Onderzoek

Utrechtsestraat Autoluw



5.1, 2, e

21 januari 2025

Gemeente Amsterdam
Ruimte en Duurzaamheid
Stadsdeel Centrum

!

INLEIDING 5

AANLEIDING 5
DOEL 6

SCENARIO'S VOOR EENRICHTINGSVERKEER OP DE UTRECHTSESTRAAT 7

SCENARIO 1: EENRICHTINGSVERKEER ZUIDWAARTS OP DE UTRECHTSESTRAAT 9
BESCHRIJVING SCENARIO 9
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 9
KOPPELKANSEN 9
SCENARIO 2: EENRICHTINGSVERKEER NOORDWAARTS OP DE UTRECHTSESTRAAT 13
BESCHRIJVING SCENARIO 13
VERKEERSEFFECTEN 13
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 13
KOPPELKANSEN 13
SCENARIO 3: GEEN AUTOVERKEER OP DE UTRECHTSESTRAAT 15
BESCHRIJVING SCENARIO 15
VERKEERSEFFECTEN 15
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 15
KOPPELKANSEN 15
SCENARIO 4: EENRICHTINGSVERKEER ZUIDWAARTS TOT DE SARPHATISTRAAT 17
BESCHRIJVING SCENARIO 17
VERKEERSEFFECTEN 17
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 17
KOPPELKANSEN 17
SCENARIO 5: EENRICHTINGSVERKEER ZUIDWAARTS TOT DE STADSHOUDERSKADE 19
BESCHRIJVING SCENARIO 19

Gemeente Amsterdam

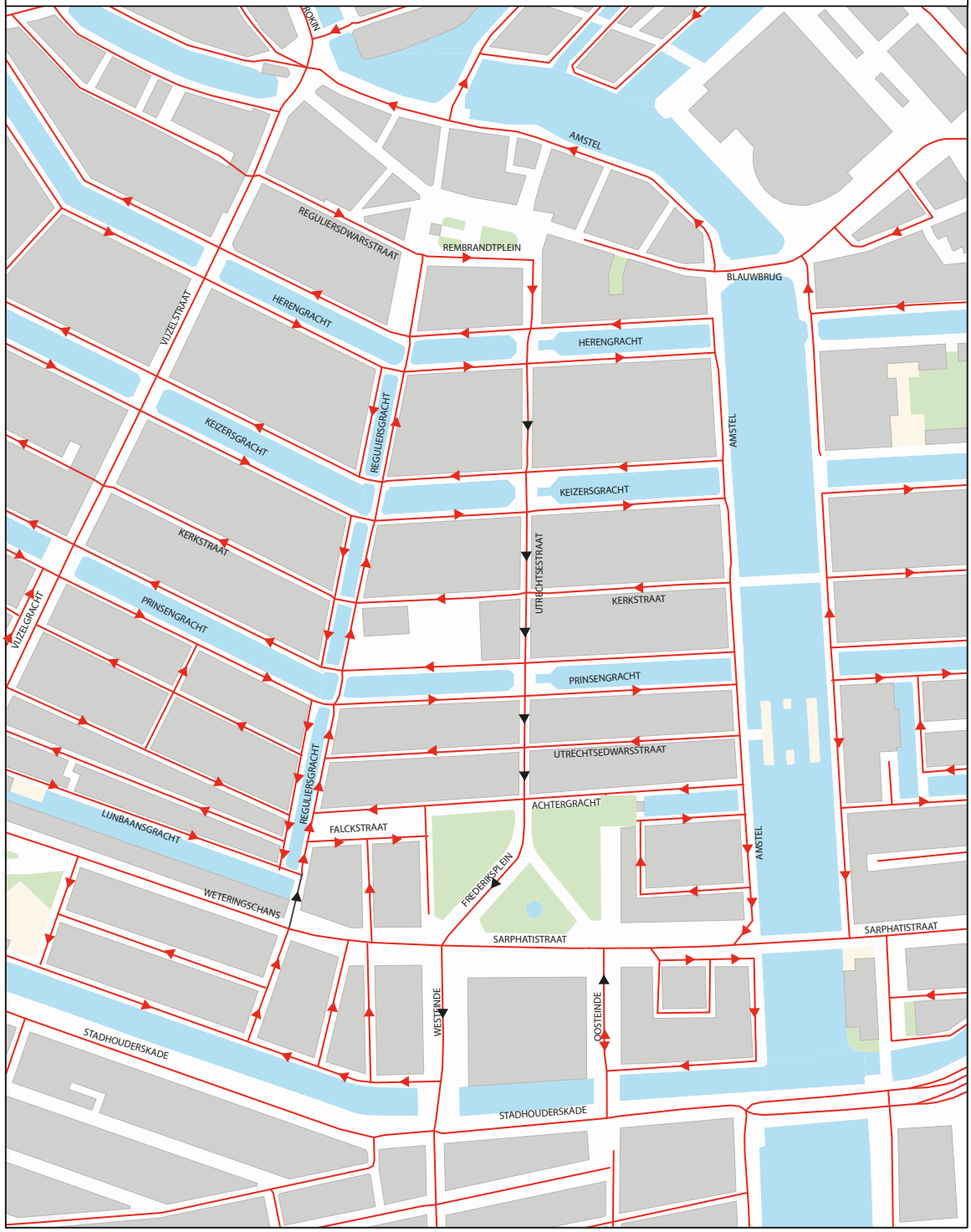
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 5: eenrichtingsverkeer zuidwaarts, Herengracht t/m Stadhouderskade



20

VERKEERSEFFECTEN 21

NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 21

KOPPELKANSEN 21
SCENARIO 6: SCENARIO 1, PLUS EENRICHTINGSVERKEER OP DE BRUGGEN 22
BESCHRIJVING 22
VERKEERSEFFECTEN 22
NOODZAKELIJKE MAATREGELEN 22
KOPPELKANSEN 22
SCENARIO 7: SCENARIO 4, PLUS EENRICHTINGSVERKEER ACHTERGRACHT 24
BESCHRIJVING SCENARIO 24
VERKEERSEFFECTEN 24
SCENARIO 8 : SCENARIO 1, PLUS PERIODIEKE OPENSTELLING AFSLUITING AMSTEL BIJ BLAUWBRUG. 26
BESCHRIJVING SCENARIO 26

VOORKEURSSCENARIO 28

Inleiding

Aanleiding

Op dit moment is de Utrechtsestraat een drukke winkelstraat met de bijbehorende hoeveelheid voetgangers (doorgaand en recreërend), tweerichtingsverkeer van tram (strengelspoor), auto en fiets. Het totaalbeeld is een onrustige, soms chaotische en daarmee een door bezoekers en bewoners als verkeersonveilig ervaren straat. De oversteekbaarheid van de straat is slecht door de hoeveelheid stromen en de ruimte voor voetgangers is te krap, mede door gebruik van deze op zich beperkte ruimte door logistiek, fiets parkeren, winkelen en uitstallingen.



De BIZ Utrechtsestraat uit al enkele jaren de wens om de kwaliteit en economische kracht van de straat te verbeteren. Het stadsdeelbestuur onderschrijft deze wens: de huidige inrichting, de hoeveelheid modaliteiten en het gebruik van de straat leggen een te hogedruk op de stadstraat als geheel. De gezamenlijke wens is meer rust in het straatbeeld, een beter oversteekbaarheid en meer voetgangersruimte om de Utrechtsestraat aantrekkelijker, leefbaarder en veiliger te maken als winkel – en stadsstraat voor bewoners, ondernemers, bezoekers en passanten.

Dit onderzoek bekijkt de mogelijkheden en effecten van minder autoverkeer in de Utrechtsestraat. In dit plan van aanpak worden verschillende scenario's onder de loep genomen.

In een eerdere fase (Verkenning Herprofilering Utrechtsestraat, 17-2-2023, Ruimte en Duurzaamheid, Gemeente Amsterdam), is reeds een verkenning van de kansen die liggen in de Utrechtsestraat uitgevoerd. Hierin zijn kaders voor de mogelijke herinrichting verkend. De conclusies van deze verkenning luidde dat:



- Het weren van auto-verkeer in een, dan wel twee richtingen met name voor de fietskwaliteit een meerwaarde heeft. De fiets en de auto delen de rijbaan; wanneer de auto hier weg is stijgt de verkeersveiligheid en kwaliteit voor de fietser. In de richting waar het autoverkeer niet meer rijdt kan de rijbaan tot fietsstrook worden omgevormd. Door deze op de breedte van 1.8 m uit te voeren kan het trottoir 30 cm verbreed worden. Wanneer de fietsstrook de breedte van 2.1 m blijft houden, kan het trottoir aan die zijde niet verbreed worden.

- Het weren van tramverkeer (in beide richtingen) kan leiden tot een herindeling van de rijbaan, waardoor ook een verbreding van de trottoirs mogelijk wordt. De voetgangerskwaliteit gaat pas vooruit wanneer de tram verdwijnt uit de Utrechtsestraat.
- Het volledig weren van autoverkeer in beide richtingen tot grote toename van verkeer op het omliggend wegennet leidt, terwijl het weren van autoverkeer in noordelijke richting relatief beperkte invloed heeft op de autoverkeersstromen in de omgeving.
- Tramlijn 4 relatief parallel met tramplein 14 en de Noord-zuid Metrolijn loopt, en er gesprekken zijn geweest over het saneren van deze route. Toch is het weren van de tram op de Utrechtsestraat voorlopig geen realistisch scenario. Er kan bij behoud van fietsers pas extra trottoirbreedte, en daarmee doorloopruimte voetganger, gevonden worden wanneer de tramlijn gesaneerd wordt en de fiets, dan wel autostroken naar de wegas opschuiven (Model Haarlemmerstraat). In voorliggende studie behoort deze optie niet tot de scope.

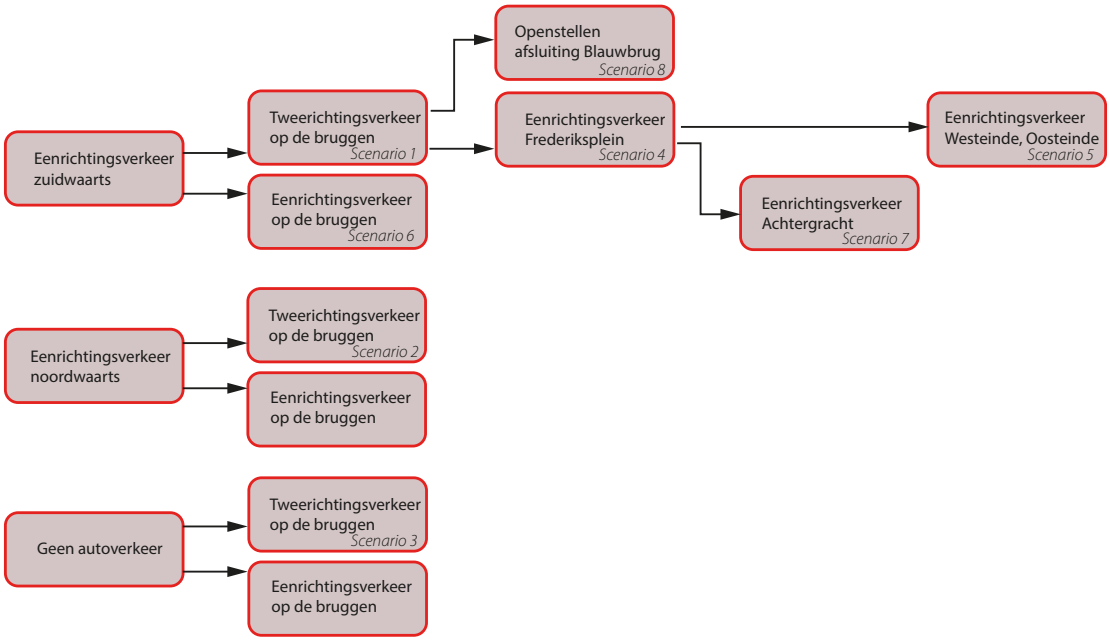
<u>Doel</u>
Het Dagelijks Bestuur wil nu de volgende stappen maken in het verbeteren van de fiets- en voetgangerskwaliteit. Het proces hiernaartoe bestaat uit verschillende fasen:

1. Invoeren eenrichtingsverkeer auto 'sober', zonder grootschalige herinrichting
2. Ontwerp en uitvoering direct noodzakelijke ruimtelijke aanpassingen, waaronder blackspot kruising Utrechtsestraat – Achtergracht.
3. Ontwerp mogelijke ruimtelijke aanpassingen Utrechtsestraat door herprofilering
4. Ontwerp mogelijke indirecte ruimtelijke aanpassingen, waaronder herinrichting en vergroening van de 'diagonaal' door Frederiksplein, afsluiting 'pleintje Achtergracht' en aanpassen fietspad Reguliersgracht tot auto-ontsluiting.

In deze memo wordt ingegaan op fase 1. sobere invoering eenrichtingsverkeer. Hiervoor worden allereerst verschillende scenario opgesteld en doorgerekend. Vervolgens wordt een voorkeursscenario bepaald.

Scenario’s voor eenrichtingsverkeer op de Utrechtsestraat

Er zijn verschillende scenario’s ontwikkeld voor een verbetering van het fietsklimaat en voetgangersklimaat op de Utrechtsestraat. Bij alle scenario’s blijft de tramlijn onveranderd intact; de scenario’s verschillen ten opzichte van de huidige situatie in de toegestane autoverkeersrichtingen. In enkele varianten is daarnaast ook een nieuwe verbinding aangebracht. Daarnaast zijn scenario’s met elkaar te combineren. Dit zou leiden tot een exponentieel groot aantal scenario’s. In dit onderzoek beperken wij ons tot de scenario’s die te zien zijn in onderstaande overzicht. Mochten er uit het onderzoek aanleiding zijn om ook andere combinaties van scenario’s nader te onderzoeken dan kunnen deze in later stadium worden toegevoegd.



De scenario’s worden vergeleken met de bestaande situatie. De modelplit hieronder laat deze zien. In de bestaande situatie wordt uitgegaan van een weginrichting met een trambaan op strengelspoor, met aan weerszijden een gemengde rijstrook voor auto en fiets. Bij de drie bruggen worden de drie stroken gescheiden door zijperrons.

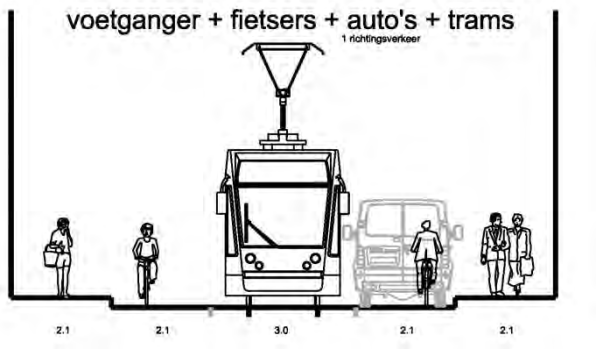
Scenario 1: Eenrichtingsverkeer zuidwaarts op de Utrechtsestraat

Beschrijving scenario
In dit scenario wordt eenrichtingsverkeer voor de auto ingesteld op de Utrechtsestraat, van Herengracht tot Achtergracht. Het eenrichtingsverkeer is zuidwaarts, en sluit aan op het reeds bestaande eenrichtingsregime van Rembrandtplein tot Herengracht.

In zuidwaartse richting rijden de auto en de fiets gezamenlijk op de rijbaan. De noordwaartse richting wordt door het weren van autoverkeer de facto een fietsstrook. Deze fietsstrook is met 2.1 m iets breder dan de minimale maat van 1.8 m. De fietser in noordwaartse richting fiets hierdoor veiliger; niet meer gemengd met autoverkeer. De voetgangersruimte aan de oostzijde zou optioneel op termijn met 30 cm verbreed kunnen worden, waarbij voor de fietsstrook 1.8 m resteert. Dit zou wel aanzienlijke kosteninvestering zijn, door aanpassing van trottoirbanden en kolken.

De tram blijft op een strengelspoor in beide richtingen rijden op de middelste deel van de rijbaan.

De trottoirs in de Utrechtsestraat zijn erg smal; de minimale doorloopruimte uit Beleidskader Ruimte voor de Voetganger wordt niet tot amper gehaald. Gezien de grote voetgangersstromen is een bredere ruimte gewenst. In dit scenario is het niet mogelijk om trottoirs te verbreden. Wel is het in noordwaartse richting minder onveilig wanneer voetgangers kort uitwijken via de rijbaan (fietsstrook) om een obstakel op het trottoir te ontwijken



Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur (hieronder - verschilplot). Te zien is dat de verkeersintensiteit zuidwaarts op de Utrechtsestraat circa 2500 mvt/etmaal betreft. Dit is ruim beneden de grenswaarden voor een 30 km/u woonstraat, en daarmee als 'rustig' te kwalificeren. Het autoverkeer vindt haar andere weg enerzijds via de Achtergracht – Amstel en anderzijds via de Vijzelgracht – Vijzelstraat. Een beperkte toename is daarnaast zichtbaar op de Reguliersgracht.

Noodzakelijke maatregelen
Dit scenario is uit te voeren met minimale fysieke maatregelen. Er dient bij elk wegvak eenrichtingsborden geplaatst te worden. Daarnaast is aan te bevelen met wegenverf fietssymbolen op de fietsstrook te plaatsen op de voormalige rijbaan in noordelijke richting.

Koppelkansen
In dit ontwerp is er een beperkte koppelkans mogelijk met de verkeersonveilige oversteeklocatie tussen het Frederiksplein en de Utrechtsestraat, over de Achtergracht.

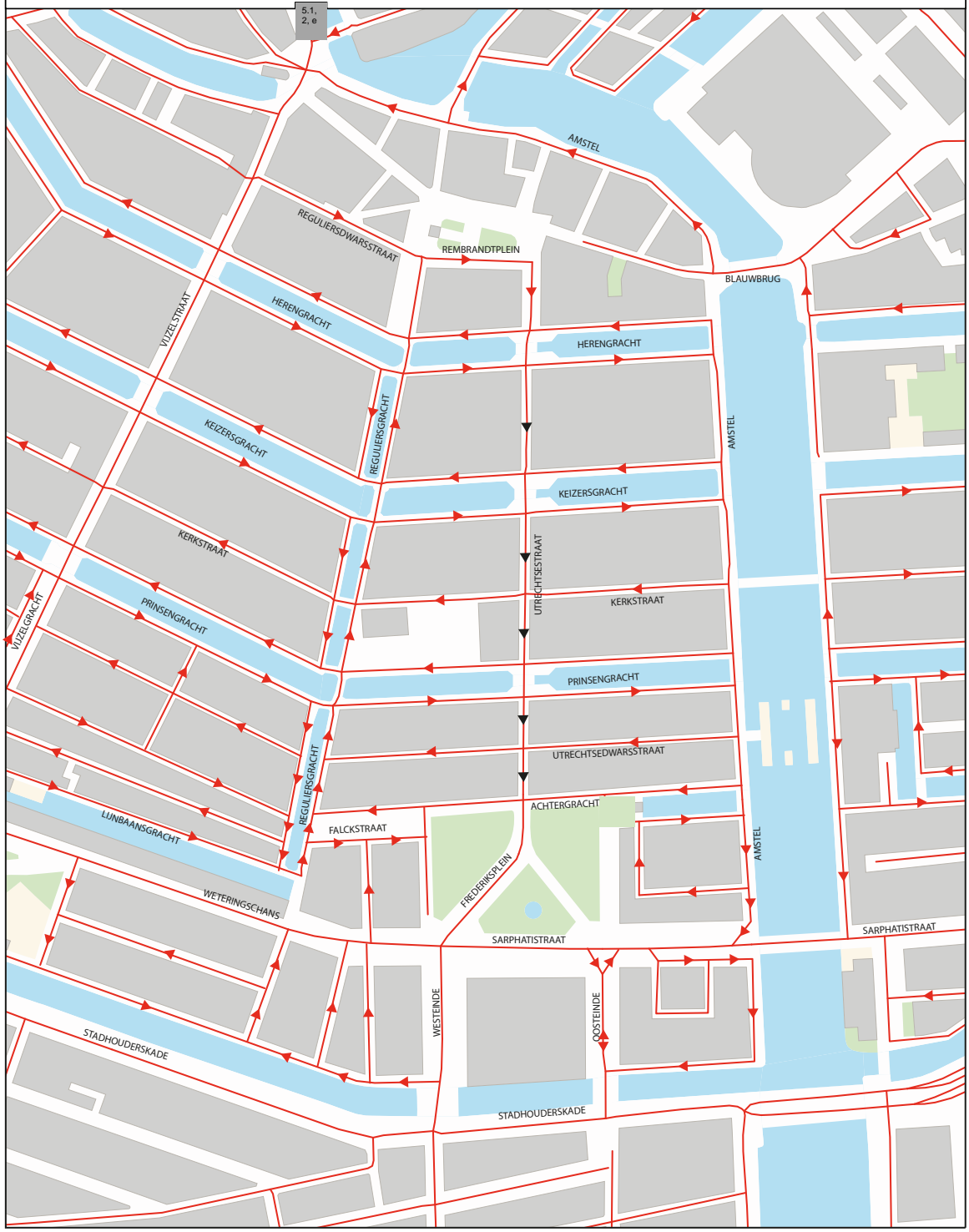
Gemeente Amsterdam

5.1, 2, e
Ruimte en Duurzaamheid
22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

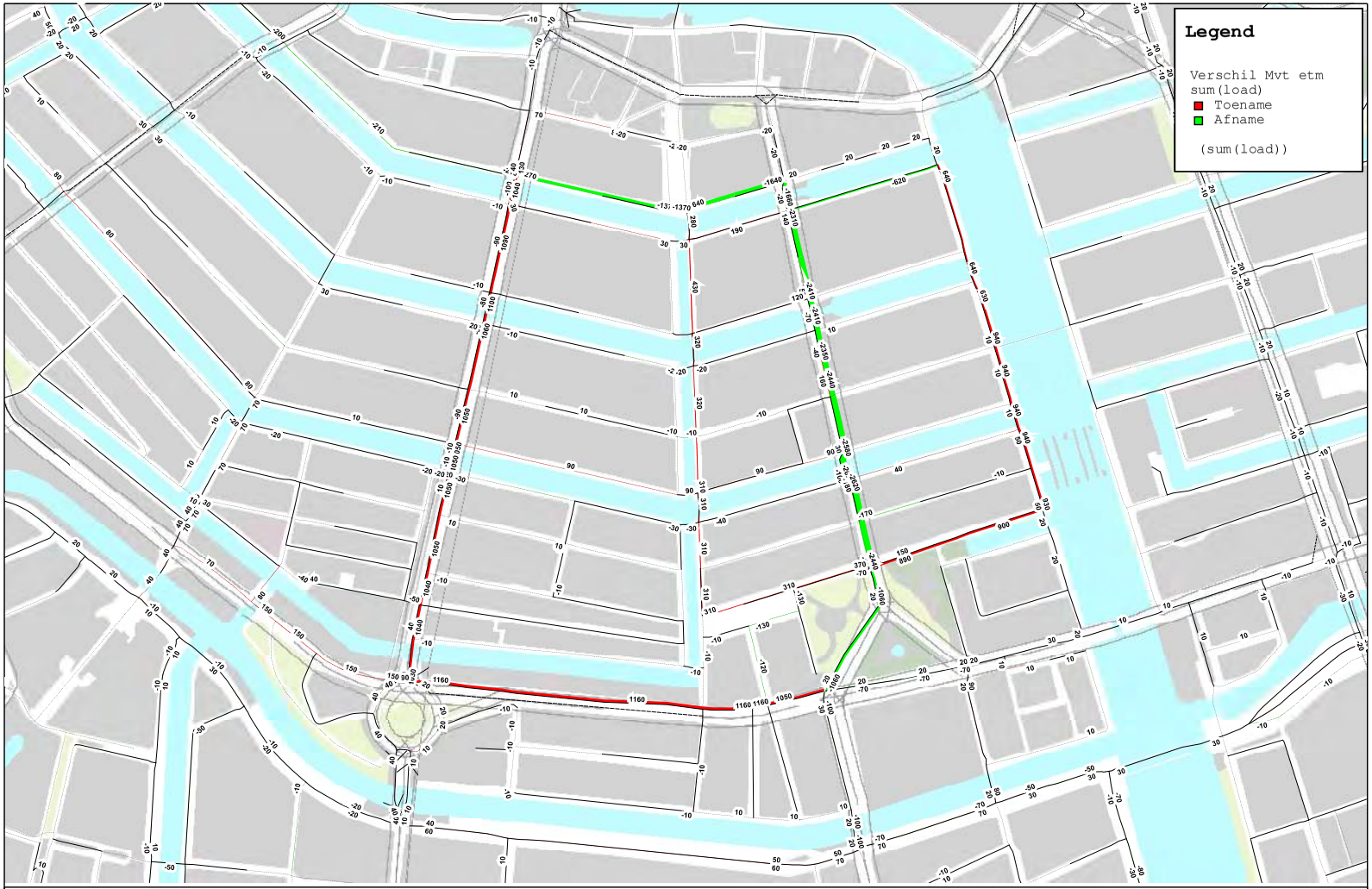
variant 1: eenrichtingsverkeer zuidwaarts, Herengracht t/m Achtergracht

5.1, 2, e





NB: deze VMA Plots zijn gedateerd; vervangen door de nieuwe modelleringsplot!!!!!



Auto - Verschilplot intensiteit Utrechtsestraat tussen 2025 Plan v2a en 2025 Autonoom (mvt per etmaal)

Verkeersmodel Gemeente Amsterdam VMA

Gemeente Amsterdam

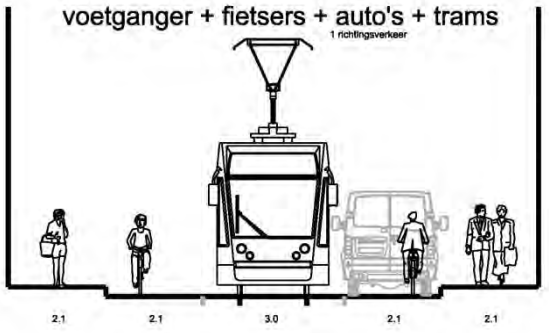
Scenario 2: Eenrichtingsverkeer noordwaarts op de Utrechtsestraat

Beschrijving scenario
In dit scenario wordt eenrichtingsverkeer voor de auto ingesteld op de Utrechtsestraat, van Achtergracht tot Herengracht. Het eenrichtingsverkeer is noordwaarts. Ten noorden van de Herengracht rijdt het autoverkeer de gracht op, aangezien tussen Rembrandtplein en Herengracht er een tegengesteld eenrichtingsregime geldt.

In noordwaartse richting rijden de auto en de fiets gezamenlijk op de rijbaan. De zuidwaartse richting wordt door het weren van autoverkeer de facto een fietsstrook. Deze fietsstrook is met 2.1 m iets breder dan de minimale maat van 1.8 m. De fietser in zuidwaartse richting fiets hierdoor veiliger; niet meer gemengd met autoverkeer. De voetgangersruimte aan westzijde zou optioneel op termijn met 30 cm verbreed kunnen worden, waarbij voor de fietsstrook 1.8 m resteert. Dit zou wel aanzienlijke kosteninvestering zijn, door aanpassing van trottoirbanden en kolken.

De tram blijft op een strengelspoor in beide richtingen rijden op de middelste deel van de rijbaan.

De trottoirs in de Utrechtsestraat zijn erg smal; de minimale doorloopruimte uit beleidskader ruimte voor de voetganger wordt niet tot amper gehaald. Gezien de grote voetgangersstromen is een bredere ruimte gewenst. In dit scenario is het niet mogelijk om trottoirs te verbreden. Wel is het in zuidwaartse richting minder onveilig wanneer voetgangers kort uitwijken via de rijbaan (fietsstrook) om een obstakel op het trottoir te ontwijken.



Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur.

Noodzakelijke maatregelen
Dit scenario is uit te voeren met minimale fysieke maatregelen. Er dient bij elk wegvak eenrichtingsborden geplaatst te worden. Daarnaast is aan te bevelen met wegenverf fietssymbolen op de fietsstrook te plaatsen op de voormalige rijbaan in noordelijke richting.

Koppelkansen
In dit ontwerp is er een beperkte koppelkans mogelijk met de verkeersonveilige oversteeklocatie tussen het Frederiksplein en de Utrechtsestraat, over de Achtergracht.

Gemeente Amsterdam

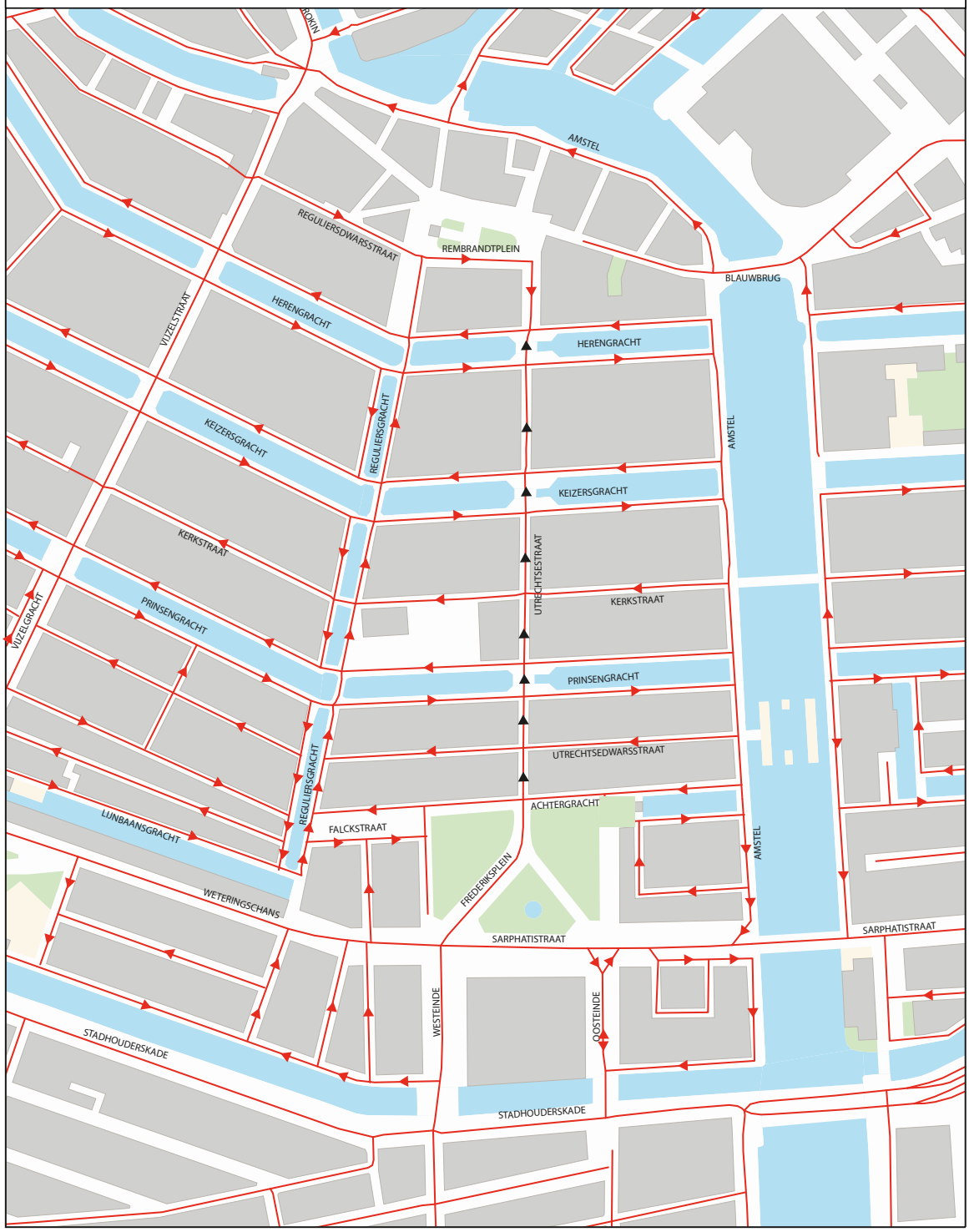
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

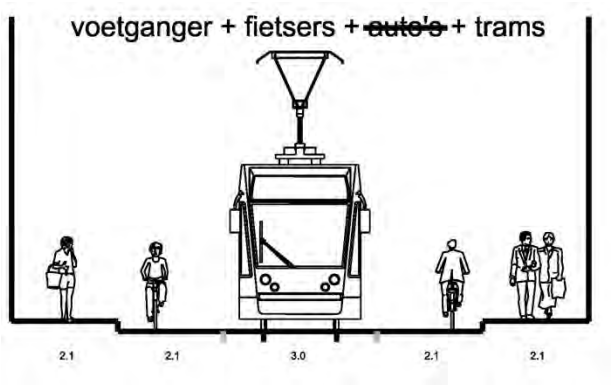
variant 2: eenrichtingsverkeer noordwaarts, Herengracht t/m Achtergracht



Scenario 3: Geen autoverkeer op de Utrechtsestraat

Beschrijving scenario
In dit scenario wordt in beide richtingen een verbod voor ingesteld op de Utrechtsestraat, van Herengracht tot Achtergracht. Autoverkeer dat vanaf het Rembrandtplein rijdt zal bij de Herengracht de gracht op rijden, ofwel naar de Reguliersgracht ofwel naar de Amstel. Beide rijstroken zullen transformeren tot fietsstrook, elk van 2.1 m breed. Dit is iets breder dan de minimale maat van 1.8 m. De fietsstromen zijn niet meer gemengd met autoverkeer. De tram blijft op een strengelspoor in beide richtingen rijden op de middelste deel van de rijbaan. De voetgangersruimte aan beide zijden zou optioneel op termijn met 30 cm verbreed kunnen worden, waarbij voor de fietsstrook 1.8 m resteert. Dit zou wel aanzienlijke kosteninvestering zijn, door aanpassing van trottoirbanden en kolken.

De trottoirs in de Utrechtsestraat zijn erg smal; de minimale doorloopruimte uit Beleidskader Ruimte voor de Voetganger wordt niet tot amper gehaald. Gezien de grote voetgangersstromen is een bredere ruimte gewenst. In dit scenario is het niet mogelijk om trottoirs te verbreden. Wel is het minder onveilig wanneer voetgangers kort uitwijken via de rijbaan (fietsstrook) om een obstakel op het trottoir te ontwijken.



Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur.

Noodzakelijke maatregelen
Dit scenario is uit te voeren met minimale fysieke maatregelen. Er dient bij elk wegvak eenrichtingsborden geplaatst te worden. Daarnaast is aan te bevelen met wegenverf fietssymbolen op de fietsstrook te plaatsen op de voormalige rijbaan in noordelijke richting.

Koppelkansen
In dit ontwerp is er een beperkte koppelkans mogelijk met de verkeersonveilige oversteeklocatie tussen het Frederiksplein en de Utrechtsestraat, over de Achtergracht.

Gemeente Amsterdam

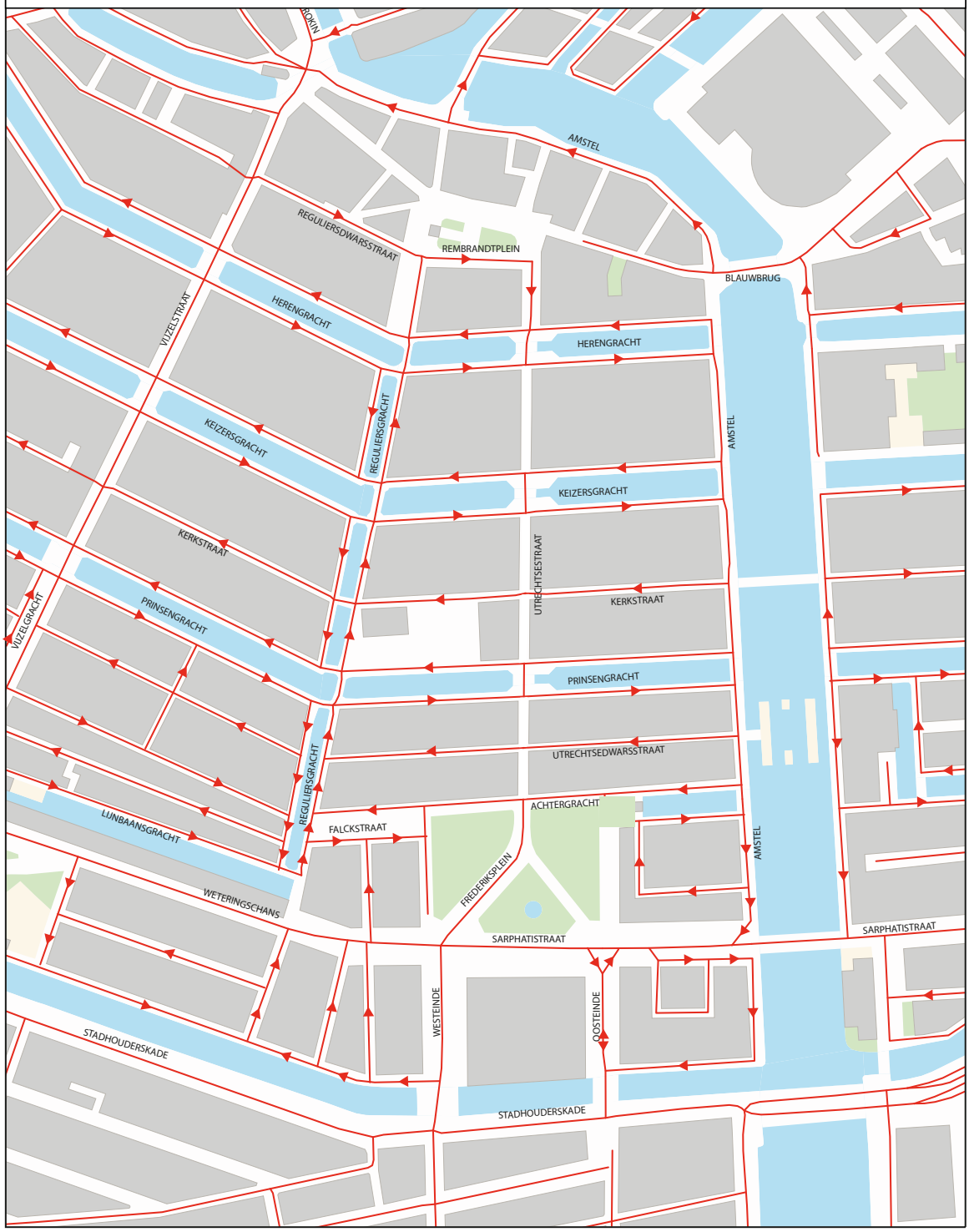
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 3: Utrechtsestraat autoloos



Scenario 4: Eenrichtingsverkeer zuidwaarts tot de Sarphatistraat

Beschrijving scenario
In dit scenario wordt eenrichtingsverkeer voor de auto ingesteld op de Utrechtsestraat, van Herengracht tot de Sarphatistraat. Het eenrichtingsverkeer is zuidwaarts, en sluit aan op het reeds bestaande eenrichtingsregime van Rembrandtplein tot Herengracht.

In zuidwaartse richting rijden de auto en de fiets gezamenlijk op de rijbaan. De noordwaartse richting wordt door het weren van autoverkeer de facto een fietsstrook. Deze fietsstrook is met 2.1 m iets breder dan de minimale maat van 1.8 m. De fietser in noordwaartse richting fiets hierdoor veiliger; niet meer gemengd met autoverkeer. De tram blijft op een strengelspoor in beide richtingen rijden op de middelste deel van de rijbaan.

De trottoirs in de Utrechtsestraat zijn erg smal; de minimale doorloopruimte uit Beleidskader Ruimte voor de Voetganger wordt niet tot amper gehaald. Gezien de grote voetgangersstromen is een bredere ruimte gewenst. In dit scenario is het vrijwel niet mogelijk om trottoirs te verbreden. Wel is het in noordwaartse richting minder onveilig wanneer voetgangers kort uitwijken via de rijbaan (fietsstrook) om een obstakel op het trottoir te ontwijken.

In dit scenario wordt ook het wegvak door het Frederiksplein ook eenrichtingsverkeer. Verkeer tussen de Sarphatistraat en de Achtergracht, wat op de Achtergracht wil zijn rijdt hiervoor via de Huidenkoperstraat aan. De rijbaan noordwaarts in het Frederiksplein wordt overbodig. Het noordwaartse fietsverkeer, dat op de fietsstrook hiernaast rijdt, kan de volledige ruimte gebruiken.

Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur.

Noodzakelijke maatregelen
Dit scenario is op de Utrechtsestraat uit te voeren met minimale fysieke maatregelen. Er dient bij elk wegvak eenrichtingsborden geplaatst te worden. Daarnaast is aan te bevelen met thermoplast fietssymbolen op de fietsstrook te plaatsen op de voormalige rijbaan in noordelijke richting. Op het Frederiksplein kan de enorme overmaat aan verkeersruimte herbestemd worden. Op korte termijn wordt geadviseerd de belijning tussen de rijbaan en de fietsstrook te verwijderen en fietssymbolen te plaatsen op de rijbaan. Op de lange termijn kan hier een groot areaal extra vergroend worden, om het park ter plaatse te versterken. Optioneel kan er een rode coating over het zwarte asfalt aangebracht worden, waardoor het fietspad qua vormgeving aansluit bij de andere fietspaden.

Koppelkansen
In dit ontwerp is er een grote koppelkans mogelijk met de verkeersonveilige oversteeklocatie tussen het Frederiksplein en de Utrechtsestraat, over de Achtergracht. De kruising wordt immers aanzienlijk vereenvoudigd door de afwezigheid van autoverkeer in een richting.
Een tweede belangrijke koppelkans is dat deze verkeerskundige ingreep grote kansen biedt om het beleidskader 'Frederikspark' verder tot uiting te brengen.
Er moet aandacht zijn voor de taxistandplaats die momenteel in het Frederiksplein is. 's Avonds is dit een wachtpunt voor taxi's die naar de taxistandplaats bij het Rembrandtplein rijden.

Gemeente Amsterdam

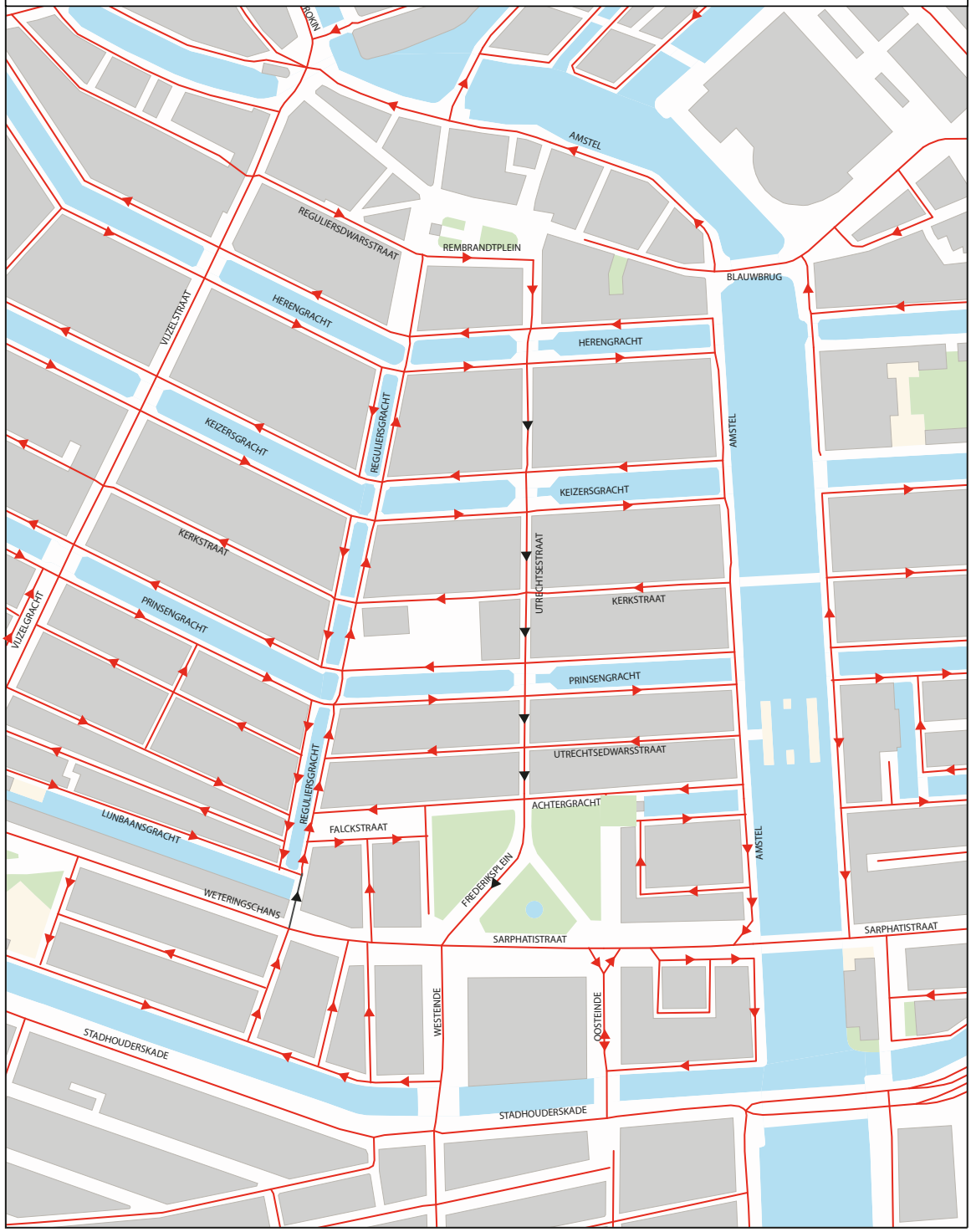
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 4: eenrichtingsverkeer zuidwaarts, Herengracht t/m Sarphatistraat



Scenario 5: Eenrichtingsverkeer zuidwaarts tot de Stadshouderskade

Beschrijving scenario
In dit scenario wordt eenrichtingsverkeer voor de auto ingesteld op de Utrechtsestraat, van Herengracht tot de Stadhouderskade. Het eenrichtingsverkeer is zuidwaarts, en sluit aan op het reeds bestaande eenrichtingsregime van Rembrandtplein tot Herengracht.

In zuidwaartse richting rijden de auto en de fiets op de Utrechtsestraat gezamenlijk op de rijbaan. De noordwaartse richting wordt door het weren van autoverkeer de facto een fietsstrook. Deze fietsstrook is met 2.1 m iets breder dan de minimale maat van 2.0 m. De fietser in noordwaartse richting fiets wordt hierdoor veiliger; niet meer gemengd met autoverkeer. De tram blijft op een strengelspoor in beide richtingen rijden op de middelste deel van de rijbaan.

De trottoirs in de Utrechtsestraat zijn erg smal; de minimale doorloopruimte uit beleidskader ruimte voor de voetganger wordt niet tot amper gehaald. Gezien de grote voetgangersstromen is een bredere ruimte gewenst. In dit scenario is het niet mogelijk om trottoirs te verbreden. Wel is het in noordwaartse richting minder onveilig wanneer voetgangers kort uitwijken via de rijbaan (fietsstrook) om een obstakel op het trottoir te ontwijken.

In dit scenario wordt ook het wegvak door het Frederiksplein ook eenrichtingsverkeer. Verkeer tussen de Sarphatistraat en de Achtergracht, wat op de Achtergracht wil zijn rijdt hiervoor via de Huidekoperstraat aan. De rijbaan noordwaarts in het Frederiksplein wordt overbodig. Het noordwaartse fietsverkeer, dat op de fietsstrook hiernaast rijdt, kan de volledige ruimte gebruiken.

Tussen Sarphatistraat en Stadhouderskade rijdt het verkeer ook slechts in zuidwaartse richting. De gehele oostelijke rijbaan vervalt hierbij; slechts fietsverkeer rijdt hier op de aanwezige fietsstrook en rijbaan. Het verkeer in noordelijke richting wat nu op het Westeinde rijdt, kan gebruik maken van het Oosteinde (maar dan moet linksaf bij Sarphatistraat weer mogelijk worden gemaakt).

De kruising Sarphatistraat – Westeinde/Frederikspark wordt enorm versimpeld. Op deze lastige en onveilige kruising kan de VRI opnieuw gemodelleerd worden, wat na aanpassingen wellicht leidt tot kortere roodtijden voor fiets- en voetganger.
Ook het kruispunt Westeinde – Stadhouderskade – van Woustraat kan worden vereenvoudigd.
Linksaf en rechtsaf vanaf de Stadhouderskade worden niet meer mogelijk.
Een optimalisatie van de VRI kan ook op dit kruispunt de situatie voor fiets en voetganger wellicht verbeteren.

Gemeente Amsterdam

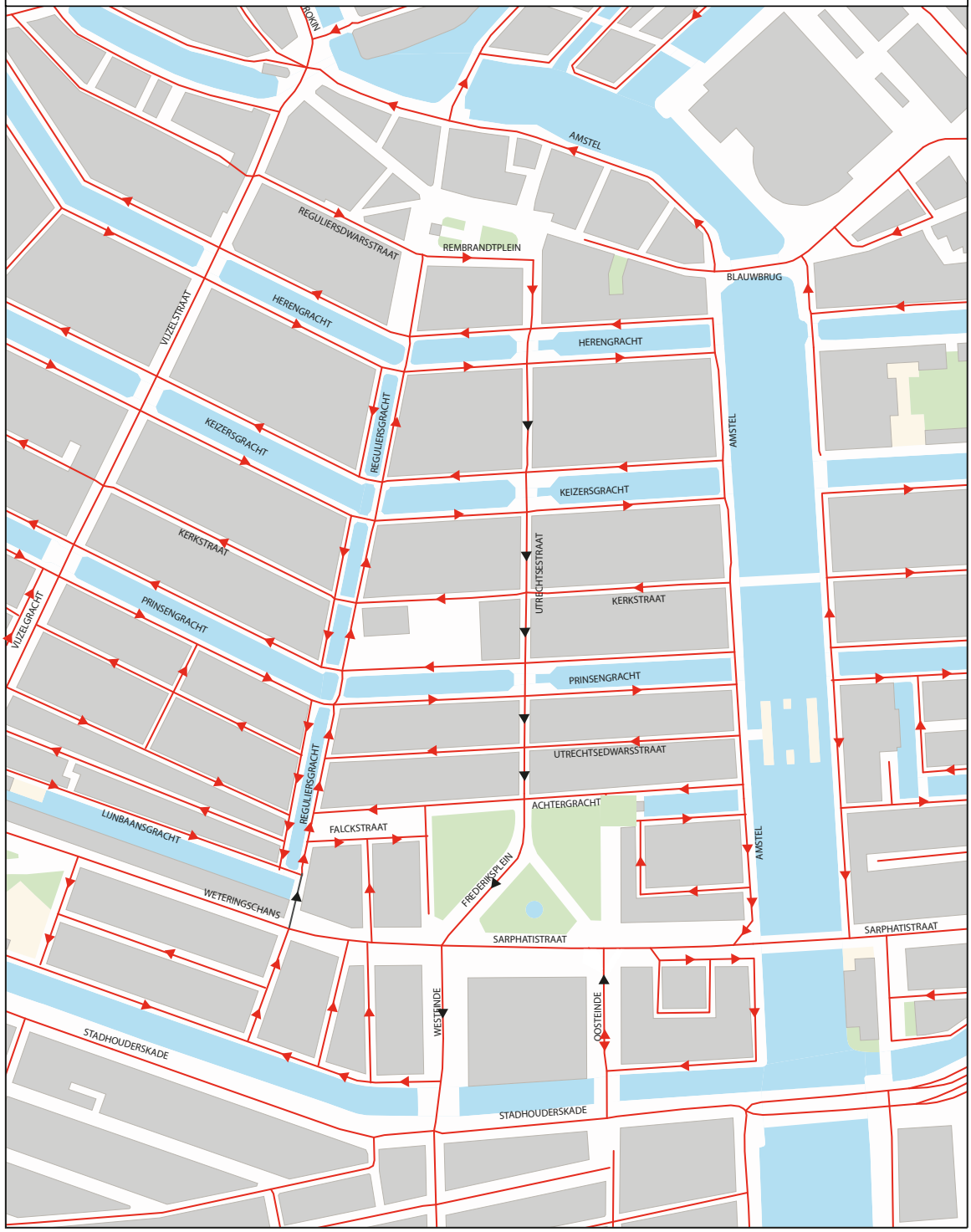
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 5: eenrichtingsverkeer zuidwaarts, Herengracht t/m Stadhouderskade



Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur.

Noodzakelijke maatregelen
Dit scenario is op de Utrechtsestraat uit te voeren met minimale fysieke maatregelen. Er dient bij elk wegvak eenrichtingsborden geplaatst te worden. Daarnaast is aan te bevelen met wegenverf fietssymbolen op de fietsstrook te plaatsen op de voormalige rijbaan in noordelijke richting.

Op het Frederiksplein kan de enorme overmaat aan verkeersruimte herbestemd worden. Op korte termijn wordt geadviseerd de belijning tussen de rijbaan en de fietsstrook te verwijderen en fietssymbolen te plaatsen op de rijbaan. Optioneel kan het zwarte asfalt een rode coating krijgen. Op de lange termijn kan hier een groot areaal extra vergroend worden, om het park ter plaatse te versterken, naast een vrijliggend fietspad in het groen.

Bij het Westeinde kan de langsbelijning op korte termijn worden verwijderd zodat er een zeer brede fietsstrook ontstaat. Hiervoor kunnen enkele fietssymbolen op de (voormalige) rijbaan geplaatst worden. Optioneel kan het zwarte asfalt een rode coating krijgen. Op de lange termijn kan hier vergroening plaatsvinden, aansluitend op de nieuwe plantvakken die rondom DNB geplaatst zijn, in combinatie met een vrijliggend fietspad in dit nieuwe groen.Op het Oosteinde moet de linksafbeweging mogelijk worden, ten zijde te kunnen functioneren als toevoersroute naar de Weteringschans. De fietsstraat Sarphatistraat ter hoogte van DNB wordt hierdoor drukker.

Koppelkansen
In dit ontwerp is er een grote koppelkans mogelijk met de verkeersonveilige oversteeklocatie tussen het Frederiksplein en de Utrechtsestraat, over de Achtergracht. De kruising wordt immers aanzienlijk vereenvoudigd door de afwezigheid van autoverkeer in een richting. Bovendien is er een koppelkans met de wens van het project Binnenring om het Westeinde te transformeren tot fietsstraat. Een derde belangrijke koppelkans is dat deze verkeerskundige ingreep grote kansen biedt om het beleidskader ‘Frederikspark’ verder tot uiting te brengen.

Scenario 6: Scenario 1, plus eenrichtingsverkeer op de bruggen

Beschrijving Scenario
Bij de scenario's is een variant denkbaar, waar er ook eenrichtingsregime ook op de bruggen doorgevoerd wordt. In dit scenario wordt scenario 1 (eenrichtingsverkeer zuidwaarts) als basis genomen, waar het eenrichtingsregime op de bruggen aan wordt toegevoegd. Hierdoor wordt het voor auto's onmogelijk om via de brug een U-bocht rijden op de grachten.

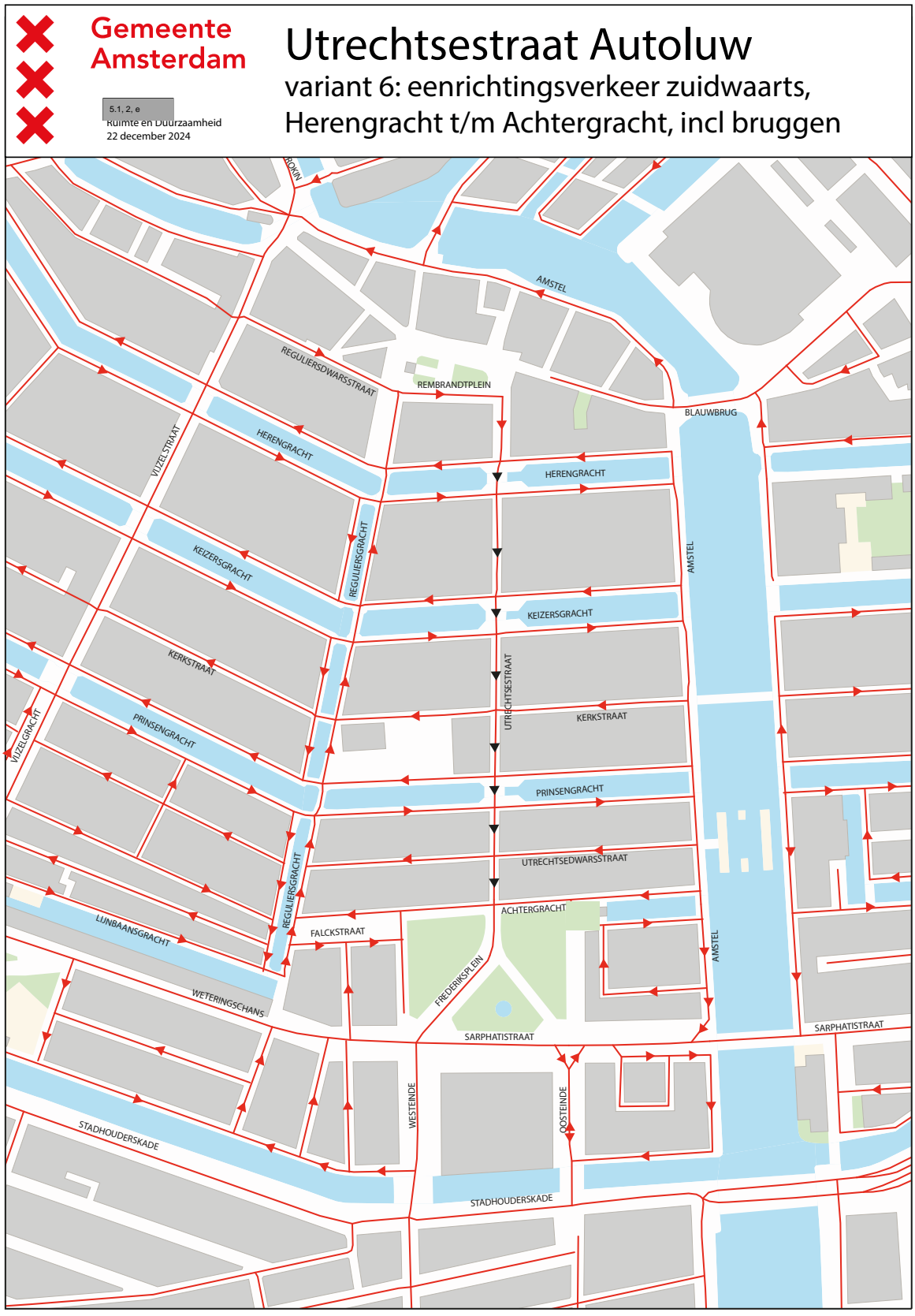
Het voordeel hiervan is dat fietsverkeer (in een richting) volledig op een vrije fietsstrook rijden, ongehinderd door autoverkeer. Zij fietst niet op een fietsstrook, die bij de bruggen telkens overgaat in een gemengde rijbaan.

Het nadeel hiervan is dat de grachten minder robuuster zijn qua verkeer; wanneer er een verstopping is elders op de gracht is het niet mogelijk om deze te omzeilen door reeds bij de brug op de Utrechtsestraat te keren. Bovendien is de verkeersdruk op de grachten hierdoor hoger doordat verkeer meer moet omrijden wanneer zij aan de noordzijde van de gracht een bestemming heeft. Keren bij Utrechtsestraat kan dan niet meer en dus verder om te keren bij Amstel.

Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur (hieronder - verschilplot). Te zien is dat de verkeersintensiteit zuidwaarts op de Utrechtsestraat circa 2500 mvt/etmaal betreft. Dit is ruim beneden de grenswaarden voor een 30 km/u woonstraat, en daarmee als 'rustig' te kwalificeren. Het autoverkeer vindt haar andere weg enerzijds via de Achtergracht – Amstel en anderzijds via de Vijzelgracht – Vijzelstraat. Een beperkte toename is daarnaast zichtbaar op de Reguliersgracht.

Noodzakelijke maatregelen
Dit scenario is uit te voeren met minimale fysieke maatregelen. Er dient bij elk wegvak eenrichtingsborden geplaatst te worden. Daarnaast is aan te bevelen met wegenverf fietssymbolen op de fietsstrook te plaatsen op de voormalige rijbaan in noordelijke richting.

Koppelkansen
In dit ontwerp is er een beperkte koppelkans mogelijk met de verkeersonveilige oversteeklocatie tussen het Frederiksplein en de Utrechtsestraat, over de Achtergracht.



De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur.

!

Scenario 7: Scenario 4, plus eenrichtingsverkeer Achtergracht

Beschrijving scenario

Scenario 7 borduurt voort op scenario 4 waarbij eenrichtingsverkeer zuidwaarts ingevoerd wordt op de Utrechtsestraat, vanaf de Herengracht tot Frederiksplein, en in Frederiksplan van Achtergracht tot Sarphatistraat. Eenrichtingsverkeer op de Achtergracht ter hoogte van het Frederiksplein is een relatief logische aanvulling op scenario 4; wanneer het niet meer mogelijk is om noordwaarts te rijden door het Frederiksplein, dan is vervolgens ook niet noodzakelijk om oostwaarts op de Achtergracht te rijden.

Een belangrijke effect is van deze maatregel ruimte vrijkomt op de Achtergracht voor fietsverkeer. Ook de complexe kruising Utrechtsestraat – Achtergracht wordt aanzienlijk vereenvoudigd; autoverkeer komt hier nog maar van twee zijden. Dit is de belangrijke oversteek voor schoolgaande kinderen. De kruising is ook aangemerkt als blackspot voor verkeersveiligheid.

Wanneer het Frederikspelin niet meer in noordwaartse richting bereden kan worden, bestaat de kans dat de Huidekoperstraat erg druk wordt. Dit is een smalle woonstraat. Mocht dit optreden dan is het denkbaar om de Reguliersgracht weer aan te sluiten op de Weteringschans. Het fietspad in het relatief brede profiel zou als fietsstraat (auto noordwaartse richting) omgevormd kunnen worden tegen beperkte middelen.

Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur.

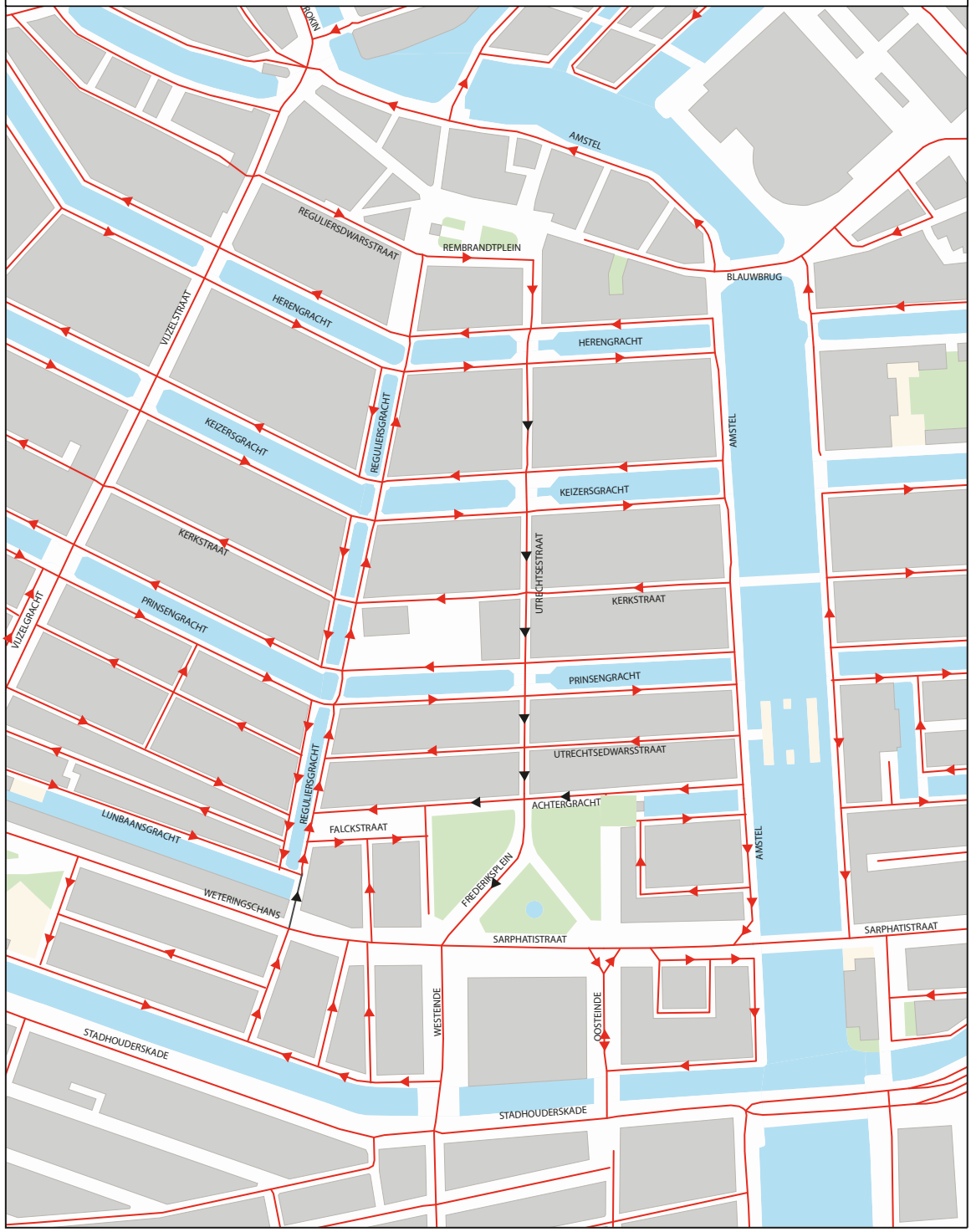
Koppelkans
De blackspot kruising Achtergracht – Utrechtsestraat kan hierdor vereenvoudigd worden verbeterd. Bovendien ontstaat de mogelijkheid om het 'pleintje' bij de ASVO basisschool autoloos te maken. Bij deze schoolingang is het op schoolspitsmomenten een grote drukte van fietsers, voetgangers en auto's die langs deze locatie rijden en parkeren. Een autoloze inrichting zou de veiligheid van deze schoolzone flink verbeteren.
Tot slot biedt dit scenario grote kansen voor vergroening in het Frederiksplein, conform de visie Frederikspark.

Gemeente Amsterdam

5.1, 2, e
Ruimte en Duurzaamheid
22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 7: eenrichtingsverkeer zuidwaarts, inclusief eenrichtingsverkeer Achtergracht



Scenario 8 : Scenario 1, plus periodieke openstelling afsluiting Amstel bij Blauwbrug.

Beschrijving scenario
In het scenario waar de auto niet meer in noordwaartse richting kan rijden is heel de buurt tussen Amstel en Reguliersgracht slechts aan te rijden via de grachten (vanaf de Vijzelgracht) of vanuit het zuiden via de Huidekoperstraat en de Reguliersgracht). In het verleden is de Amstel bij de Blauwbrug met paaltjes dichtgezet om sluipverkeer te voorkomen. Dit zorgt ook voor grote omrijlengtes voor bestemmingsverkeer. In dit scenario wordt onderzocht hoe het wegennet reageert wanneer deze afsluiting weer ongedaan gemaakt wordt.

Verkeerseffecten
De verkeerseffecten van dit scenario zijn te zien in de figuur.

Gemeente Amsterdam

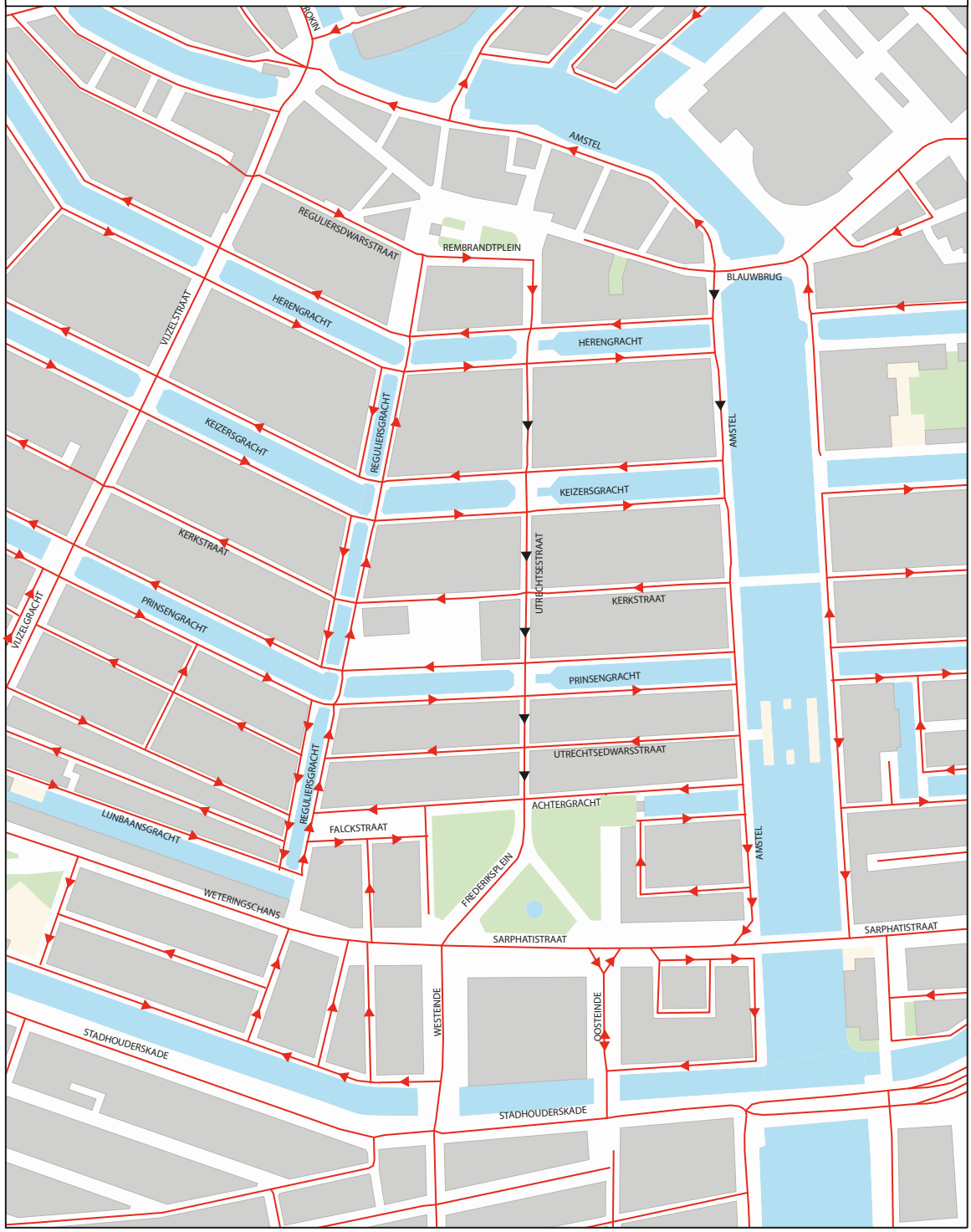
5.1, 2, e

Ruimte en Duurzaamheid

22 december 2024

Utrechtsestraat Autoluw

variant 8: eenrichtingsverkeer zuidwaarts, periodieke openstelling Amstel bij Blauwbrug



Voorkeursscenario

p.m.