Gemeente Amsterdam

Notitie Utrechtsestraat

Aan	Micha Mos (Stadsdeel Centrum), Esseline Schieven (V&OR), Joyce Zwaan (Programma Autoluw)
Van	Bart van den Hoek (Programma Autoluw)
Kopie aan	Willem Spruijt, Michel van Gelder, Dirk Iede Terpstra
Datum	29 oktober 2020

Samenvatting

Er is in de Utrechtsestraat op dit moment onvoldoende ruimte voor de voetganger. Het realiseren van meer ruimte op de stoepen is haalbaar, maar gaat gepaard met het weren van één of meerdere modaliteiten. Een eerste quickscan-analyse van het Programma Autoluw laat zien dat het weren van enkel de auto in één of twee richtingen, geen ruimtewinst oplevert. Om meer ruimte te maken voor de voetganger zijn meer ingrijpende maatregelen nodig. Maatregelen die ervoor zorgen dat het functioneren en karakter (o.a. winkelaanbod) van de Utrechtsestraat waarschijnlijk gaat veranderen. Een Utrechtsestraat zonder auto en fiets zal zich mogelijk ontwikkelen richting een straat zoals de Kalverstraat of Leidsestraat. Een Utrechtsestraat zonder tram zal zich mogelijk ontwikkelen richting een straat zoals de Haarlemmerstraat. Een keuze tussen oplossingsrichtingen kan pas gemaakt worden als er een visie is op het beoogde (toekomstige) karakter van de Utrechtsestraat.

Quickscan

Programma autoluw heeft een quickscan uitgevoerd naar verschillende dwarsprofielen waarbij ruimte gemaakt wordt voor de voetganger. Per dwarsprofiel en bijbehorende keuzes voor modaliteiten zijn voorbeelden uit Amsterdam gezocht. Dit geeft inzicht in de ontwikkeling van het straatbeeld die een bepaalde inrichting teweeg kan brengen.
In de quickscan worden de volgende aspecten inzichtelijk gemaakt:

- Potentiële dwarsprofielen en ruimtewinst voor voetgangers;
- Per dwarsprofiel een referentie;
- Quickscan verkeerskundige effecten per dwarsprofiel/modaliteit:
  - Effect op autonetwerk
  - Effect op openbaarvervoer (tram) netwerk
  - Effect op fietsnetwerk

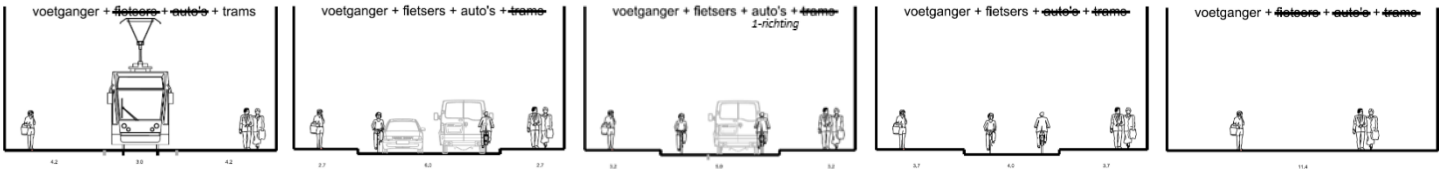
In de volgende alinea's gaan we per onderwerp in op de inzichten die deze quickscan heeft opgeleverd. Tot slot volgt een alinea met aanbevelingen voor het vervolg.

Potentiële dwarsprofielen en ruimtewinst voor voetgangers

De Utrechtsestraat biedt in het huidige profiel (beperkt) ruimte aan zowel tweerichtingsverkeer auto, tram, fietsers, als voetgangers. De ruimte voor voetgangers is krap en past niet binnen de autoluw ambitie van de gemeente. Voetgangers moeten vaak, om elkaar te kunnen passeren, uitwijken naar de rijbaan wat tot gevaarlijke situaties leidt. In deze quickscan is, met als doel meer ruimte te creëren voor voetgangers, het dwarsprofiel van de Utrechtsestraat opnieuw onderzocht.

Al met al zijn er acht alternatieve dwarsprofielen te verzinnen met verschillende samenstellingen van modaliteiten. Voor het volledige overzicht van deze dwarsprofielen zie bijlage 1.
Bijlage 1 maakt onderscheidt tussen profielen die wel of geen ruimtewinst opleveren voor de voetganger. De profielen waarin alleen de auto, in één of twee richtingen, of alleen de fiets wordt geweerd leveren geen extra ruimte op. De gehoopte ruimte die dit zou opleveren wordt nog altijd ingenomen door een andere modaliteit, anders dan de voetganger. Om voldoende ruimte te borgen tussen fiets en tram is de ruimte naast de tram noodzakelijk; en hetzelfde geldt voor een situatie waarin tram en auto elkaar veilig moeten kunnen passeren (met of zonder fiets in het profiel).

Bijlage 1 toont ook vijf dwarsprofielen waarbij wél ruimtewinst is voor de voetganger. Dit zijn profielen waarin drastische keuzes gemaakt zijn tussen modaliteiten. De vijf dwarsprofielen met ruimtewinst voor de voetganger zijn hieronder in het klein weergegeven, incl. respectievelijke ruimtewinst op de stoep:



Leidsestraatprofiel	Profiel zonder tram	Haarlemmerstraatprofiel	Nieuwe Hoogstraatprofiel	Kalverstraatprofiel
2 x 2,1 m = **+4,2 m**	2 x 0,6 m = **+1,2 m**	2 x 1,1 m = **+2,2 m**	2 x 1,6 m = **+3,2 m**	**+7,2 m**

*Figuur 1 – Alternatieve dwarsprofielen Utrechtsestraat + **winst** ruimte voetgangers (beide zijden opgeteld)*

Per dwarsprofiel een referentie
Om een beeld te geven van de verschillende dwarsprofielen is per alternatief een referentiestraat gezocht. In bijlage 2 is per profiel een straatbeeld weergegeven. Per alternatief voor de Utrechtsestraat zijn dat een:

- Leidsestraatprofiel: straat ingericht voor voetgangers en trams. In het straatbeeld wordt vooral verplaatst, er heerst geen (buiten)verblijfklimaat. In dit profiel wordt niet gefietst wat het comfort van de voetganger bevorderd.
- Damstraatprofiel: straat ingericht voor voetgangers, éénrichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets zónder aparte fietsstrook. Hoewel de ruimte beperkt is laat dit profiel meer verblijfruimte over, bijvoorbeeld voor kleine terrasopstellingen of gevelbanken.
  In het geval wordt besloten tot een profiel zonder tram (met tweerichtingsverkeer auto en fiets) geldt eenzelfde beeld: Dit straatbeeld levert beperkt extra ruimte op voor de voetganger. Deze ruimte zal zeer beperkt benut kunnen worden om een verblijfklimaat in te richten .
- Haarlemmerstraat-/dijkprofiel: straat ingericht voor voetgangers, éénrichtingsverkeer auto en tweerichtingsverkeer fiets met aparte fietsstrook. Ook hier geldt dat, hoewel de ruimte beperkt is, dit profiel meer verblijfruimte overhoudt, bijvoorbeeld voor kleine terrasopstellingen of gevelbanken.
- Nieuwe Hoogstraatprofiel: straat ingericht voor voetgangers en een tweerichtingsverkeer fietspad. Dit profiel laat meer ruimte toe om een verblijfklimaat te realiseren met bijv. kleine terrassen of gevelbanken. Hierbij moet opgemerkt worden dat daarbij voldoende ruimte overblijft voor voetgangers zonder dat zij het fietspad op worden gedwongen. Omdat de voetganger er minder op bedacht is op te letten, dan wanneer er ook auto's rijden, leert de

ervaring dat een situatie waarbij voetgangers incidenteel het fietspad op worden gedwongen meer onveilige situaties oplevert. In dit profiel moet ook rekening gehouden wordt met een eventueel laad- en losregime
- Kalverstraatprofiel: straat ingericht voor alleen voetgangers. Het straatbeeld wat hier ontstaat is een winkelstraat/voetgangersgebied. De ruimte voor grote stromen voetgangers is aantrekkelijk voor bekende merken en ketens om zich in dit straatbeeld te vestigen. Dit gaat mogelijk ten kosten van de lokale (horeca)ondernemer.

NB: op de bruggen over de Keizersgracht en Prinsengracht is een andere verdeling van ruimte. Vooral het weghalen van de tram levert hier veel ruimte op (ca. 10-12 meter). De vraag is of, en op welke manier, de vele extra vrijgespeelde ruimte door het weghalen van de tram op de bruggen is te benutten.

Verkeerskundige effecten per dwarsprofiel/modaliteit
De voorgestelde alternatieve dwarsprofielen gaan uit van het weren van één of meerdere modaliteiten. Dit moet per modaliteit binnen het netwerk passen en niet tot overlast of slechte bereikbaarheid leiden. Onderstaand is per modaliteit een eerste quickscan-analyse gedaan naar eventuele effecten.

Auto
Door het in één richting of helemaal weren van de auto uit de Utrechtsestraat wordt het verkeer gedwongen andere routes te rijden. In twee richtingen samen gaat het om ca. 6000 voertuigen per etmaal. De meest aantrekkelijke alternatieve route is via de Vijzelstraat. Met een volledige afsluiting van de Utrechtsestraat voor al het autoverkeer is een toename van het verkeer op de Vijzelstraat te verwachten van ca. 6000 voertuigen per etmaal. Dit komt neer op ongeveer dezelfde drukte in de Vijzelstraat van voor de circulatiemaatregelen Muntplein en omgeving. Daarnaast zorgt de verplaatsing van het verkeer voor meer drukte op de grachten (Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht) tussen de Vijzelstraat en de Amstel.
Bij het invoeren van eenrichtingsverkeer in de Utrechtsestraat verplaatst ongeveer de helft van het verkeer zich (ca. 3000 voertuigen per etmaal). Deze komen er dan op één richting in de Vijzelstraat bij en ook op de grachten.

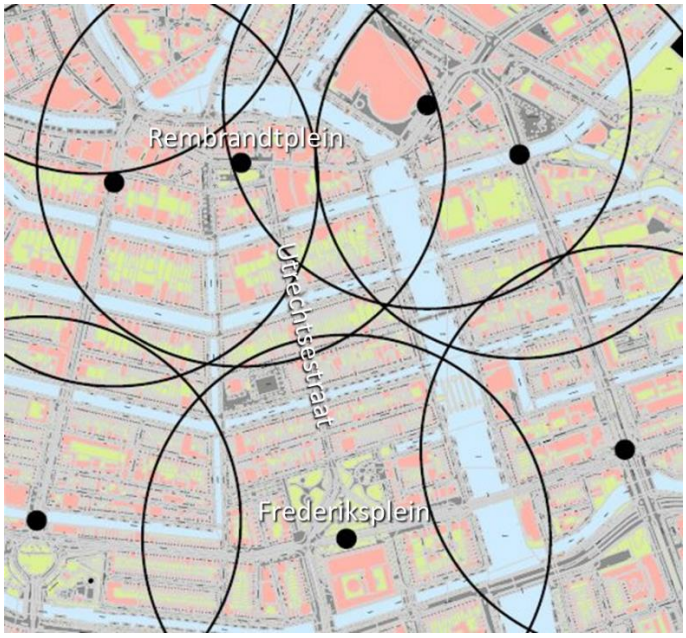
Los van de toename van verkeersdrukte op de Vijzelstraat, heeft de verplaatsing van het verkeer ook effect op de kruispunten. Vooral het kruispunt van Stadhouderskade met het Weteringcircuit (de toegang tot de Vijzelstraat) krijgt meer verkeer te verwerken en lijkt in dit netwerk kritisch.

R&D heeft voor de toegenomen intensiteiten een kwalitatieve beoordeling gegeven over dit kruispunt: Het weren van autoverkeer in de Utrechtsestraat heeft effect op de doorstroming van de Stadhouderskade en op de andere modaliteiten op het kruispunt (tram en langzaam verkeer). De eerste beoordeling laat zien dat we met deze toename op de grens zitten van wat acceptabel is. Het effect van een volledige afsluiting voor autoverkeer in de Utrechtsestraat is groter dan dat voor éénrichtingsverkeer. De variant met éénrichtingsverkeer richting het zuiden lijkt beter af te wikkelen dan eenrichtingsverkeer richting het noorden. Dit heeft te maken met de onderlinge verschillen tussen de richtingen van de kruising, de richting stad in (richting het noorden) heeft minder effect op de doorstroming dan de richting stad uit (richting het zuiden).
Op basis van bovenstaande concluderen we dat een doorstromingsanalyse met VISSIM nodig is om doorslag te geven welke beperkingen van autoverkeer in de Utrechtsestraat haalbaar zijn.

Openbaarvervoer (tram)
In het huidige netwerk rijdt tram 4 door de Utrechtsestraat en bedient de haltes Keizersgracht en Prinsengracht. Een profiel zonder tram in de Utrechtsestraat houdt in dat tram 4 een andere route moet rijden en dat twee haltes worden opgeheven.
De alternatieve route van tram 4 loopt via de Vijzelstraat/-gracht. Daar ligt al een tramverbinding en zonder extra sporen te moeten aanleggen kan tram 4 vanaf het Frederiksplein de huidige route voortzetten via Westeinde. Bij de nieuwe inrichting van de Vijzelgracht/-straat is er gekozen voor het mengen van auto en de tram. Dit is mogelijk door de afgenomen hoeveelheid auto's (door verkeersmaatregelen Munt) en door het afgenomen aantal trams (door aanleg NZlijn). Het verplaatsen van auto's en of trams van de Utrechtsestraat naar de Vijzelgracht-/straat heeft mogelijk negatieve gevolgen voor de verkeersafwikkeling. Daarnaast is het wellicht ook een optie de tram te laten keren op het Weteringcircuit en de reizigers (soepel) over te laten stappen op de Noord-/Zuidlijn.

De haltes Rembrandtplein en Frederiksplein worden ook aangedaan door andere tramlijnen, respectievelijk 14 en 1, 7 en 19 – en blijven dus bediend en bereikbaar.

Qua haltedichtheid, de bereikbaarheid van haltes binnen loopafstand, moet de GVB voldoen aan de afspraken uit de concessie. Concreet betekent dit dat een voetganger binnen een cirkel met een straal van 400 meter naar een ov-halte moet kunnen lopen. In deze quickscan is voor het opheffen van de haltes Keizersgracht en Prinsengracht gekeken naar de haltedichtheid van de overige ov-haltes. In onderstaand figuur is dit met cirkels met een straal van 400 meter weergegeven.



Figuur 2 - Haltedichtheid omgeving Utrechtsestraat (cirkels hebben een straal van 400 meter)

Op basis van dit figuur kan redelijkerwijs geconcludeerd worden dat zonder de haltes Keizersgracht en Prinsengracht de GVB aan de afspraken uit de concessie zal voldoen.

Fiets
De Utrechtsestraat is in het huidige netwerk 'Plusnet fiets'. Bij het toepassen van een dwarsprofiel zonder fietsers in de Utrechtsestraat moeten fietsers van een alternatieve routes gebruik maken. De Reguliersgracht en Amstel liggen parallel aan de Utrechtsestraat en zijn ook 'Plusnet fiets'. Dit zijn de logische alternatieve routes. Echter, beschikbare informatie uit de fietstelweek toont aan dat deze alternatieven minder aantrekkelijk zijn. Het fietsvrij maken van de Utrechtsestraat zal gecombineerd moeten worden met een opwaardering van deze alternatieve routes. Ervaringen met de Leidsestraat leren dat het weren van fietsers op zo'n logische route in de stad wel erg lastig is.

Conclusie en aanbeveling

In deze quickscan is naar potentiële dwarsprofielen voor de Utrechtsestraat gekeken met als doel meer ruimte te maken voor de voetganger. Hierbij is vooral vanuit de oplossingenkant geredeneerd. Het resultaat is een vijftal alternatieve dwarsprofielen die, in verschillende mate, meer ruimte vrijspelen voor de voetganger. De alternatieven gaan gepaard met het weren van een of meerdere modaliteiten uit de Utrechtsestraat en de (netwerk)effecten daarvan zijn in deze quickscan beknopt in beeld gebracht.

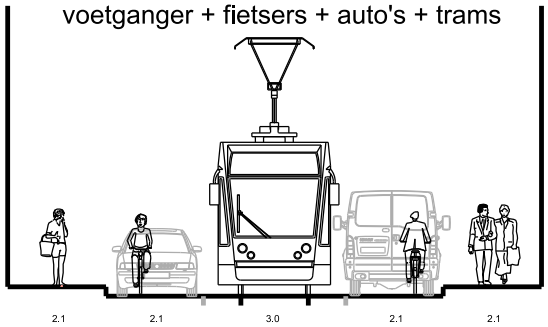
Los van de analytische opgave of een bepaalde inrichting van de Utrechtsestraat past, is een visie op de beoogde ontwikkeling van de straat relevant. De alternatieve profielen zullen naar verwachting verschillende ontwikkelingen teweegbrengen; de referentiestraten geven hier een voorbeeld van. De aanbeveling is dat, voordat een overweging voor een dwarsprofiel wordt gemaakt, het stadsdeel een (lange termijn) visie uitspreekt voor de Utrechtsestraat. Daarna kan het bijpassende dwarsprofiel en de netwerkgevolgen in omliggende straten verder worden onderzocht.

Utrechtsestraat

Ruimte voor de voetganger

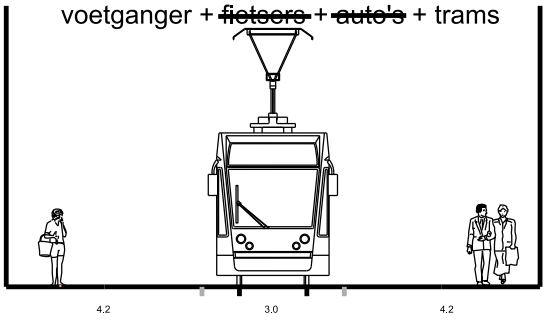
Huidige situatie

voetganger + fietsers + auto's + trams



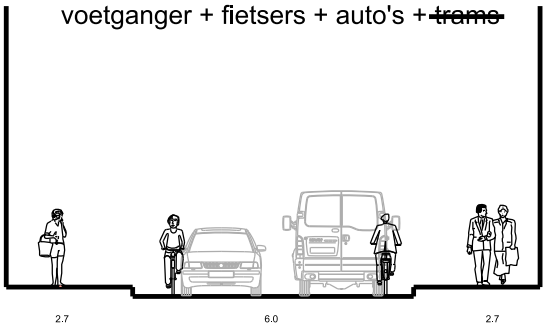
Wel ruimtewinst

voetganger + ~~fietsers~~ + ~~auto's~~ + trams



Referentie: Leidsestraat (11m)

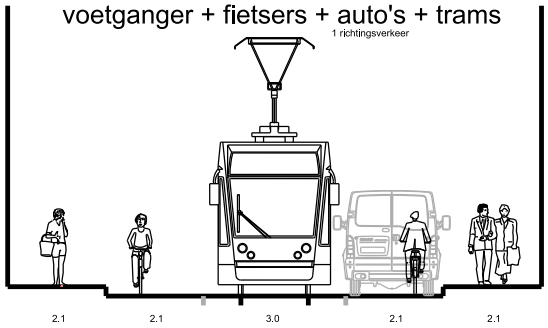
voetganger + fietsers + auto's + ~~trams~~



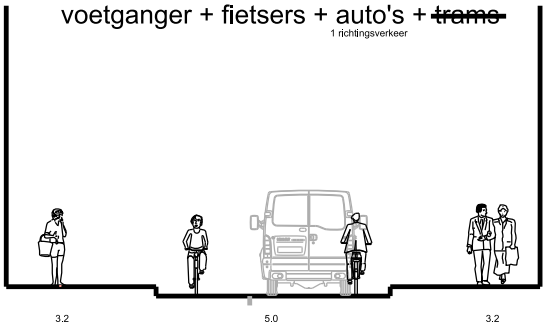
Referentie: Damstraat (11m)

Geen ruimtewinst voetganger

voetganger + fietsers + auto's + trams
1 richtingsverkeer

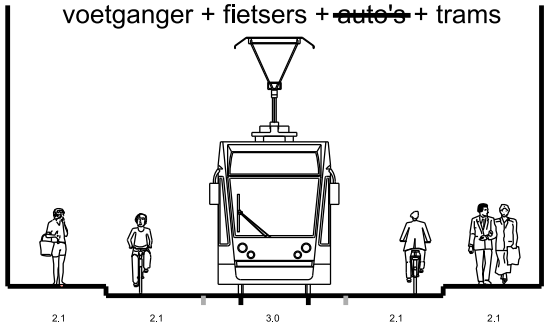


voetganger + fietsers + auto's + ~~trams~~
1 richtingsverkeer

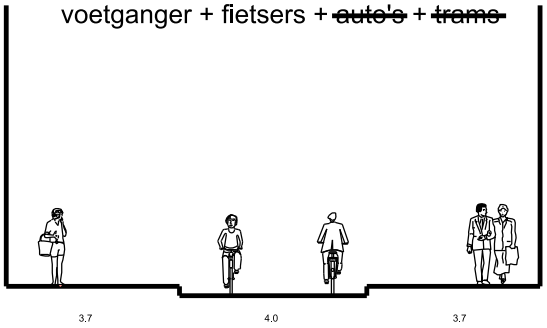


Referentie: Haarlemmerstraat (11m)

voetganger + fietsers + ~~auto's~~ + trams

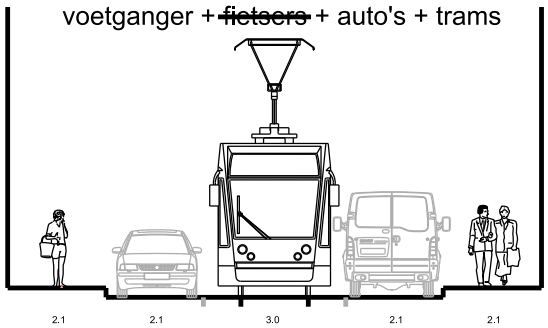


voetganger + fietsers + ~~auto's~~ + ~~trams~~

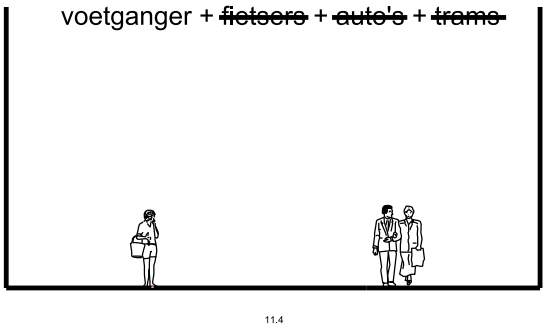


Referentie: Nieuwe Hoogstraat (8m)

voetganger + ~~fietsers~~ + auto's + trams



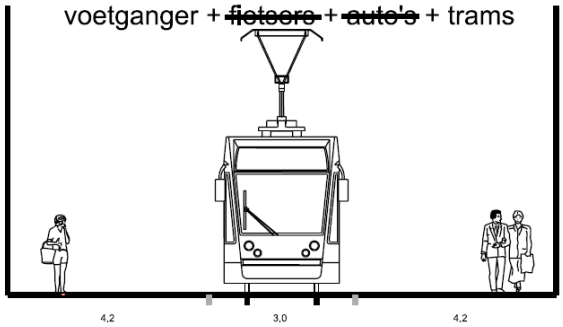
voetganger + ~~fietsers~~ + ~~auto's~~ + ~~trams~~



Referentie: Kalverstraat (8m)

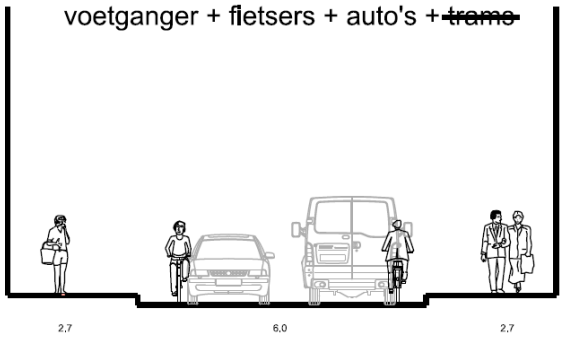
V&OR, DIT, 11092020

Wel ruimtewinst



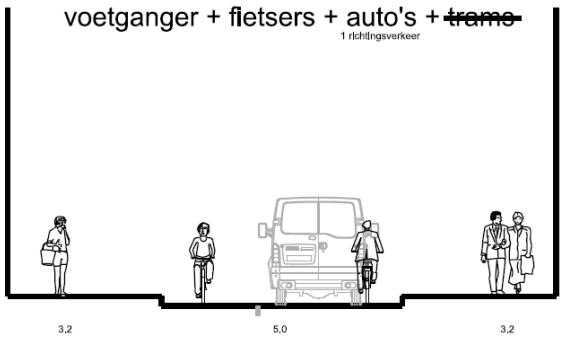
Referentie: Leidsestraat (11m)





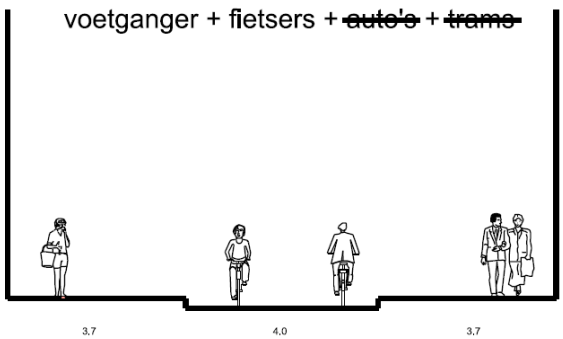
In Amsterdam geen referentie





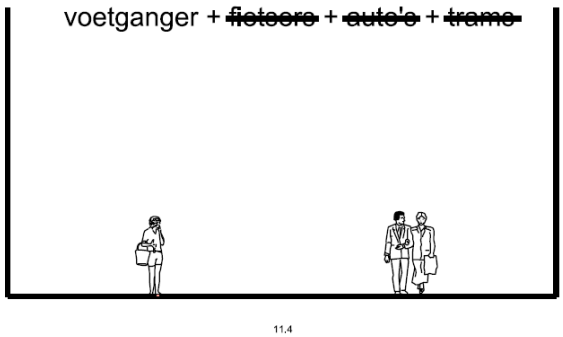
Referentie: Haarlemmerstraat (11m)
Referentie: Damstraat (11m)





Referentie: Nieuwe Hoogstraat (8m)





Referentie: Kalverstraat (8m)

