DTV CONSULTANTS

Rapport

VERKEERSANALYSE UTRECHTSESTRAAT

Gemeente Amsterdam

COLOFON

Titel:	Verkeersanalyse Utrechtsestraat
Subtitel:	Gemeente Amsterdam
Opdrachtgever:	Gemeente Amsterdam Frank Ebbink en Hans Groot
Opdrachtnemer:	DTV Consultants B.V. Kim de Wit
Datum:	9 oktober 2023
Kenmerk:	230160/KWi
Status rapport:	DEFINITIEF

1	**INLEIDING**	**4**
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel en aanpak van het onderzoek	5
1.3	Leeswijzer	5
2	**BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE**	**7**
2.1	Inleiding	7
2.2	Ligging	7
2.3	Functie	8
2.4	Weginrichting	8
2.5	Verkeersgedrag	12
2.6	Verkeersintensiteiten	14
3	**RESULTATEN CONFLICTOBSERVATIE**	**24**
3.1	Inleiding	24
3.2	Conflicten en opvallendheden	24
4	**ANALYSE EN CONCLUSIE**	**32**
4.1	Analyse	32
4.2	Conclusie	34

INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

De Utrechtsestraat vormt een belangrijke toegangsweg naar het centrum van Amsterdam en is gelegen in de grachtengordel van de stad (zie afbeelding 1). Ondanks het smalle straatprofiel zijn alle modaliteiten vertegenwoordigd in de straat; de aanwezigheid van fietsers, voetgangers, gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer (tram) leidt tot veel verkeersbewegingen.



Afbeelding 1: Ligging Utrechtsestraat

In de huidige situatie is er weinig ruimte voor de voetganger. Dit terwijl de Utrechtsestraat een belangrijk verblijfsgebied is met veel winkelvoorzieningen en kleinschalige detailhandel. De gemeente heeft in het verleden een aantal klachten van omwonenden ontvangen, waarbij met name de oversteekbaarheid voor voetgangers wordt genoemd als zorgpunt.

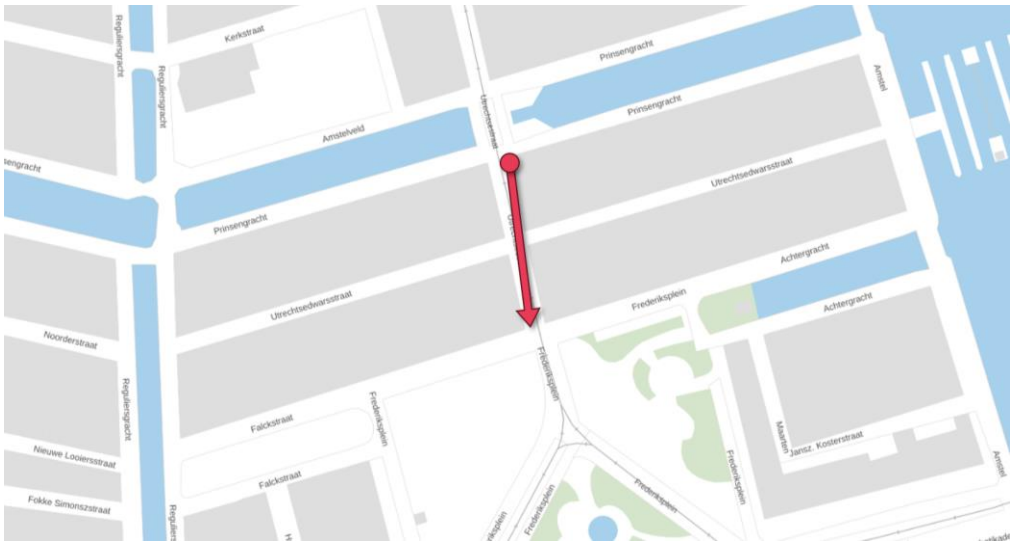
Om meer ruimte te creëren voor de voetganger in de Utrechtsestraat, wil de gemeente een pilot gaan uitvoeren. Alvorens deze pilot tot stand komt, wil de gemeente inzicht in alle verkeersbewegingen en verkeersonveilige situaties die zich in de straat voordoen.

1.2 DOEL EN AANPAK VAN HET ONDERZOEK

De gemeente Amsterdam heeft DTV Consultants gevraagd om het huidige gebruik van de Utrechtsestraat door alle modaliteiten in kaart te brengen, en daarnaast een conflictobservatie uit te voeren om inzicht te krijgen in verkeersonveilige situaties tussen de verschillende modaliteiten. De resultaten van dit onderzoek helpen de gemeente bij het bepalen van het nut, de noodzaak en de uitvoering van de pilot. Daarnaast kunnen de verzamelde data en de resultaten in het vervolg worden gebruikt bij een effectmeting na uitvoering van de pilot.

Voor het in kaart brengen van het huidige gebruik van de Utrechtsestraat door de verschillende modaliteiten is een cameraonderzoek uitgevoerd. Er zijn in totaal één week lang 24 uurs-opnamen gemaakt op de onderzoekslocatie met behulp van één camera. Het camerastandpunt is in afbeelding 2 weergegeven en heeft gefilmd richting het zuiden, oftewel het Frederiksplein. Het cameraonderzoek heeft plaatsgevonden vanaf vrijdag 26 mei 2023 tot en met donderdag 1 juni 2023.

Op basis van deze camerabeelden is een automatische verkeerstelling uitgevoerd om de verkeersintensiteiten van alle modaliteiten in de Utrechtsestraat in beeld te brengen. Daarnaast is een conflictobservatie uitgevoerd op basis van dezelfde camerabeelden. Deze observatie geeft inzicht in de verkeersbewegingen en verkeersonveilige situaties die zich in de straat voordoen.



Afbeelding 2: Camerastandpunt Utrechtsestraat

1.3 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de huidige situatie. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ligging en functie van de Utrechtsestraat. Daarnaast is op basis van de locatieschouw (die is uitgevoerd op woensdag 7 juni) de weginrichting en het verkeersgedrag van weggebruikers beschreven. Tot slot komen in dit hoofdstuk de resultaten van de verkeerstelling aan bod. In hoofdstuk 3 zijn vervolgens de resultaten van de conflictobservatie weergegeven dat heeft plaatsgevonden vanaf vrijdag 26 mei tot en met donderdag 1 juni. In hoofdstuk 4 volgen ten slotte de afsluitende analyses en conclusies van de verkeersanalyse.

BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

2.1 INLEIDING

In dit hoofdstuk is de huidige situatie beschreven, waarbij aandacht is besteed aan de ligging en functie van de Utrechtsestraat, de weginrichting en huidige verkeersintensiteiten. Op basis van het cameraonderzoek, dat heeft plaatsgevonden vanaf vrijdag 26 mei 2023 tot en met donderdag 1 juni, is een automatische verkeerstelling uitgevoerd om de verkeersintensiteiten van alle modaliteiten in de Utrechtsestraat in beeld te brengen. Daarnaast is op woensdag 7 juni is een locatieschouw uitgevoerd in de Utrechtsestraat.

2.2 LIGGING

De ligging van de Utrechtsestraat is op afbeelding 3 weergegeven. De Utrechtsestraat ligt aan de zuidkant van het centrum en vormt hiermee een verbinding tussen het Rembrandtplein en het Frederiksplein. Door de ligging vormt de straat een belangrijke verkeersader en toegangsweg van en naar het centrum van de stad Amsterdam. Over de gehele lengte kruist de Utrechtsestraat in totaal drie grachten.



Afbeelding 3: Ligging Utrechtsestraat in de stad Amsterdam

2.3 FUNCTIE

De Utrechtsestraat is in het beleid van de gemeente Amsterdam aangeduid als Plusnet Fiets en Plusnet Voetgangers. Met het benoemen van plusnetten laat de gemeente Amsterdam zien waar welke vervoerswijze de meeste prioriteit verdient. Voor de Utrechtsestraat betekent dit dat de straat een belangrijke doorgaande fietsverbinding is binnen de gemeente en zeer intensief wordt gebruikt. Daarnaast heeft de Utrechtsestraat zowel een doorgaande functie (route) voor voetgangers als een verblijfsfunctie. Doordat de Utrechtsestraat is aangeduid als Plusnet Voetgangers, vraagt de Utrechtsestraat om relatief meer ruimte, comfort en kwaliteit voor de voetganger.

Ten slotte is de Utrechtsestraat aangeduid als Hoofdnet Tram. Voor het Hoofdnet tram ligt het accent op het behouden en waar mogelijk verhogen van de betrouwbaarheid van rijsnelheden op routeniveau, maar het zijn niet de belangrijkste tramroutes die de verschillende stadsdelen met elkaar en met het spoor- en metronetwerk verbinden.

2.4 WEGINRICHTING

In deze paragraaf is een beknopte beschrijving gegeven van de huidige weginrichting van de Utrechtsestraat, aangevuld met foto's die zijn gemaakt tijdens de locatieschouw. De laatste herinrichting van de Utrechtsestraat dateert uit de periode 2009 tot 2012.

In paragraaf 2.2 is benoemd dat de Utrechtsestraat drie grachten kruist. Op deze plekken scheidt de trambaan zich van het overig gemotoriseerd verkeer en gaat het enkel tramspoor over in een dubbel tramspoor waar trams elkaar kunnen passeren. Op twee van de drie plekken is tevens een tramhalte gelegen, namelijk haltes de Keizersgracht en de Prinsengracht. De trambaan en -haltes liggen in het midden van het straatprofiel. De rijbaan voor overig gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer ligt naast de tramhalte, zie afbeeldingen 4 en 5.



Afbeelding 4: Trambaan en -haltes liggen in het midden van het straatprofiel, met de rijbaan voor overig gemotoriseerd verkeer ernaast



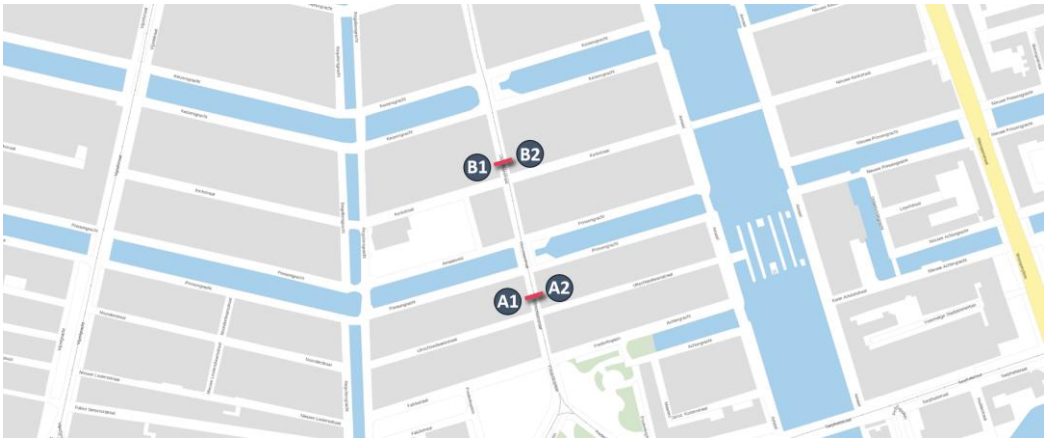
Afbeelding 5: Na de tramhaltes voegen de rijbanen zich samen tot één rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer



Afbeelding 6: Straatprofiel Utrechtsestraat

Op afbeelding 6 is het straatprofiel van de Utrechtsestraat weergegeven. Aan beide zijden van de weg ligt een relatief smal trottoir. Tijdens de locatieschouw is op twee plekken de breedte van het trottoir opgemeten. Op afbeelding 7 zijn de locaties van de opgemeten trottoirs weergegeven, waarbij de volgende breedtematen zijn opgemeten:

- **A1:** 1,96 meter
- **A2:** 1,79 meter
- **B1:** 2,18 meter
- **B2:** 2,22 meter



Afbeelding 7: Locaties van de opgemeten breedtematen trottoirs

Zoals op afbeelding 6 is weergegeven, ligt tussen de trottoirs een rijbaan waar zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer gebruik van maakt. In de as van de weg ligt een enkel tramspoor waar trams van lijn 4 in twee richtingen gebruik van maken. Tram 4 passeert circa 4 tot 5 keer per uur en per rijrichting in de Utrechtsestraat. Op afbeelding 6 is weergegeven dat de benodigde ruimte voor tramverkeer is afgebakend middels wegbelijning op het wegdek.

Naast de drie grachten kruist de Utrechtsestraat de Kerkstraat en de Utrechtsedwarsstraat. Op afbeeldingen 8 en 9 zijn de aansluitingen van de Kerkstraat weergegeven en op afbeeldingen 10 en 11 de Utrechtsedwarsstraat. De Kerkstraat is vanaf de Utrechtsestraat in één richting toegankelijk. De Utrechtsedwarsstraat is vanaf de Utrechtsestraat niet in te rijden.



Afbeelding 8: Kerkstraat ten westen van de Utrechtsestraat



Afbeelding 9: Kerkstraat ten oosten van de Utrechtsestraat



Afbeelding 10: Utrechtsedwarsstraat ten westen van de Utrechtsestraat



Afbeelding 11: Utrechtsedwarsstraat ten oosten van de Utrechtsestraat

Op de Utrechtsestraat zijn de aansluitingen van de Kerkstraat en de Utrechtsedwarsstraat middels lijnmarkering op het wegdek aangegeven vanwege de oversteekbewegingen van voetgangers en fietsverkeer die hier plaatsvinden vinden, zie afbeelding 12. Om bij de verkeersdeelnemers in de Utrechtsestraat aandacht te vragen voor deze oversteekbewegingen, is zowel ter hoogte van de Kerkstraat als de Utrechtsedwarsstraat aanvullende markering op het wegdek aangebracht, weergegeven op afbeelding 13.



Afbeelding 12: Lijnmarkering op het wegdek geeft oversteekbewegingen aan



Afbeelding 13: Wegmarkering waarschuwing overstekende voetgangers

De wettelijk geldende maximumsnelheid op de Utrechtsestraat is 30 km/uur. Dit is aan weggebruikers weergegeven middels markering op het wegdek (afbeelding 14) en het verkeersbord “Begin zone maximum snelheid”, zie afbeelding 15.

Daarnaast is middels het verkeersbord E02 aangegeven dat sprake is van een verbod om stil te staan aan beide zijden van de Utrechtsestraat. Een uitzondering hierop is het laad- en losverkeer van 07:00 uur tot 12:00 uur. Echter is tijdens de locatieschouw laad- en losverkeer buiten deze venstertijd waargenomen. In de Kerkstraat geldt bovendien een venstertijd voor laden en lossen van 09:00 uur tot 18:00 uur. Ten slotte is middels het verkeersbord C18 aangegeven dat de gehele Utrechtsestraat gesloten is voor voertuigen en samenstellingen van voertuigen die, met inbegrip van de lading, breder zijn dan 2,30 meter.



Afbeelding 14: Wegmarkering '30' geeft de maximumsnelheid op de Utrechtsestraat weer



Afbeelding 15: Bebording zone 30, verboden stil te staan en geslotenverklaring in de Utrechtsestraat

2.5 VERKEERSGEDRAG

Zoals eerder beschreven leidt de aanwezigheid van de verschillende modaliteiten tot veel verkeersbewegingen in de Utrechtsestraat. Tijdens de locatieschouw zijn dan ook verschillende verkeersbewegingen en gedragingen van de weggebruikers waargenomen. Op afbeelding 16 is een situatie weergegeven waarin een overstekende fietser tijdens de oversteekbeweging wordt gehinderd door gemotoriseerd verkeer. In hoofdstuk 1 is beschreven dat de oversteekbaarheid van de Utrechtsestraat een knelpunt is volgens omwonenden. Dit is dan ook één van de aandachtspunten in het cameraonderzoek, dat in het volgende hoofdstuk wordt behandeld.

Tijdens de locatieschouw is roodlichtnegatie[1] van gemotoriseerd verkeer waargenomen. Dit is weergegeven op afbeelding 17. De status van het verkeerslicht (groen, geel of rood) is op basis van de camerabeelden niet te zien, waardoor hier gedurende het cameraonderzoek geen aandacht aan is besteed.



Afbeelding 16: Overstekende fietser wordt gehinderd door gemotoriseerd verkeer



Afbeelding 17: Roodlichtnegatie door gemotoriseerd verkeer

Daarnaast zijn gedurende de locatieschouw meerdere opvallende situaties waargenomen met stilstaand verkeer in de Utrechtsestraat. Op afbeelding 18 is bijvoorbeeld te zien dat zowel een personenauto als bromfietser gelijktijdig een stilstaand voertuig inhalen, waarbij zij gebruik maken van de gehele rijbaan. Op afbeelding 19 is te zien dat fietsverkeer aan het wachten is om stilstaand verkeer in te kunnen halen, waardoor een blokkade ontstaat in de Utrechtsestraat.



Afbeelding 18: Inhaalmanoeuvre gemotoriseerd verkeer en bromfietser



Afbeelding 19: Fietsverkeer wordt gehinderd door stilstaand gemotoriseerd verkeer

[1] Roodlichtnegatie is het al dan niet bewust negeren van een rood verkeerslicht.

Daarnaast is op afbeelding 20 een situatie te zien waarin een voetganger met een fiets aan de hand het trottoir verlaat om zijn weg te vervolgen op de fiets. Echter staat een gemotoriseerd voertuig stil op de Utrechtsestraat. Doordat de voetganger achter dit voertuig de rijbaan van de Utrechtsestraat betreedt, is hij nauwelijks tot niet zichtbaar voor andere weggebruikers en heeft hij zelf weinig zicht op passerende verkeersdeelnemers. Dit kan tot verkeersonveilige situaties leiden.

Tijdens de locatieschouw is ook waargenomen dat tramverkeer wordt gehinderd door stilstaand gemotoriseerd verkeer. Dit leidt vervolgens weer tot het hinderen van andere weggebruikers. Een voorbeeld hiervan is te zien op afbeelding 21, waarin een tram moet afremmen wegens een stilstaand voertuig dat de doorgang blokkeert, waardoor fietsverkeer ook moet afremmen en tot stilstand komt. De aanwezigheid van stilstaand verkeer is één van de aandachtspunten in het cameraonderzoek.



Afbeelding 20: Voetganger betreedt met zijn fiets de rijbaan achterlangs een stilstaand voertuig



Afbeelding 21: Fietsverkeer en tramverkeer wordt gehinderd door stilstaand gemotoriseerd verkeer

2.6 VERKEERSINTENSITEITEN

Om het huidige gebruik door de verschillende modaliteiten in de Utrechtsestraat in beeld te brengen, is een automatische verkeerstelling uitgevoerd. Deze automatische telling is uitgevoerd op basis van de camerabeelden die zijn gemaakt van vrijdag 26 mei tot en met donderdag 1 juni, waarbij tussen 07:00 uur en 19:00 uur alle gepasseerde weggebruikers zijn geregistreerd. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de volgende modaliteiten, inclusief bijbehorende categorie:

- Motoren — 1) Personenauto
- Personenauto's — 1) Personenauto
- Lichte bedrijfsauto's — 2) Lichte bedrijfsauto
- Ongelede vrachtwagens — 3) Vrachtverkeer
- Gelede vrachtwagens — 3) Vrachtverkeer
- Bussen en trams — 4) Openbaar vervoer[2]
- Brommers en scooters — 5) Brommers en scooters
- Fietsers — 5) Fietsers
- Voetgangers — 6) Voetganger

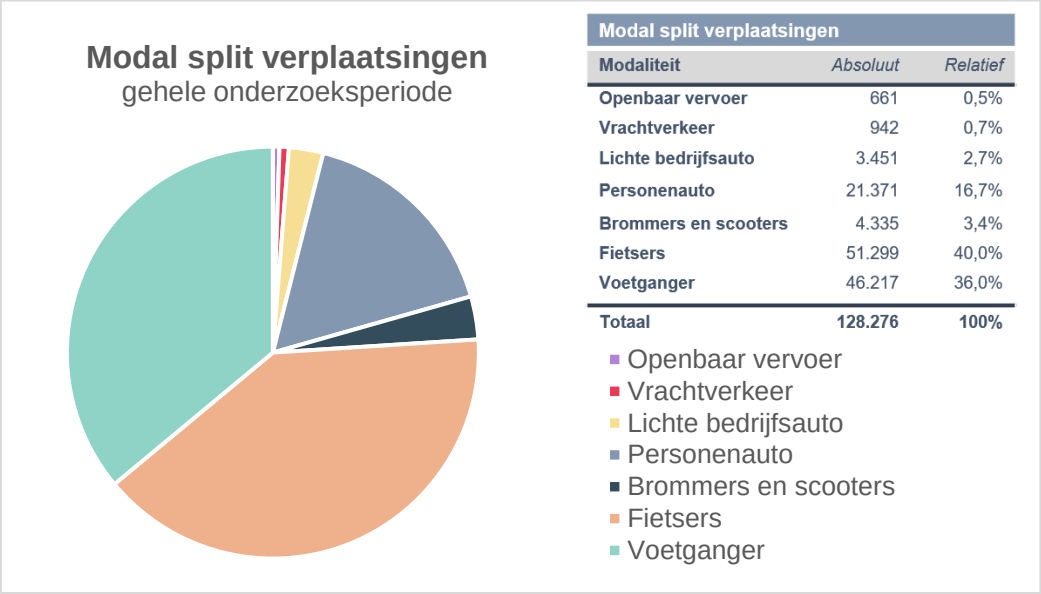
Deze paragraaf beschrijft de belangrijkste resultaten en de analyse van intensiteiten van de meest prominente modaliteiten.

Het cameraonderzoek heeft plaatsgevonden van vrijdag 26 mei tot en met donderdag 1 juni. Dit houdt in dat geen sprake was van een schoolvakantie. Daarnaast was er gedurende het cameraonderzoek een maximum temperatuur van circa 18 graden en was sprake van zonnige en half bewolkte weersomstandigheden. De meetperiode wordt hierdoor als representatief gekenmerkt.

Modal split

In grafiek 1 is de modal split van het totaal aantal verplaatsingen in de Utrechtsestraat gedurende de meetperiode weergegeven. De modal split geeft inzicht in de verhouding van het aantal verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen.

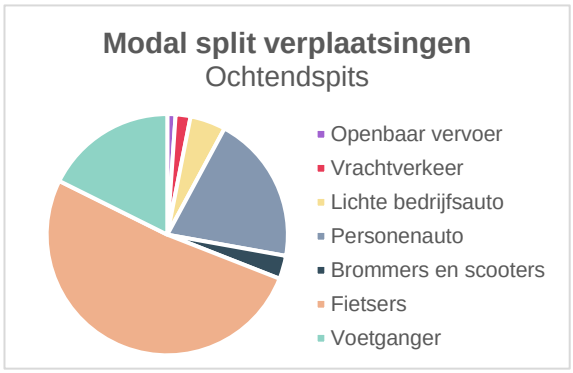
[2] De genoemde verkeersintensiteit van de categorie "Openbaar vervoer" heeft betrekking op de verplaatsingen van het voertuig en niet het aantal personen (in- en uitstappers).



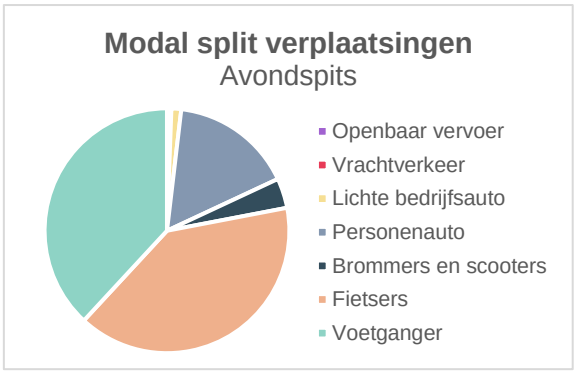
Modal split verplaatsingen		
Modaliteit	*Absoluut*	*Relatief*
Openbaar vervoer	661	0,5%
Vrachtverkeer	942	0,7%
Lichte bedrijfsauto	3.451	2,7%
Personenauto	21.371	16,7%
Brommers en scooters	4.335	3,4%
Fietsers	51.299	40,0%
Voetganger	46.217	36,0%
Totaal	**128.276**	**100%**

Grafiek 1: Modal split verplaatsingen gehele meetperiode

Gedurende de meetperiode hebben er in totaal 128.276 verplaatsingen plaatsgevonden in de Utrechtsestraat. De modal split laat zien dat circa 80% hiervan per tweewieler ((brom)fiets of scooter) of te voet is afgelegd. Het langzaam verkeer, oftewel de kwetsbare verkeersdeelnemer, is dus sterk vertegenwoordigd in de Utrechtsestraat. In grafieken 2 en 3 is het verschil tussen de modal split in de ochtendspits (07:00-09:00 uur) en de avondspits (16:00-19:00 uur) weergegeven.



Grafiek 2: Modal split verplaatsingen ochtendspits



Grafiek 3: Modal split verplaatsingen avondspits

In tabellen 1 en 2 op de volgende pagina zijn de absolute en relatieve aantallen weergegeven van alle verplaatsingen in de ochtend- en avondspits gedurende de meetperiode. Ondanks dat de avondspits een tijdperiode heeft van drie uur en de ochtendspits twee uur, zijn er gedurende de avondspits opvallend meer verplaatsingen geconstateerd dan gedurende de ochtendspits. Daarnaast is het aandeel verplaatsingen per fiets tijdens de ochtendspits hoger dan tijdens de avondspits, terwijl het aandeel verplaatsingen te voet aanzienlijk hoger is in de avondspits. Een mogelijke verklaring voor dit laatste is de aanwezigheid van winkelend publiek en toeristen in de Utrechtsestraat.

Modal split verplaatsingen - ochtendspits		
Modaliteit	*Absoluut*	*Relatief*
Openbaar vervoer	107	1,1%
Vrachtverkeer	192	2,0%
Lichte bedrijfsauto	458	4,8%
Personenauto	1920	20,0%
Brommers en scooters	301	3,1%
Fietsers	4.946	51,4%
Voetganger	1.699	17,7%
Totaal	**9.623**	**100%**

Tabel 1: Modal split verplaatsingen ochtendspits

Modal split verplaatsingen - avondspits		
Modaliteit	*Absoluut*	*Relatief*
Openbaar vervoer	175	0,4%
Vrachtverkeer	69	0,2%
Lichte bedrijfsauto	546	1,3%
Personenauto	6809	16,2%
Brommers en scooters	1.660	3,9%
Fietsers	16.796	39,9%
Voetganger	16.047	38,1%
Totaal	**42.102**	**100%**

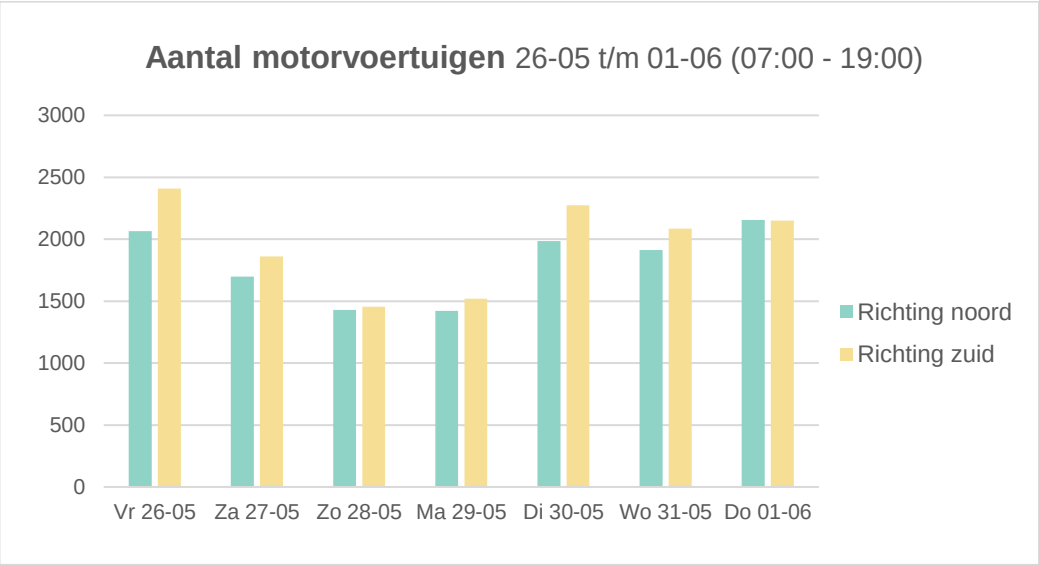
Tabel 2: Modal split verplaatsingen avondspits

Gemotoriseerd verkeer

In totaal zijn er binnen de gehele meetperiode 26.425 gepasseerde motorvoertuigen geregistreerd in de Utrechtsestraat. In tabel 3 en grafiek 4 is een overzicht van het aantal motorvoertuigen per dag en per richting weergegeven.

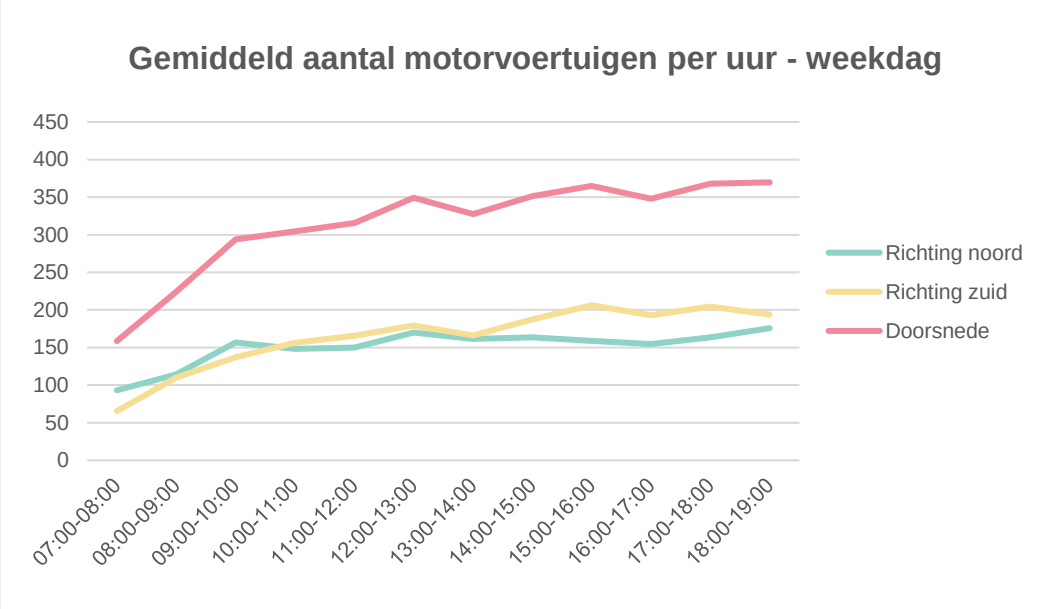
Aantal motorvoertuigen 26-05 t/m 01-06 (07:00 – 19:00 uur)			
Data	*Richting noord*	*Richting zuid*	***Totaal***
Vrijdag 26-05	2.065	2.409	**4.474**
Zaterdag 27-05	1.699	1.862	**3.561**
Zondag 28-05	1.429	1.454	**2.883**
Maandag 29-05	1.421	1.519	**2.940**
Dinsdag 30-05	1.986	2.274	**4.260**
Woensdag 31-05	1.913	2.087	**4.000**
Donderdag 01-06	2.156	2.151	**4.307**
Totaal (7 dagen)	**12.669**	**13.765**	**26.425**

Tabel 3: Aantal motorvoertuigen per dag en per richting gedurende de meetperiode



Grafiek 4: Aantal motorvoertuigen per dag en per richting gedurende de meetperiode

Ongeveer 48% van het totaal aantal geregistreerde motorvoertuigen rijdt gedurende de meetperiode richting het noorden. Circa 52% rijdt in zuidelijke richting (oftewel richting het Frederiksplein). Vrijdag, dinsdag en donderdag zijn de drie dagen waarop de meeste motorvoertuigen zijn geregistreerd in de Utrechtsestraat. In grafiek 5 is het verloop van het gemiddeld aantal motorvoertuigen per uur weergegeven, gebaseerd op alle weekdagen.



Grafiek 5: Verloop gemiddeld aantal motorvoertuigen per uur – weekdag

Uit grafiek 5 valt af te leiden dat het gemiddeld aantal motorvoertuigen per uur tussen 10:00 uur en 19:00 uur zowel richting het noorden als richting het zuiden vrijwel constant is. Het drukste uur is tussen 18:00 en 19:00 uur, wanneer gemiddeld 370 motorvoertuigen door de Utrechtsestraat rijden (beide richtingen). Tabel 4 toont een verdeling van de uur intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer per dag.

Intensiteit per uur / per dag – gemotoriseerd verkeer							
Data / Tijdstip	26-05	27-05	28-05	29-05	30-05	31-05	01-06
07:00 – 08:00	223	111	87	86	189	209	205
08:00 – 09:00	294	135	99	107	341	281	310
09:00 – 10:00	387	238	153	157	382	393	348
10:00 – 11:00	388	254	201	200	385	324	380
11:00 – 12:00	404	292	224	231	357	348	354
12:00 – 13:00	417	355	265	286	378	373	369
13:00 – 14:00	363	311	293	287	367	332	339
14:00 – 15:00	387	329	333	302	360	331	417
15:00 – 16:00	417	367	288	332	401	360	390
16:00 – 17:00	369	386	277	302	355	382	364
17:00 – 18:00	426	400	335	310	380	328	397
18:00 – 19:00	399	383	328	340	365	339	434
Totaal	**4.474**	**3.561**	**2.883**	**2.940**	**4.260**	**4.000**	**4.307**

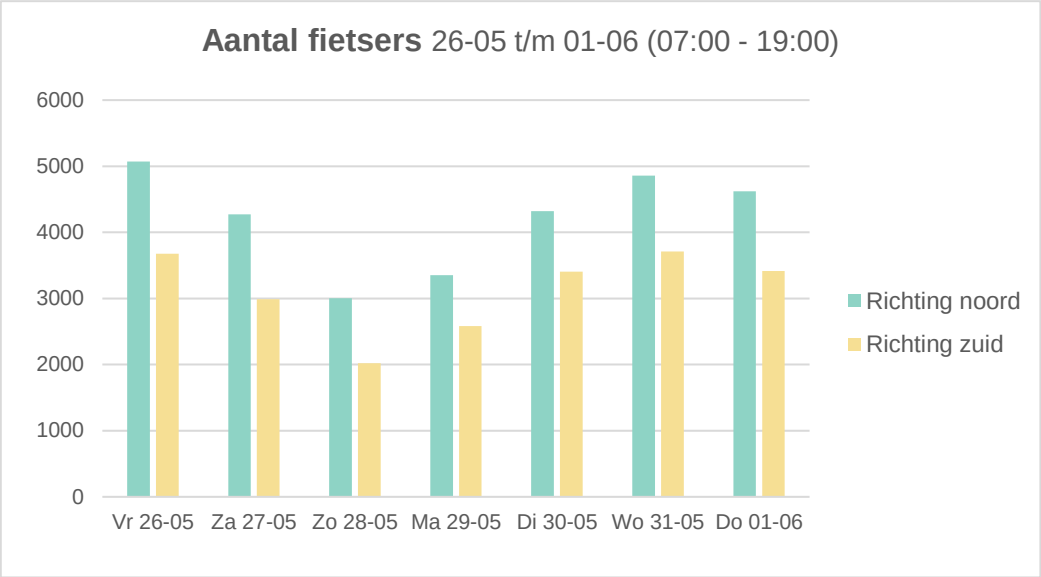
Tabel 4: Verloop intensiteiten gemotoriseerd verkeer per uur / per dag

Fietsverkeer

In totaal zijn er binnen de gehele meetperiode 51.299 gepasseerde fietsers geregistreerd in de Utrechtsestraat. In tabel 5 en grafiek 6 is een overzicht van het aantal fietsers per dag en per richting weergegeven.

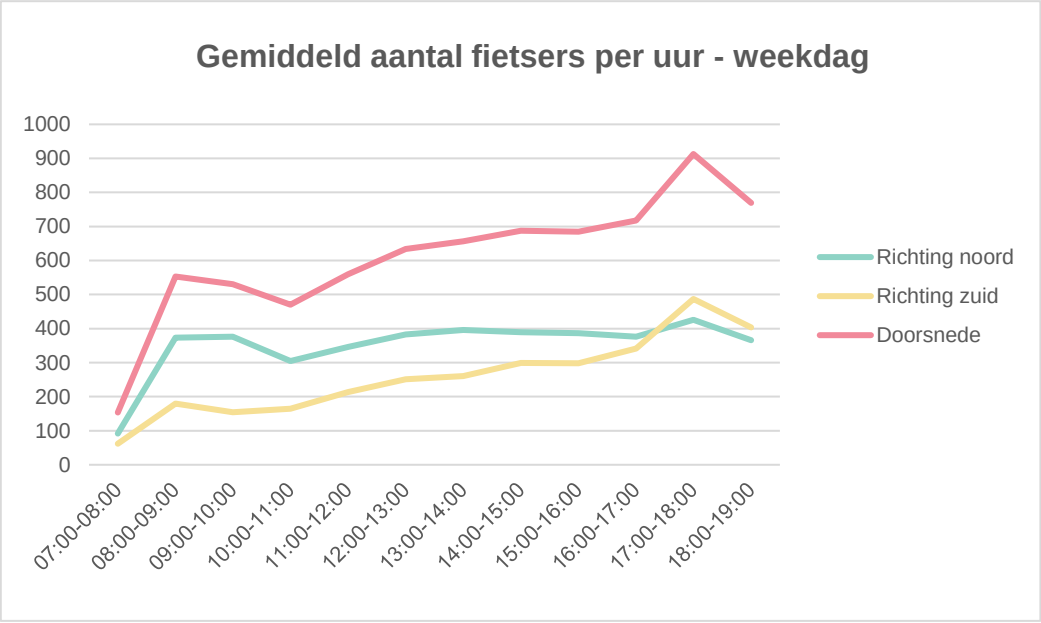
Aantal fietsers 26-05 t/m 01-06 (07:00 – 19:00 uur)			
Data	Richting noord	Richting zuid	Totaal
Vrijdag 26-05	5.069	3.675	**8.744**
Zaterdag 27-05	4.270	2.990	**7.260**
Zondag 28-05	3.004	2.022	**5.026**
Maandag 29-05	3.352	2.582	**5.934**
Dinsdag 30-05	4.322	3.405	**7.727**
Woensdag 31-05	4.859	3.713	**8.572**
Donderdag 01-06	4.621	3.415	**8.036**
Totaal (7 dagen)	**29.497**	**21.802**	**51.299**

Tabel 5: Aantal fietsers per dag en per richting gedurende de meetperiode



Grafiek 7: Aantal fietsers per dag en per richting gedurende de meetperiode

Ongeveer 58% van het totaal aantal geregistreerde fietsers rijdt gedurende de meetperiode richting het noorden. Circa 42% rijdt in zuidelijke richting, oftewel richting het Frederiksplein. Vrijdag, woensdag en donderdag zijn de drie dagen waarop het meeste fietsverkeer is geregistreerd in de Utrechtsestraat. In grafiek 7 is het verloop van het gemiddeld aantal fietsers per uur weergegeven, gebaseerd op alle weekdagen.



Grafiek 6: Verloop gemiddeld aantal fietsers per uur – weekdag

Uit grafiek 7 valt af te leiden dat het gemiddeld aantal fietsers per uur gedurende de dag oploopt. Het drukste uur is tussen 17:00 en 18:00 uur. In dit uur rijden gemiddeld 913 fietsers door de Utrechtsestraat (beide richtingen). Tabel 6 toont een verdeling van de uur intensiteiten van het fietsverkeer per dag.

Intensiteit per uur / per dag – fietsverkeer							
Data / Tijdstip	*26-05*	*27-05*	*28-05*	*29-05*	*30-05*	*31-05*	*01-06*
07:00 – 08:00	205	83	44	68	231	211	233
08:00 – 09:00	740	165	92	131	962	880	901
09:00 – 10:00	673	364	197	254	743	774	707
10:00 – 11:00	534	528	334	353	466	536	539
11:00 – 12:00	686	688	445	513	490	576	520
12:00 – 13:00	730	811	556	682	455	645	558
13:00 – 14:00	716	820	655	671	543	636	553
14:00 – 15:00	791	881	619	725	555	627	617
15:00 – 16:00	754	849	547	680	637	693	631
16:00 – 17:00	935	756	517	639	657	815	704
17:00 – 18:00	1090	726	571	643	1123	1154	1083
18:00 – 19:00	890	589	449	575	865	1025	990
Totaal	**8.744**	**7.260**	**5.026**	**5.934**	**7.727**	**8.572**	**8.036**

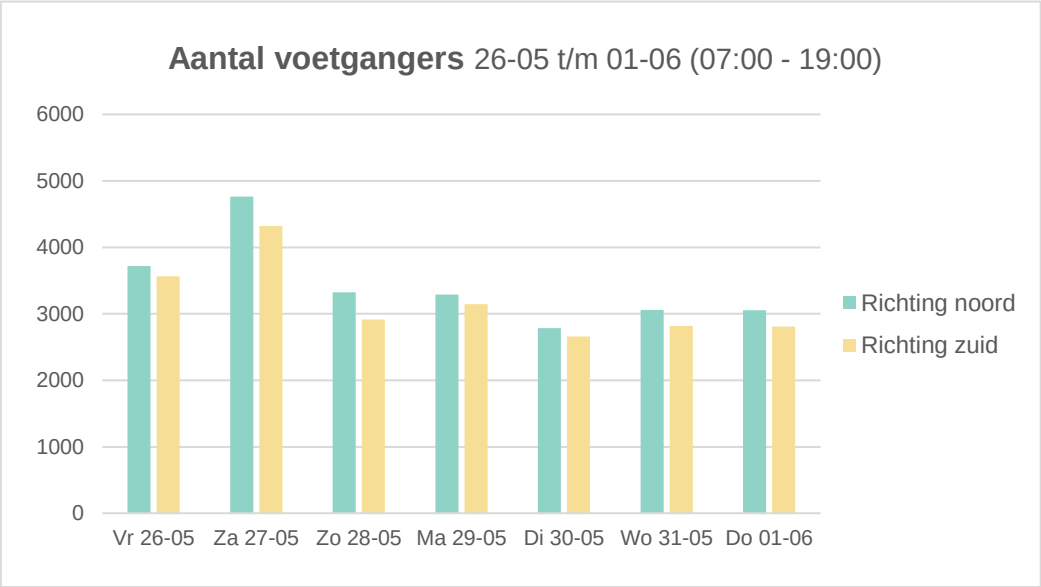
Tabel 6: Verloop intensiteiten fietsverkeer per uur / per dag

Voetgangers

In totaal zijn er binnen de gehele meetperiode 46.217 gepasseerde voetgangers geregistreerd in de Utrechtsestraat. In tabel 7 en grafiek 8 is een overzicht van het aantal voetgangers per dag en per richting weergegeven.

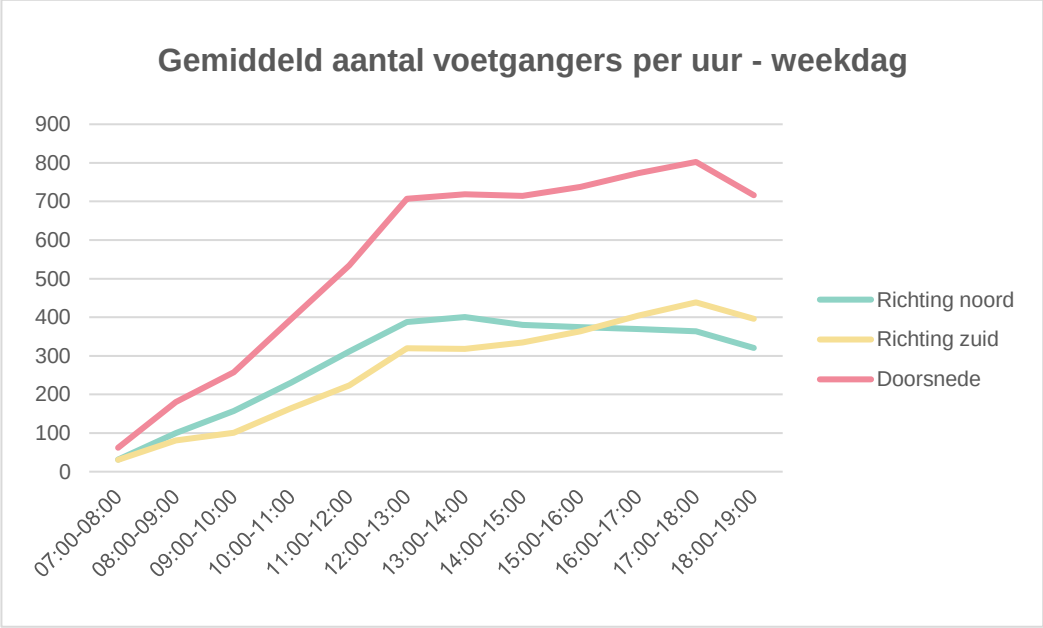
Aantal voetgangers 26-05 t/m 01-06 (07:00 – 19:00 uur)			
Data	*Richting noord*	*Richting zuid*	***Totaal***
Vrijdag 26-05	3.718	3.562	**7.280**
Zaterdag 27-05	4.763	4.322	**9.085**
Zondag 28-05	3.323	2.913	**6.236**
Maandag 29-05	3.288	3.144	**6.432**
Dinsdag 30-05	2.786	2.659	**5.445**
Woensdag 31-05	3.060	2.820	**5.880**
Donderdag 01-06	3.053	2.806	**5.859**
Totaal (7 dagen)	**23.991**	**22.226**	**46.217**

Tabel 7: Aantal voetgangers per dag en per richting gedurende de meetperiode



Grafiek 8: Aantal voetgangers per dag en per richting gedurende de meetperiode

Ongeveer 52% van het totaal aantal geregistreerde voetgangers in de Utrechtsestraat loopt gedurende de meetperiode richting het noorden. Circa 48% loopt in zuidelijke richting, oftewel richting het Frederiksplein. Op vrijdag 26 mei en zaterdag 27 mei zijn de hoogste aantallen voetgangers gemeten. In grafiek 9 is het verloop van het gemiddeld aantal voetgangers per uur weergegeven, gebaseerd op alle weekdagen.



Grafiek 9: Verloop gemiddeld aantal voetgangers per uur – weekdag

Uit grafiek 9 valt af te leiden dat het drukste uur tussen 17:00 en 18:00 uur is, wanneer gemiddeld 802 voetgangers door de Utrechtsestraat lopen (beide richtingen). Tabel 8 toont een verdeling van de uur intensiteiten van de voetgangers per dag.

Intensiteit per uur / per dag – voetgangers							
Data / Tijdstip	*26-05*	*27-05*	*28-05*	*29-05*	*30-05*	*31-05*	*01-06*
07:00 – 08:00	68	44	39	43	71	89	80
08:00 – 09:00	307	123	70	95	237	226	207
09:00 – 10:00	327	278	139	220	245	295	299
10:00 – 11:00	483	492	354	429	284	386	346
11:00 – 12:00	556	789	431	528	491	437	512
12:00 – 13:00	798	926	636	725	564	647	652
13:00 – 14:00	726	1051	661	724	569	680	622
14:00 – 15:00	756	1095	764	754	561	539	535
15:00 – 16:00	807	1115	771	741	581	530	620
16:00 – 17:00	846	1170	808	817	575	586	612
17:00 – 18:00	823	1078	839	749	666	749	713
18:00 – 19:00	783	924	724	607	601	716	661
Totaal	**7.280**	**9.085**	**6.236**	**6.432**	**5.445**	**5.880**	**5.859**

Tabel 8: Verloop intensiteiten voetgangers per uur / per dag

RESULTATEN CONFLICTOBSERVATIE

3 RESULTATEN CONFLICTOBSERVATIE

3.1 INLEIDING

Van vrijdag 26 mei tot en met donderdag 1 juni 2023 zijn 24 uur per dag cameraopnamen gemaakt in de Utrechtsestraat, ter hoogte van de Prinsengracht (zie ook paragraaf 1.2). Deze camerabeelden zijn gebruikt voor het in beeld brengen van de huidige situatie en het uitvoeren van een conflictobservatie. Op basis van de camerabeelden zijn verschillende typen verkeersonveilige situaties en aandachtspunten geconstateerd. In het voorliggende hoofdstuk zijn de resultaten van de conflictobservatie weergegeven.

Het cameraonderzoek heeft plaatsgevonden van vrijdag 26 mei tot en met donderdag 1 juni. Dit houdt in dat geen sprake was van een schoolvakantie. Daarnaast was er gedurende het cameraonderzoek een maximum temperatuur van circa 18 graden en was sprake van zonnige en half bewolkte weersomstandigheden. De meetperiode wordt hierdoor als representatief gekenmerkt.

3.2 CONFLICTEN EN OPVALLENDHEDEN

De volgende typen verkeersonveilige situaties en aandachtspunten zijn op basis van de camerabeelden geconstateerd:

- (Conflicten met) overstekende voetgangers;
- Laad- en losverkeer/stilstaand verkeer zorgt voor hinder;
- Conflicten tussen tramverkeer en gemotoriseerd verkeer;
- Voetgangers wijken uit naar de rijbaan;
- Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer;
- Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling.

Onderstaand zijn deze nader beschreven.

Gedurende de analyse is niet alleen gekeken naar daadwerkelijk gebeurde ongevallen, maar naar “potentiële conflicten”. Hierdoor is onderscheid gemaakt tussen een ontmoeting tussen verschillende weggebruikers, een conflict met een lichte conflicternst (een gecontroleerde handeling), een conflict met een ernstige conflicternst (een ongecontroleerde handeling) en een botsing. De verkeersonveilige situaties die hieruit voortkomen, zijn weergegeven in het voorliggende hoofdstuk.

(Conflicten met) overstekende voetgangers
Gedurende het cameraonderzoek is geconstateerd dat voetgangers continu op willekeurige plekken de Utrechtsestraat oversteken. Dit vindt plaats tijdens zowel de ochtend- als avondspits, maar ook gedurende de rustige momenten. Tijdens de drukkere periodes (met name de avondspits) kunnen voetgangers de oversteekbeweging niet in één keer maken, waardoor zij midden op de rijbaan (op de trambaan) stilstaan of een gedeelte over de trambaan lopen, zie afbeeldingen 22 en 23.



Afbeelding 22: Twee voetgangers staan midden op de rijbaan stil om over te steken



Afbeelding 23: Gezin loopt in het midden over de rijbaan om over te steken

Tijdens de drukkere momenten steken voetgangers kriskras door alle verkeersstromen heen. In de meeste gevallen leidt dit tot het hinderen van andere verkeersdeelnemers en moeten de verschillende weggebruikers op elkaar anticiperen. Regelmatig komt het voor dat gemotoriseerd verkeer of fietsverkeer moet afremmen of uitwijken om een conflict met een overstekende voetganger te voorkomen. Deze situatie heeft meermaals tot verkeersonveilige situaties geleid, zoals onder andere te zien is op afbeelding 24.

Ten slotte is het tijdens het cameraonderzoek een paar keer voorgekomen dat voetgangers achter een stilstaand voertuig oversteken (zie afbeelding 25), waardoor ze slecht tot niet zichtbaar zijn voor kruisend verkeer. Tijdens de onderzoeksperiode heeft dit niet tot conflicten geleid, maar dit kan wel tot verkeersonveilige situaties leiden.



Afbeelding 24: Meerdere voetgangers steken de Utrechtsestraat over en komen hierbij in conflict met kruisend fietsverkeer



Afbeelding 25: Voetganger steekt over achter een stilstaand voertuig en komt hierdoor bijna in conflict met kruisend fietsverkeer

Laad- en losverkeer/stilstaand verkeer zorgt voor hinder

Tijdens het cameraonderzoek is geconstateerd dat regelmatig sprake is van stilstaand (laad- en los)verkeer, ook buiten de officiële venstertijden. Door de beperkte ruimte in de straat, wordt het overige verkeer gedwongen om uit te wijken richting de trambaan. Wanneer sprake is van stilstaand verkeer, komen situaties zoals weergegeven op afbeeldingen 26 en 27 regelmatig voor.



Afbeelding 26: Stilstaand laad- en losverkeer hindert andere weggebruikers: gemotoriseerd verkeer wijkt uit richting de trambaan



Afbeelding 27: Stilstaand laad- en losverkeer hindert andere weggebruikers: voetgangers en overig gemotoriseerd verkeer wijken uit richting de trambaan

Tijdens de onderzoeksperiode heeft het stilstaande verkeer meerdere keren tot conflicten en verkeersonveilige situaties geleid. Voorbeelden hiervan zijn weergegeven in afbeelding 28 en 29. Het stilstaande verkeer leidt vaak in combinatie met andere aspecten tot verkeersonveilige situaties: in de drukkere periodes zoals de avondspits of wanneer het trottoir geblokkeerd wordt door bijvoorbeeld vuilnis. Het komt dan regelmatig voor dat een weggebruiker moet afremmen of uitwijken om een daadwerkelijk ongeval te voorkomen.



Afbeelding 28: Conflict tussen een voetganger die over de rijbaan loopt, langs het stilstaande voertuig, en een personenauto die het stilstaande voertuig inhaalt



Afbeelding 29: Conflict tussen een voetganger die uit het laad- en losvoertuig stapt en personenauto die het voertuig inhaalt

Ten slotte is tijdens de onderzoeksperiode een paar keer waargenomen dat twee voertuigen (laad- en losverkeer) tegelijkertijd aan een andere zijde van de Utrechtsestraat stilstaan. Eén keer kwam dit voor ter hoogte van de verkeerslichten ten zuiden van de Utrechtsestraat, waardoor overige weggebruikers hier meerdere keren achter elkaar gehinderd werden , zie afbeelding 30.



Afbeelding 30: Twee voertuigen staan tegelijkertijd stil in de Utrechtsestraat en hinderen hierdoor de overige weggebruikers

Conflicten tussen tramverkeer en gemotoriseerd verkeer

Gedurende het cameraonderzoek is geconstateerd dat af en toe conflicten plaatsvinden tussen het tramverkeer en gemotoriseerd verkeer. Het gaat hier om twee soorten situaties. Gemotoriseerd verkeer dat staat te wachten voor de verkeerslichten, staat voortdurend geheel of gedeeltelijk opgesteld op de tramrails. In sommige gevallen staat het gemotoriseerd verkeer hier opgesteld naast bijvoorbeeld fietsverkeer. Afbeeldingen 31 en 32 zijn hier twee voorbeelden van.



Afbeelding 31: Meerdere gemotoriseerde voertuigen staan voor het verkeerslicht op de tramrails opgesteld, naast fietsverkeer



Afbeelding 32: Een gemotoriseerd voertuig staat voor het verkeerslicht opgesteld op de tramrails, naast andere weggebruikers

Wanneer gemotoriseerd verkeer op de tramrails staat opgesteld, wordt de trambaan geblokkeerd en moet de tegemoetkomende tram afremmen. Het gemotoriseerd verkeer manoeuvreert zich vervolgens om de tramrails heen, zodat het tramverkeer de weg kan vervolgen. Voorbeelden van deze conflicten zijn weergegeven op afbeeldingen 33 en 34. De Utrechtsestraat biedt weinig ruimte aan tramverkeer, gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer om elkaar veilig te passeren.

Daarnaast kwam sporadisch een situatie voor waarin een gemotoriseerd voertuig, van wat groter formaat, afremt bij tegemoetkomend tramverkeer. Naar verwachting remmen deze weggebruikers af wegens de beperkte ruimte tussen de trambaan en het trottoir.



Afbeelding 33: Gemotoriseerd verkeer dat staat opgesteld op de tramrails hindert tramverkeer en moet hierdoor anticiperen



Afbeelding 34: Gemotoriseerd verkeer dat staat opgesteld op de tramrails hindert tramverkeer en moet hierdoor anticiperen

Voetgangers wijken uit naar de rijbaan

Gedurende het cameraonderzoek komt het regelmatig voor dat voetgangers genoodzaakt zijn uit te wijken naar de rijbaan (zie afbeeldingen 35 en 36). Dit vindt onder andere plaats zodra grote groepen voetgangers elkaar tegemoetkomen of (een deel van) het trottoir geblokkeerd wordt door stilstaand verkeer en/of vuilnis. Vervolgens moeten andere weggebruikers afremmen of uitwijken om een botsing met de betreffende voetganger(s) te voorkomen.

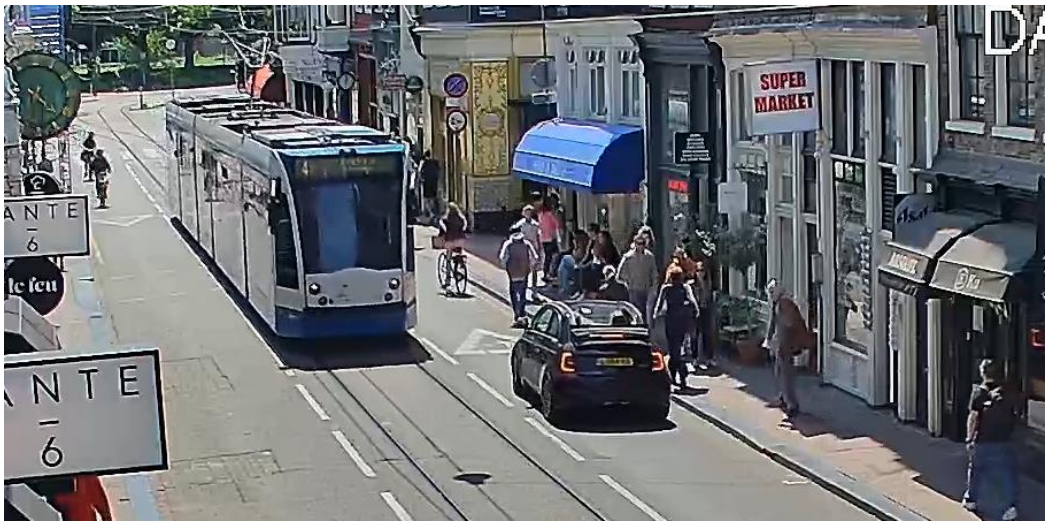


Afbeelding 35: Voetganger wijkt uit naar rijbaan doordat twee groepen voetgangers elkaar tegemoetkomen op het trottoir



Afbeelding 36: Voetganger met kinderwagen loopt op dit gedeelte van de Utrechtsestraat geruime tijd op de rijbaan

Tijdens de onderzoeksperiode heeft deze situatie tot enkele verkeersonveilige situaties geleid. Een voorbeeld hiervan is weergegeven op afbeelding 37. In dit voorbeeld loopt een voetganger op de rijbaan wegens drukte op het trottoir. Gemotoriseerd verkeer moet afremmen doordat het voertuig wordt gehinderd door de voetganger en tegelijkertijd een tram tegemoet komt.



Afbeelding 37: Personenauto wordt gehinderd door een voetganger die op de rijbaan loopt en kan niet uitwijken vanwege de tegemoetkomende tram

Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer

Gedurende het cameraonderzoek zijn meerdere conflicten geconstateerd tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Een deel van deze conflicten vindt plaats tussen gemotoriseerd verkeer vanuit de Utrechtsedwarsstraat met kruisend fietsverkeer op de Utrechtsestraat. In deze situaties geven gemotoriseerde voertuigen enigszins extra gas bij om hun weg te kunnen vervolgen, waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan. Twee voorbeelden hiervan zijn weergegeven op afbeeldingen 38 en 39.



Afbeelding 38: Conflict tussen gemotoriseerd voertuig vanuit de Utrechtsedwarsstraat met kruisend fietsverkeer op de Utrechtsestraat



Afbeelding 39: Conflict tussen gemotoriseerd voertuig vanuit de Utrechtsedwarsstraat met kruisend fietsverkeer op de Utrechtsestraat

Naast bovenstaand voorbeeld hebben ook enkele conflicten plaatsgevonden tussen fietsverkeer en gemotoriseerde voertuigen die tijdelijk hebben stilgestaan op de Utrechtsestraat en hun weg willen vervolgen. Het voertuig rijdt hierdoor volledig de rijbaan op, waardoor fietsverkeer moet uitwijken. Een voorbeeld hiervan is weergegeven op afbeelding 40. Daarnaast vonden een paar verkeersonveilige situaties plaats door drukte op de weg. In één van de voorbeelden moest gemotoriseerd verkeer afremmen wegens fietsverkeer, waardoor een fietser achter het voertuig moest afremmen en uitwijken, zie afbeelding 41.



Afbeelding 40: Conflict tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer dat de rijbaan oprijdt (na tijdelijk te hebben stilgestaan)



Afbeelding 41: Conflict tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer

Conflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling

Er zijn een paar verkeersonveilige situaties waargenomen tussen gemotoriseerd verkeer onderling, gedurende het cameraonderzoek. Hierbij gaat het onder andere tussen gemotoriseerd verkeer vanuit de Utrechtsedwarsstraat dat voorrang neemt ten opzichte van gemotoriseerd verkeer op de Utrechtsestraat, waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan. Een voorbeeld hiervan is weergegeven op afbeelding 42. Daarnaast moet gemotoriseerd verkeer uitwijken wanneer laad- en losverkeer stilstaat in de Utrechtsestraat en komt het incidenteel voor dat een onveilige inhaalmanoeuvre wordt gemaakt, zoals weergegeven op afbeelding 43.



Afbeelding 42: Conflict tussen gemotoriseerd verkeer vanuit de Utrechtsedwarsstraat en gemotoriseerd verkeer op de Utrechtsestraat



Afbeelding 43: Gevaarlijke inhaalmanoeuvre door gemotoriseerd verkeer

ANALYSE EN CONCLUSIE

4 ANALYSE EN CONCLUSIE

4.1 ANALYSE

Ligging en functie
Door de ligging vormt de Utrechtsestraat een belangrijke verkeersader en toegangsweg van en naar het centrum van Amsterdam. Bovendien is de Utrechtsestraat een belangrijk verblijfsgebied met veel winkelvoorzieningen en kleinschalige detailhandel. De Utrechtsestraat is tevens aangeduid als Plusnet Fiets en Plusnet Voetgangers. Laatstgenoemde houdt in dat de straat om relatief meer ruimte, comfort en kwaliteit voor de voetganger vraagt volgens het beleid van de gemeente Amsterdam.

Verkeersintensiteiten
In de Utrechtsestraat zijn alle modaliteiten vertegenwoordigd; de aanwezigheid van fietsers, voetgangers, gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer (tram) leidt tot veel verkeersbewegingen. Op basis van de verkeerstelling blijkt dat de Utrechtsestraat zeer intensief wordt gebruikt door tweewielers en voetgangers. De tellingen laten zien dat circa 80% van de verplaatsingen die hebben plaatsgevonden gedurende de meetperiode, per tweewieler of te voet is afgelegd.

Op basis van de resultaten van de conflictobservatie blijkt dat de combinatie van al deze verschillende modaliteiten en bijbehorende verkeersbewegingen in de Utrechtsestraat soms tot conflicten leidt. De Utrechtsestraat is erg krap en biedt hierdoor weinig ruimte aan tramverkeer, gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer om elkaar te passeren.

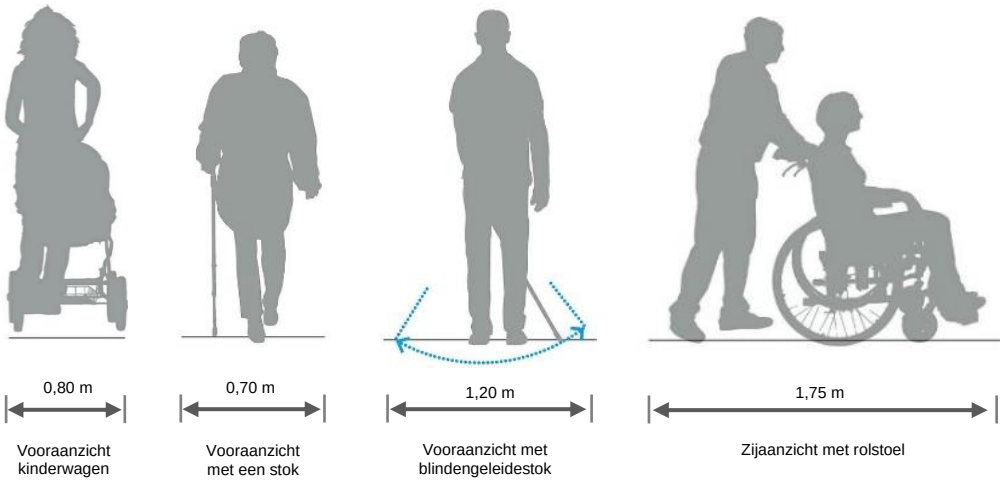
Weginrichting
De Utrechtsestraat bestaat uit een rijbaan waar zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer gebruik van maakt. In de as van de weg ligt een enkel tramspoor waar trams van lijn 4 in twee richtingen gebruik van maken. Daarnaast ligt aan beide zijden van de weg een relatief smal trottoir. De breedte van de opgemeten trottoir verschilt tussen de 1,96 meter en de 2,22 meter.

Met name in een verblijfsgebied zoals de Utrechtsestraat is het van belang om de straat te ontsluiten voor alle gebruikers inclusief mensen met een mobiliteitsbeperking die bijvoorbeeld gebruik maken van een hulpmiddel, zoals een rollator, rolstoel of scootmobiel. Voetgangers hebben dan meer ruimte nodig bij het verplaatsen. Deze ruimte kan het verschil betekenen tussen afhankelijkheid van anderen en zelfstandig aan het verkeer deelnemen. Bovendien zijn voetgangersvoorzieningen van voldoende breedte van belang bij het gebruik van vervoermiddelen zoals een kinderwagen.

Voor voetgangers die geen gebruik maken van een hulpmiddel, heeft het profiel van vrije ruimte een breedte van 1,00 meter. Voor blinden, slechtzienden, slechtlopenden die hulpmiddelen gebruiken en rolstoelgebruikers is minimaal een vrije breedte van 1,50 meter nodig. Daarnaast zijn verschillende relevante breedtematen van voetgangers op afbeelding 44 weergegeven.

Om de straat te ontsluiten voor alle gebruikers inclusief mindervaliden is de minimale maat voor een trottoir 1,80 meter met een obstakelvrije doorgangsbreedte van 1,50 meter. Echter bedraagt de breedte van een trottoir 2,50 meter volgens de CROW-richtlijnen. Op drukke plekken, zoals winkelstraten, is het wenselijk om nog meer vrije doorloopruimte te hebben. Dit geldt ook voor de Utrechtsestraat, waar het in de huidige situatie heel vaak voor komt dat voetgangers moeten uitwijken naar de rijbaan, omdat er te weinig ruimte is op het trottoir. In de praktijk is een breed trottoir ook wenselijk om meubilair en andere objecten een plaats te geven.

De gemeente Amsterdam hanteert een maatvoering van minimaal 2,90 meter in stadsstraten waar de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie samenkomen en voorzieningen geclusterd zijn, maar ook in gebieden waar veel bezoekers komen, die geneigd zijn in groepjes te lopen.



Afbeelding 44: Breedte voetgangers met hulpmiddel of vervoermiddel

Verkeersgedrag

Gedurende de onderzoeksperiode steken voetgangers continu op willekeurige plekken de Utrechtsestraat over, tussen alle verkeersstromen door. Met name tijdens de drukkere momenten zoals de avondspits kunnen voetgangers de oversteekbeweging niet in één keer maken, waardoor zij midden op de rijbaan stilstaan of een gedeelte op de trambaan lopen. Daarnaast komt het regelmatig voor dat voetgangers genoodzaakt zijn uit te wijken naar de rijbaan. Regelmatig worden andere verkeersdeelnemers door beide situaties gehinderd en dienen zij te anticiperen om een conflict te voorkomen. Beide situaties hebben meermaals tot verkeersonveilige situaties geleid.

Gedurende de onderzoeksperiode is regelmatig stilstaand (laad- en los)verkeer geconstateerd, ook buiten de officiële venstertijden. Door de beperkte ruimte in de straat, wordt het overige verkeer gedwongen om uit te wijken. Het stilstaand verkeer in de Utrechtsestraat hindert andere verkeersdeelnemers en heeft meerdere keren tot verkeersonveilige situaties geleid door bijvoorbeeld gevaarlijke inhaalmanoeuvres.

4.2 CONCLUSIE

De Utrechtsestraat wordt intensief gebruikt door verschillende modaliteiten, maar met name door fietsverkeer en voetgangers (circa 80% van de verplaatsingen in de betreffende meetperiode). Vanwege de functie als verblijfsgebied en de aanwezigheid van winkelvoorzieningen is meer ruimte voor lopen en fietsen zeer wenselijk, ook al gaat dit ten koste van ruimte voor gemotoriseerd verkeer.

Al met al vinden met name verkeersonveilige situaties plaats in de Utrechtsestraat wanneer sprake is van een combinatie van aspecten. Tijdens de drukkere periodes, met name de avondspits, bevinden zich veel voetgangers in de Utrechtsestraat die op willekeurige plekken oversteken tussen de verschillende verkeersstromen door. Er is dan ook sprake van een slechte oversteekbaarheid en gevaarlijk oversteken door voetgangers.

Tijdens deze drukkere periodes komt het ook regelmatig voor dat voetgangers op de rijbaan lopen, omdat bijvoorbeeld het trottoir geblokkeerd wordt (door bijvoorbeeld grote groepen voetgangers of vuilnis). In combinatie met het hoge aandeel tweewielers kan dit tot verkeersonveilige situaties leiden. Ook het stilstaand verkeer in de Utrechtsestraat in combinatie met de hoeveelheid fietsverkeer en voetgangers komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

Stilstaand verkeer moet zoveel mogelijk voorkomen worden in de Utrechtsestraat. Uniformiteit in venstertijden kan hieraan bijdragen. In de Kerkstraat wordt namelijk een andere venstertijd gehanteerd dat in de Utrechtsestraat. Daarnaast blijkt dat het trottoir aan beide zijden van de Utrechtsestraat relatief smal is. Een breedtemaat van minimaal 2,50 meter is nodig om toegankelijk te zijn voor gebruikers met een mobiliteitsbeperking. Echter is een breder trottoir met meer vrije doorloopruimte zeer wenselijk in de drukke winkelstraat.