op overlast voor omwonende

Plan B, is het zelfde als plan A maar dan met OV(tram).